**Vypořádání připomínek k materiálu s názvem:**

**„Příprava realizace výstavby Rychlých spojení Morava metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru“**

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:

| Útvar | Uplatněné připomínky | Vypořádání připomínek |
| --- | --- | --- |
| **MF**  **Zásadní** | 1. **k předkládací zprávě:** Z obsahu předloženého materiálu vyplývají obrovské rozpočtové dopady v letech příštích. V předkládací zprávě je uvedeno, že realizace výdajů spojených s PPP projekty se předpokládá prostřednictvím rozpočtu SFDI s tím, že platby za dostupnost nebudou realizovány v rámci rozpočtu 2025 ani rozpočtového výhledu na 2026 a 2027. I v případě úhrady části nákladů úvodní investice ze strany Zadavatele se předpokládá realizace těchto výdajů až po roce 2027. Přesto s ohledem na čl. IV odst. 7 Jednacího řádu vlády a náležitosti obsahu předkládací zprávy, jelikož vyplývají ze závěrů obsažených v materiálu finanční nároky na státní rozpočet, tak je nezbytné pro jednání schůze vlády doplnit do překládací zprávy odhad těchto budoucích rozpočtových dopadů po roce 2027. Navrhujeme proto realizovat analýzu fiskálního dopadu v následujících letech včetně analýzy dlouhodobého makro výhledu. Zároveň vnímáme jako klíčové udělat analýzu fiskálního dopadu také s přihlédnutím na budoucí projekty vysokorychlostní železniční dopravy v České republice (dlouhodobější horizont) – Praha-Brno, Praha-Vídeň. Uvedení těchto budoucích rozpočtových dopadů doporučujeme také přidat do části „Manažerské shrnutí“ dokumentu s názvem „Příprava realizace výstavby Rychlých spojení Morava metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru“.   Současně doplňujeme, že detailní posouzení vhodnosti modelu PPP a všech parametrů (vč. např. v materiálu zmíněné možnosti úhrady části způsobilých nákladů úvodní investice ze strany Zadavatele) je očekáváno v dalších fázích přípravy projektů. | **Částečně Akceptováno/doplněno/vysvětleno.**  Za účelem přesnější identifikace rozpočtových dopadů jednotlivých projektů Rychlých spojení Morava byla do vlastního materiálu do Přílohy č. 1 doplněna tabulka obsahující výdaje státu na jednotlivé projekty v letech, a to v nominálních a diskontovaných hodnotách ke dni 30. 9. 2024.  Zde upozorňujeme, že výpočet byl učiněn z důvodu, aby Zadavatel získal představu, jaké budou očekávané náklady projektu. Skutečná data realizace jednotlivých projektů budou záviset na stavu jejich investorské připravenosti, situaci na finančním trhu, souběhu s ostatními PPP projekty a dalších faktorech.  Dokument se zabývá projekty RS/VRT Morava realizovanými formou PPP. Realizace ostatních projektů je v kompetenci vlády ČR, Ministerstva dopravy ČR a Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ), které budou určovat jejich provádění v čase. Realizace zbylé sítě RS/VRT tradiční formou oddělených veřejných zakázek bude pravděpodobně probíhat standardní cestou a standardním plánováním, stejně jako ostatní velké projekty, které SŽ realizuje. Výdaje na realizaci těchto projektů v jednotlivých letech nelze v současné době predikovat. Do manažerského shrnutí byla proto přidána zmínka vysvětlující nutnost realizace výstavby RS Morava metodou PPP s přihlédnutím k ostatním projektům.  Do textu vlastního materiálu pod tabulkou v Příloze č. 1 uveden komentář k postupnému dopadu na rozpočet.  Posouzení vhodnosti realizovat tyto projekty formou PPP bylo předmětem připravené studie a po případném rozhodnutí vládou dále pokračovat v realizaci uvedených projektů touto formou se již další formální ověřování vhodnosti projekt realizovat formou PPP neočekává. Očekáváme však aktivní diskusi s Ministerstvem financí o dílčích aspektech jednotlivých projektů tak, aby jejich nastavení bylo z pohledu MF realizovatelné a projekt přinesl hodnotu za peníze (včetně zmíněné možnosti úhrady části úvodní investice ze strany zadavatele). Shodně jako v případě pilotního projektu PPP D4 je možné dle finální dojednané podoby projektu tak, jak bude definován ve výzvě k podání nabídek, stanovit limitní výši čisté současné hodnoty plateb za dostupnost, při které se ještě projekt vyplatí realizovat formou PPP ve srovnání s modelem zadávání jednotlivých veřejných zakázek hrazených průběžně z veřejných rozpočtů. |
|  | 1. Vzhledem k aktuální situaci na finančním trhu je nyní odhadováno, že u železničních PPP projektů v ČR u projektů bude zadavatel muset uhradit část nákladů úvodní investice v případě projektů o celkových investičních nákladech překračujících cca 2 mld. EUR.“. Doporučujeme opět toto uvést v předkládací zprávě, kde by měly být přehledně na jednom místě vyčísleny odhady rozpočtových dopadů spojených s výstavbou Rychlých spojení Morava. Rozhodně podporujeme maximálně možné zapojení zdrojů z EU fondů, kterým by došlo ke snížení potřeby financování úvodní investice a spolu s tím i ke snížení potřeby úhrady části způsobilých nákladů ze strany státu. | **Akceptováno/doplněno.**  Tabulka odhadu výdajů státu v souvislosti s realizací jednotlivých PPP projektů, včetně úhrady části úvodní investice ze strany zadavatele, byla přidána do Přílohy č. 1 vlastního materiálu. Protože nelze výši potřeby úhrady části úvodní investice ze strany státu přesně odhadnout, byl pro účely výpočtu výdajů Zadavatele u projektů A a D stanoven předpoklad úhrady ve výši 30 %. U projektu B, vzhledem k výši jeho investičních nákladů a předpokládané účasti EIB na financování, neočekáváme nutnost státu podílet se na úvodní investici za účelem doplnění chybějících finančních zdrojů od komerčních subjektů (banky, fondy, investoři apod.).  Částka 2 mld. eur představuje kvalifikovaný odhad. Lepší odhad dané částky, kterou je schopen evropský finanční trh na PPP projekty poskytnout (projektové financování při struktuře splňující podmínky ESA 2010), se ukáže až v rámci výběrového řízení na koncesionáře pro projekt dálnice D35. Faktická potřeba příspěvku Zadavatele na úhradu úvodní investice u konkrétních projektů se však ukáže až při výběrovém řízení na daný projekt. |
|  | 1. Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že výhodnost PPP projektů z hlediska dosahování úspor z rozsahu se projevuje u velkých projektů, kdy např. VRT začínají na úsecích od 80 km. Požadujeme zdůvodnit, proč v případě ČR se neustále zadávají PPP projekty na krátké úseky (cca 30 km) a nerealizují se spíše na větších (delších) úsecích. Proč se neuvažuje např. o spojení projektu VRT Jižní Morava (39 km) a VRT Vysočina I (30 km) do jednoho projektu? | **Vysvětleno, bez zásahu do textace.**  Důvody pro realizaci VRT/RS projektů formou PPP v relativně menších projektech jsou ekonomické povahy.  Jedná se především o požadavek na mimobilanční klasifikace a možnosti (omezení) bank s ohledem na maximální délku období čerpání (cca 6 let). Záměrem vlády je strukturovat PPP projekty tak, aby vyhovovaly pravidlům ESA 2010 a zároveň, aby došlo k minimalizaci úhrad ze strany státu v období výstavby (měřeno % z úvodní investice). Proto je snahou tyto projekty realizovat v relativně menších objemech (kapacita evropského trhu na projektové financování je omezená).  V zahraničí jsou projekty PPP realizovány za účelem zvýšení efektivity veřejného investování a zvýšení kvality poskytovaných služeb. Tyto dva aspekty jsou hlavním motivem, přičemž projekty jsou formou PPP uskutečňovány bez ohledu na pravidla Eurostatu ESA 2010, kdy je výstavba těchto velkých projektů dotována ze strany státu až do výše cca 70 % investičních nákladů.  S ohledem na financovatelnost projektů ze strany komerčních bank je zapotřebí, aby doba výstavby (období čerpání) byla maximálně 6 let. Z technického pohledu tvoří projekty logické provozní celky s přihlédnutím k jejich územní, projektové nebo majetkoprávní připravenosti. Délka VRT/RS úseků navržených projektů byla konzultována s francouzským partnerem SNCF Réseau, přičemž projekt A v délce 90 km, projekt B v délce 39 km, a projekt D v délce 75 km (50 km výstavba + 25 km údržba) jsou zatím nejdelší stavebně ucelené úseky dopravní infrastruktury připravované pro výstavbu v novodobé historii ČR. |
|  | 1. Při přepočtu nákladů na 1 km budovaného úseku VRT je PPP projekt A téměř dvojnásobně dražší ve srovnání s projektem B. Požadujeme zdůvodnění tohoto významného rozdílu v nákladovosti. | **Vysvětleno, bez zásahu do textace.**  Cena za kilometr nově budovaného úseku VRT se liší mezi projekty A a B ze tří významných důvodů:  1) Propojení se stávající železniční sítí  Aby byl efekt budoucí VRT Moravská brána pro regiony co největší, je navrženo množství propojení se stávající železniční síti, aby v budoucnu vysokorychlostní vlaky mohly zajíždět přímo na současná nádraží do center velkých měst (Olomouc, Přerov, Hranice na Moravě, Ostrava). K vysokorychlostnímu vlaku se díky tomu dostane značné množství cestujících, protože na těchto velkých nádražích se sjíždí také regionální vlaky a další návazná doprava z blízkého (i vzdálenějšího) okolí. Tato politika sjezdů je Ministerstvem dopravy ČR schválený koncept ze studie proveditelnosti.  Je nutné podotknout, že sjezdy je často nutné realizovat pomocí mostních objektů. Mostní objekty VRT jsou na 1 km trati samozřejmě dražší než trať vedená po terénu.  Ve výsledku jsou tedy propojovací tratě podstatnou součástí projektu. Na VRT Moravská brána je navrženo bezmála 20 km sjezdů, zatímco na VRT Jižní Morava jen 4,5 km dlouhý sjezd u Rakvic bez větších mostních objektů.  2) Styk se stávající infrastrukturou a složitější objekty  Na úseku VRT Moravská brána jsou složitá křížení a přeložky, které se na VRT Jižní Morava nevyskytují. Příkladem lze uvést 4 křížení s dálnicí – z toho jsou dvě křížení velmi šikmá, což generuje složité a dlouhé mostní objekty nad dálnicí. Dále se zde řeší např. přeložka vysokotlakého vodovodu DN1600 za bezmála 1 mld. Kč.  Na úseku VRT Moravská brána je navrženo 5 tunelů a poměrově více dlouhých estakád. To je dáno složitějším terénem, který v lokalitě Moravské brány není tak rovinatý jako na Jižní Moravě, kde je navržen tunel pouze jeden, a to zejména z urbanistických důvodů (styk se zástavbou). Všechny tyto inženýrské stavby jsou navrženy velmi robustně (z důvodu bezpečnosti), protože projektanti zatím nedisponují výsledky z podrobných inženýrsko-geologických průzkumů. Zde předpokládáme snížení nákladů od potenciálního koncesionáře, který bude pracovat s podrobnějšími výsledky průzkumů a bude tak moci tyto objekty optimalizovat s větší přesností vztaženou ke geologickému podloží a svému stavebnímu a technologickému know-how.  **3) Složité geologické podloží**  V částech úseku VRT Moravská brána bylo z předběžných inženýrsko-geologických průzkumů zjištěno složité geologické podloží spočívající mj. v sesuvných územích, kterými musí nově budované VRT projít.  Bylo tedy nutné navrhnout hluboká založení mostních objektů (někde např. i náspů). Jak je popsáno v bodě 2), návrh stavby je díky tomu velmi robustní. Po získání podrobných výsledků z průzkumů (tyto výsledky pro případného koncesionáře již budou k dispozici) počítáme s tím, že se podaří návrh optimalizovat. Podloží na Jižní Moravě sice také není optimální, nicméně terénní situace nevyžaduje tolik inženýrských objektů, a i z tohoto pohledu vychází cena za 1 km lépe.  Každá stavba má specifickou náročnost (viz výše), a je úkolem studií proveditelnosti tato specifika definovat po technické i finanční stránce. Ceny za kilometr odpovídají konturám odhadovaných nákladů ve studiích proveditelnosti a zvyšují se přiměřeně s prováděním detailnějších stupňů projektové dokumentace a oponentních nacenění. Proto je cenový rozdíl projektu A a B dle našich zkušeností akceptovatelný. |
|  | 1. k „**Strategický význam a klíčové benefity projektu“:** V pozitivních přínosech projektu je uvedeno zkrácení přepravního času mezi úseky Praha-Ostrava, Brno–Ostrava a Olomouc–Ostrava o relativně velké časové hodnoty. Analýza nenabízí popis současného přepravního času ani mechanismus budoucího odhadu přepravního času včetně počtu zastávek či možné změny vlaku během cesty Praha-Brno-Ostrava. | **Akceptováno / doplněno.**  Do vlastního materiálu doplněna tabulka předpokládaných úspor času a stručný popis uplatněné metodiky.  Celostátní multimodální dopravní model ČR a prognóza časových úspor pro osobní dopravu jsou zpracovány v odpovídajících studiích proveditelnosti k úsekům VRT Praha – Brno – Břeclav a VRT Brno – Přerov – Ostrava a využity také v jejich ekonomickém hodnocení. Zmíněné studie proveditelnosti byly vypracovány včetně oponentních posudků, revidovány Evropskou investiční bankou (EIB) v rámci poradenského programu JASPERS a schváleny Centrální komisí MD ČR dne 3. 2. 2022.  Ke stažení: [Studie proveditelnosti VRT Praha - Brno - Břeclav - Soubory - DataShare | SŽ, s.o. (spravazeleznic.cz)](https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2FStudie%20proveditelnosti%20VRT%20Praha%20-%20Brno%20-%20B%C5%99eclav)  Složka: „A. Textová část“  Metodika a podklady: A.2.4 Analýza trhu a prognóza přepravní poptávky, kapitola 4 „Výstupy přepravní prognózy osobní dopravy“  Ekonomické hodnocení: Část A.2.5 Ekonomické hodnocení variant II. Etapy, kapitola 3 „Ekonomická analýza“, podkapitola 3.4 „Úspory času“, platná varianta SK4 - 320  Ke stažení: [Studie proveditelnosti VRT (Brno -) Přerov - Ostrava - Soubory - DataShare | SŽ, s.o. (spravazeleznic.cz)](https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2FStudie%20proveditelnosti%20VRT%20(Brno%20-)%20P%C5%99erov%20-%20Ostrava)  Složka: „A. Texty“  Metodika a podklady: A.2.4 návrhová část, analýza trhu a prognóza přepravní poptávky, kapitola 5 „PROGNÓZA OSOBNÍ DOPRAVY“ Ekonomické hodnocení: A.2.5 návrhová část, ekonomické hodnocení, kapitola 3 „EKONOMICKÁ ANALÝZA“, podkapitola 3.5 „ÚSPORY ČASU“, platná varianta PrO-s 350 |
| d | 1. k „**Strategický význam a klíčové benefity projektu**“: V pozitivních přínosech projektu je rovněž uvedeno, že nové vysokorychlostní tratě přepraví denně až 60 tisíc cestujících na nejvytíženějších úsecích. Chybí zde odkaz či realizace jakékoliv analýzy poptávky u spotřebitelů, kteří budou službu vysokorychlostní tratě využívat. Není zde ani uvedena cenová hladina jízdného, kterou budou spotřebitelé platit za službu. V případě vysoké ceny jízdného je diskutabilní, zdali je rychlost vlaku dostatečným přínosem pro spotřebitele za předpokladu vyšší ceny jízdného. | **Vysvětleno / doplněno.**  Odhady vychází z provedených analýz, které jsou k dispozici na webu SŽ. Do vlastního materiálu doplněn odkaz na příslušnou studii, ze které údaj vychází.  Celostátní multimodální dopravní model ČR a prognóza časových úspor pro osobní dopravu jsou zpracovány v odpovídajících studiích proveditelnosti k úsekům VRT Praha – Brno – Břeclav a VRT Brno – Přerov – Ostrava a využity také v jejich ekonomickém hodnocení. Zmíněné studie proveditelnosti byly vypracovány včetně oponentních posudků, revidovány Evropskou investiční bankou (EIB) v rámci poradenského programu JASPERS a schváleny Centrální komisí MD ČR dne 3. 2. 2022.  Ke stažení: [Studie proveditelnosti VRT Praha - Brno - Břeclav - Soubory - DataShare | SŽ, s.o. (spravazeleznic.cz)](https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2FStudie%20proveditelnosti%20VRT%20Praha%20-%20Brno%20-%20B%C5%99eclav)  Složka „A. Textová část“  Metodika a podklady: A.2.4 Analýza trhu a prognóza přepravní poptávky, kapitola 2 „Přepravní prognóza OD variant I. etapy“  Ke stažení: [Studie proveditelnosti VRT (Brno -) Přerov - Ostrava - Soubory - DataShare | SŽ, s.o. (spravazeleznic.cz)](https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2FStudie%20proveditelnosti%20VRT%20(Brno%20-)%20P%C5%99erov%20-%20Ostrava)  Složka „A. Texty“  Metodika a podklady: A.2.4 návrhová část, analýza trhu a prognóza přepravní poptávky, kapitola 5 „PROGNÓZA OSOBNÍ DOPRAVY“  V rámci PPP projektů nebude na koncesionáře převedeno riziko poptávky a koncesionář tak nebude mít na poplatek za užití železniční dopravní cesty vliv. Stanovení poplatku za užití železniční dopravní cesty bude předmětem celkové cenové strategie ČR (MD, SŽ) na železniční síti. |
|  | 1. k „**Strategický význam a klíčové benefity projektu“:** Chybí zde odkaz na analýzu poptávky, která by verifikovala, že realizace projektu by umožnila růst nákladní přepravy o „cca 40 %“. | **Akceptováno/doplněno**  Analýza poptávky trhu byla provedena a je součástí studie, která je zveřejněna na webu SŽ. Do vlastního materiálu byl doplněn odkaz na tuto studii.  Celostátní multimodální dopravní model ČR a prognóza časových úspor pro osobní dopravu jsou zpracovány v odpovídajících studiích proveditelnosti k úsekům VRT Praha – Brno – Břeclav a VRT Brno – Přerov – Ostrava a využity také v jejich ekonomickém hodnocení. Zmíněné studie proveditelnosti byly vypracovány včetně oponentních posudků, revidovány Evropskou investiční bankou (EIB) v rámci poradenského programu JASPERS a schváleny Centrální komisí MD ČR dne 3. 2. 2022.  (Růst nákladní železniční dopravy bude umožněn převedením většiny vlaků dálkové osobní železniční dopravy na nové VRT, kapacitně se uvolní úseky na souběžné konvenční trati, což povede k rozvoji železniční nákladní dopravy v souladu s evropskými i národními cíli.  V oblasti řešených moravských úseků je předpokládán dynamický vývoj nákladní železniční dopravy. V roce 2027 se očekává vyčerpání kapacity konvenční trati a uvolnění stávajících koridorů pro nákladní železniční dopravu je zde jedním z hlavních benefitů výstavby VRT.)  Ke stažení: [Studie proveditelnosti VRT Praha - Brno - Břeclav - Soubory - DataShare | SŽ, s.o. (spravazeleznic.cz)](https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2FStudie%20proveditelnosti%20VRT%20Praha%20-%20Brno%20-%20B%C5%99eclav)  Složka „A. Textová část“  Metodika a podklady: Část A.2.4 Analýza trhu a prognóza přepravní poptávky, kapitola 6 „Analýza a prognóza nákladní dopravy“  Ke stažení: [Studie proveditelnosti VRT (Brno -) Přerov - Ostrava - Soubory - DataShare | SŽ, s.o. (spravazeleznic.cz)](https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2FStudie%20proveditelnosti%20VRT%20(Brno%20-)%20P%C5%99erov%20-%20Ostrava)  Složka „A. Texty“  Metodika a podklady: A.2.4 návrhová část, analýza trhu a prognóza přepravní poptávky, kapitola 6 „PROGNÓZA NÁKLADNÍ DOPRAVY“ |
|  | 1. k „**Strategický význam a klíčové benefity projektu“:** Absence jakéhokoliv důkazu či studie, která by potvrdila tvrzení, že realizace výstavby vysokorychlostní tratě povede ke zlepšení socio-ekonomické situace regionů včetně celé České republiky – rychlejší přeprava v rámci tratě Praha-Brno-Vídeň. | **Akceptováno/doplněno**  Správa železnic analyzovala socio-ekonomickou situaci regionů dotčených stavbou VRT v ekonomickém vyhodnocení přínosů pro rozvoj regionů ve studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav. Do vlastního materiálu přidána poznámka pod čarou s odkazem na tuto studii.  Ke stažení: [Studie proveditelnosti VRT Praha - Brno - Břeclav - Soubory - DataShare | SŽ, s.o. (spravazeleznic.cz)](https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2FStudie%20proveditelnosti%20VRT%20Praha%20-%20Brno%20-%20B%C5%99eclav)  Složka „A. Textová část“  Ekonomické hodnocení: Část A.2.5 Ekonomické hodnocení variant II. Etapy, kapitola 3 „Ekonomická analýza“, podkapitola 3.6 „Ostatní přínosy – rozvoj regionu“, platná varianta SK4 – 320  Správa železnic navíc provádí detailní vyhodnocení širších ekonomických přínosů vyplývajících z realizace RS/VRT v ČR. **Do vlastního materiálu přidána poznámka pod čarou s názvem této studie.** Údaje ve vlastním materiálu reflektují předběžné výsledky této studie, která ještě nebyla formálně dokončena a není zveřejněná. Předpokládaný termín dokončení studie je 29. 9. 2024. Pro zpracování studie byla použita Příloha 13 dokumentu Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb ze dne 8. 8. 2023.  Aktuálně zpracovávaná studie „Ekonomická studie pro hodnocení dopadů rozvoje sítě vysokorychlostních tratí a dálniční sítě do roku 2050“ společnosti Deloitte mj. hodnotí tzv. širší ekonomické přínosy realizace staveb Rychlých spojení a bude zhotovena pro podmínky výstavby a rozvoje celé dopravní sítě v ČR. Přínosy však lze vztáhnout i k jednotlivým tratím Rychlých spojení.  Hodnoceny jsou:  • širší ekonomické přínosy, které jsou nad rámec přímého dopadu rozvoje dopravní infrastruktury na uživatele v podobě úspory cestovních nákladů (zejména úspory času),  • makroekonomické dopady, které jsou vztaženy zejména na vyčíslení multiplikativních dopadů investic do dopravní infrastruktury,  • socioekonomické dopady zejména v podobě změn dojížďky v dotčených lokalitách a navazující dopady na výši průměrných mezd v obcích.  Z hodnocených dopadů je nutné zmínit zejména dopad investic na navýšení ekonomické aktivity, které se viditelně projeví v růstu makroekonomických agregátů spojených s navýšenou produkcí a hrubou přidanou hodnotou. Také lze očekávat zvýšení (prostorové rozložení) zaměstnanosti v důsledku navýšení nových pracovních míst.  V obcích v blízkosti sítě Rychlých spojení se dále očekává růst počtu obyvatel i průměrných mezd v důsledku snadnějšího přístupu na pracovní trh vč. změny nabídky práce. Tyto faktory jsou kritérii pro výpočet příjmů ze sdílených daní municipálních rozpočtů, lze proto očekávat pozitivní dopad na místní veřejné finance a tím zvýšení kvality života místních obyvatel. |
|  | 1. **k Předkládací zpráva, str. 1:** V předkládací zprávě ve spojitosti s větou: „Pokud jsou splněny podmínky ESA 2010, tak je z pohledu Eurostatu projekt vnímán jako poskytování služeb (dostupnost infrastruktury) a umožňuje pro účely výkaznictví nezahrnout finanční závazky zadavatele vyplývající z koncesionářské smlouvy do deficitu a dluhu sektoru vládních institucí.“ požadujeme vysvětlit, co je míněno finančními závazky zadavatele vyplývajícími z koncesionářské smlouvy. Saldo a dluh sektoru vládních institucí totiž nejsou ovlivněny jednorázově počátečními investičními náklady, nicméně do salda vstupují průběžně platby za dostupnost. A proto dále požadujeme doplnit tento bod v předkládací zprávě o větu: „Vliv na saldo (dluh) sektoru vládních institucí bude v takovém případě průběžný ve formě plateb za dostupnost.“ | **Akceptováno**  Věta „*Vliv na saldo (dluh) sektoru vládních institucí bude v takovém případě průběžný ve formě plateb za dostupnost*.“ byla doplněna do předkládací zprávy. |
|  | 1. **k předkládací zprávě:** Do předkládací zprávy, popř. i do manažerského shrnutí v rámci samotného materiálu, požadujeme doplnit souhrnnou tabulku s předpokládanými výdaji veřejných rozpočtů spojených s navrhovanými PPP projekty (platby za dostupnost + případné úhrady části investičních nákladů ze strany státu) vč. jejich rozložení v jednotlivých letech a vč. porovnání s výdaji v případě klasického modelu financování. | **Akceptováno**  Do Přílohy č. 1 vlastního materiálu byla doplněna tabulka s přehledem výdajů státu na realizaci jednotlivých PPP projektů v jednotlivých letech.  Porovnání ČSH výdajů státu ve variantě PPP vůči variantě klasické realizace formou oddělených veřejných zakázek je již ve vlastním materiálu obsažena (reprezentovaná údajem o hodnotě za peníze), a proto v této souvislosti nebyla učiněna úprava textace vlastního materiálu. |
|  | 1. **k předkládací zprávě, k části III. materiálu:** Je uvedeno, že vzhledem k velikosti projektů (zejména pak u projektu VRT Moravská brána) bude pravděpodobně zapotřebí uhradit část způsobilých nákladů úvodní investice ze strany Zadavatele (uvažuje se 30% podíl státu). Účelem takovéto podpory by bylo doplnit finanční prostředky nabízené ze strany soukromých věřitelů, pokud by jejich dostupnost byla nedostatečná pro potřeby Projektů PPP a/nebo s cílem umožnit účastníkům zadávacího řízení udržet potřebné konkurenční prostředí mezi nabídkami jejich věřitelů. Současně je konstatováno, že aktuální potřeba se vztahuje vždy k aktuální situaci na finančním trhu, a proto bude známa až průběhu jednotlivých výběrových řízení na dané projekty. Dále je zmíněna možnost využití zdrojů z EU fondů. Z důvodu snížení nároků na státní rozpočet podporujeme a apelujeme na úsilí o maximální využití EU prostředků i o hledání řešení financování v rámci stávajících kapacit soukromých věřitelů. | **Vysvětleno bez zásahu do textace.**  Společným cílem Ministerstva dopravy a Ministerstva financí je maximalizovat efektivitu veřejných investic v rámci omezeného rozpočtu a v této souvislosti je i společným cílem zapojit co nejvíce evropských zdrojů financování. Jak jsme v materiálu uvedli, budeme usilovat o maximální využití zdrojů z EU. Role programu CEF i politiky soudržnosti se významně podílela na rozvoji dopravní infrastruktury jak silniční, tak železniční dopravy v České republice. Budeme usilovat o to, aby Koncepce Nástroje pro propojení Evropy byla i v příštím víceletém finančním rámci na období 2028–2034 dále zachována a příděl na část věnovanou dopravě byl dostatečně robustní, aby pomohl pokrýt nezbytné plánované projekty a splnil požadavky a cíle nové politiky TEN-T. |
|  | 1. Konstatování, že v případě PPP projektů, jejichž součástí je výstavba a modernizace železniční dopravní cesty, by měl za závazky SŽ ze zákona (§ 19 odst. 2 zákona č. 77/2002 Sb., zákon o akciové společností České dráhy) ručit stát, představuje dle našeho názoru další potencionální riziko velkých výdajů státního rozpočtu, které by mělo být zmíněno a případně vyčísleno. | **Poskytnuto vysvětlení bez zásahu do textace.**  Zde se jedná pouze o výklad zákona týkající se ručení státu za závazky SŽ pro případ, že SŽ svůj závazek vůči koncesionáři nesplní. Nevzniká zde žádné dodatečné riziko velkých výdajů státního rozpočtu.  Železniční infrastruktura je v rámci PPP budovaná přímo do vlastnictví státu, stát by tudíž měl být garantem toho, že za splnění svých smluvních povinností dostane dodavatel zaplaceno. Z důvodů nejednoznačnosti uvedeného ustanovení, první aplikaci na případ PPP a možnosti následné legislativní změny je odkaz na zákonné ručení nedostačující. V tomto ohledu tak plní funkci garanta MD ČR jako spoluzadavatel veřejné zakázky na výběr koncesionáře (následně jako smluvní strana smlouvy se soukromým partnerem).  Uchazeči většinou budou zahraniční subjekty a účastí MD jako spoluzadavatele veřejné zakázky na výběr koncesionáře se ošetřuje riziko, že by stát např. zrušil státní organizaci SŽ, změnil zákon či se jinak vyhnul placení závazků vůči koncesionáři, a tedy i bankám (ošetření tohoto rizika je vyžadováno primárně bankami).  Ručení státu vyplývající z ustanovení § 19 odst. 2 zákona č. 77/2002 Sb. nemá žádný vliv na srážky za nekvalitu a nedostupnost služeb poskytovaných koncesionářem, ani na výši plnění vůči věřitelům v případě nesplnění povinností koncesionáře z důvodů na straně koncesionáře. |
| **MF**  **Doporuč.** | 1. **k str. 1, část Základní charakteristika zvolené formy PPP projektů na železniční infrastruktuře v ČR:** Ve větě: „Na základě předchozích rozhodnutí vlády ČR bude model PPP strukturován s cílem dosáhnout klasifikaci mimo bilanci vládního deficitu a dluhu dle ESA 2010.“ doporučujeme použít spojení „mimo bilanci sektoru vládních institucí dle ESA 2010“. | **Akceptováno**  Upraveno ve vlastním materiálu**.** |
|  | 1. Způsob zaznamenání projektů dle metodiky ESA 2010 v závislosti na konkrétních podmínkách a ujednáních doporučujeme konzultovat s Českým statistickým úřadem, který je gestorem předmětné metodiky. | **Vysvětlení bez zásahu do textace.**  Konzultace mezi MD ČR a ČSÚ aktivně probíhají na pravidelné bázi. |
|  | 1. **k obálce**: Je uvedeno, že materiál je naplněním bodu II.3. usnesení vlády ČR ze dne 16. srpna 2023 č. 577, kterým bylo uloženo ministru dopravy ve spolupráci se SFDI a Správou železnic, s.o. zajistit zpracování studie proveditelnosti s možností realizace formou PPP pro Rychlá spojení RS1 a RS2 na úsecích vymezených schváleným materiálem. Doporučujeme uvedení také bodu II.5. daného UV, kterým bylo uloženo ministru dopravy ve spolupráci se SFDI a Správou železnic, s.o. informovat vládu o průběhu plnění úkolu pod bodem II.3. | **Akceptováno.**  Upraveno v obálce. |
|  | 1. **k části III., obsahu:** Upozorňujeme, že závěrečný bod „Příprava realizace PPP projektů na liniové dopravní infrastruktuře v ČR“ není v materiálu obsažen. Doporučujeme tento bod obsahu vypustit, popř. do materiálu příslušnou kapitolu doplnit. | **Akceptováno**  Obsah dokumentu aktualizován. |
|  | 1. S ohledem na uvažované zahájení jednání s EIB, jakožto potenciálním multilaterálním věřitelem v předmětných PPP projektech, doporučujeme danou problematiku konzultovat též s odborem Řízení státního dluhu a finančního majetku. | **Vysvětleno bez zásahu do textace.**  Velmi rádi budeme aktivně a na pravidelné bázi s MF ČR konzultovat problematiku PPP (platí obecně pro všechny PPP projekty, nejen pro RS Morava). Již jsme vzájemnou diskusi zahájili ohledně tématu DPH a chtěli bychom ji rozšířit i o další témata. |
|  | 1. **k předkládací zprávě:** Doporučujeme přeformulovat poslední odstavec na první straně předkládací zprávy, začínající slovy: "Za aktuálních podmínek lze projekty realizovat formou PPP tak, aby byly v souladu s pravidly Eurostatu ESA 2010...". Text by bylo možné nahradit některou výstižnější pasáží, uvedenou ve vlastním materiálu na téma alokace rizik a dalších parametrů projektů z hlediska jejich posuzování dle ESA 2010. Zdůvodnění: Stávající text navozuje dojem, že existuje možnost posouzení mimo pravidla Eurostatu**.** | **Akceptováno.**  Upravena formulace v předkládací zprávě.  V rámci přípravy projektu se ve spolupráci s ČSÚ snažíme nastavit projektové parametry a související smluvní ujednání tak, aby se v rámci pravidel ESA 2010 minimalizoval dopad na možnost mimobilanční klasifikace projektu. V přípravné fázi (i v průběhu výběrového řízení do zaslání finální výzvy k podání nabídek) probíhají diskuse s ČSÚ. Posouzení provádí ČSÚ / Eurostat k momentu finančního uzavření a dále pak při změně klíčových projektových a smluvních parametrů mající na statistické zatřídění vliv, včetně skutečně provedených plateb. |
| **SPD**  **zásadní** | 1. **K materiálu jako celku**   Vysokorychlostní železniční systém není budován pro zajištění mobility obyvatelstva ČR a EU v současnosti, ale pro zajištění mobility obyvatelstva ČR a EU v buducnosti. Další desetiletí budou obyvatelé ČR a EU využívat výhod, které jim bude vysokorychlostní železniční systém přinášet. Tedy je potřeba jej vybudovat správně, aby byl funkční. Pokud je přijímáno rozhodnutí, že tuto investici budou obyvatelé ČR a EU v budoucnu splácet, tedy nejen umořovat jistinu, ale i uhradit finanční náklady. Proto je na místě postarat se i o to, aby ani investiční náklady, ani finanční náklady nebyly příliš vysoké. Investiční náklady jsou v zásadě dány volbou parametrů a trasy dráhy podle schválených studií proveditelnosti a předpisy pro interoperabilitu, ty koncesionář neovlivní. V oblasti finančních nákladů je zřejmé, že řešení formou PPP přináší vyšší finanční náklady než vydání státních dluhopisů, neboť koncesionář není schopen poskytnout takové záruky, jako stát.  Je potřeba zásadně rozlišovat, zda dluh státu vzniká neúměrnou okamžitou spotřebou, nebo vytvářením hodnot pro budoucnost. Podobně jako je v občanském životě rozdíl mezi spotřebitelským úvěrem a hypotékou.  Pro objektivitu je potřeba se stejnou pečlivostí, s jakou byla posuzována alternativa financování výstavby vysokorychlostního železničního systému v ČR formou PPP, posoudit i alternativu financování výstavby vysokorychlostního železničního systému v ČR formou vydání státních dluhopisů. Obě tyto formy jsou reálně použitelné a v zemích EU reálně používány.  Odůvodnění:  Výstavbou nové železniční tratě Sudoměřice – Votice (200 km/h, 25 kV, ETCS) prokázala ČR prostřednictvím SŽ, že i v současné struktuře má schopnost, a to i v náročném hornatém terénu, vyžadujícím mosty a tunely, navrhnout, postavit, udržovat a provozovat moderní konvenční železnici. Přirozeným pokračováním tohoto trendu je, aby si SŽ rozšířila tyto schopnosti pro oblast vysokorychlostního železničního systému a aby tyto oba systém organicky propojila. S tím jsou spojeny významné výhody z rozsahu a ze struktury. | **Vysvětleno bez zásahu do textace.**  K metodickému posouzení přínosu PPP vůči tradiční veřejné zakázce:  Ano, jsme si plně vědomi toho, že PPP je z čistě finančního pohledu bez zohlednění přenosu rizik na první pohled „levnější“ o náklady financování. Hlavní devizou PPP je však zmíněný přenos rizik, kdy riziko většiny vícenákladů jde k tíži dodavatele. Zároveň je vyvíjen vysoký tlak na dodavatele, aby výstavba proběhla v předem definovaném termínu a byla udržovaná v požadované kvalitě po dobu trvání smlouvy (před dokončením nezačne dostávat platby za dostupnost). Tato rizika, spolu s dalšími, jsou v rámci PPP přenesena na soukromého dodavatele, kdy se předpokládá, že v dlouhém časovém horizontu Zadavatel (stát) formou PPP ušetří na celkových výdajích. Toto je předmětem posouzení studie proveditelnosti PPP – výpočet tzv. hodnoty za peníze, který byl právě pro tento účel a pro tyto projekty zpracován. Konkrétní metodika je k dispozici na webu Ministerstva financí (dokument na ni odkazuje).  K roli SŽ v PPP projektech:  SŽ bude Zadavatelem PPP projektů a předpokládá se, že získá potřebné know how, které pak může aplikovat na zbylé síti. PPP projekty tak poslouží právě k účelu rozšíření schopností SŽ pro oblast vysokorychlostního železničního systému. |
| 1. **Ke str. 3**   Žádáme o vysvětlení, zda opravdu model PPP bude mimo bilanci vládního deficitu a dluhu, pokud PPP bude obsahovat i státní záruky i spolufinancování ze státního rozpočtu (30 % u některých investic). | **Vysvětleno bez zásahu do textace.**  Ano, i v případě 30% spolufinancování ze strany státu lze projekt strukturovat jako mimobilanční.  Pravidla ESA stanovují požadavky na strukturu projektu (textace smlouvy, alokace rizik…). Jedná se o mnoho parametrů, nikoliv jen o výši dotace. Zadavatel bude projekty připravovat tak, aby požadavky na mimobilanční klasifikaci napříč jednotlivými parametry projektů naplnil.  V dokumentu zmíněné ručení státu vyplývající z ustanovení § 19 odst. 2 zákona č. 77/2002 Sb. představuje ručení státu směrem k SŽ, nikoliv směrem ke koncesionáři. Účelem ručení je pokrýt riziko, že stát bude plnit své závazky, když na ně bude mít koncesionář nárok. Toto ručení nemá na mimobilanční klasifikaci vliv.  Žádné záruky státu při chybě (selhání, defaultu) koncesionáře poskytovány nebudou, ani žádná forma garance minimálního příjmu atp. – všechny tyto záruky koncesionáři by měly negativní dopad na možnost mimobilanční klasifikace projektu (dle ESA 2010).  Odpověď k tomuto tématu je uvedena též v reakci na připomínku MF ČR č. 12. |
| 1. **Ke str. 7**   Dáváme ke zvážení, zda poslední větu kapitoly Základní rozsah odpovědnosti neupravit následovně:  „***Doprojektování a výstavba****:*  *Koncesionář na základě obdržených povolení doprojektuje a provede výstavbu železniční infrastruktury* ***(subsystém Infrastruktura železničního systému)*** *v definovaném rozsahu.*  ***Zajištění provozuschopnosti****:*  *Koncesionář bude provádět běžné opravy a údržbu (včetně obnovy) ~~veškeré~~ železniční infrastruktury* ***(subsystém Infrastruktura železničního systému)*** *v definovaném rozsahu.*  ***Řízení železniční dopravy****:*  *SŽ bude jednotně a centrálně zajišťovat:*   * *Řízení dopravy a přidělování kapacity dráhy,* * ***Doprojektování, výstavbu a zajištění provozuschonosti subsystému*** *Řízení a zabezpeč****ení železničního systému*** *~~ovacích a sdělovacích technologií~~,* * ***Doprojektování, výstavbu a zajištění prvozuschonosti subsystému Energie železničního systému včetně n****~~N~~ákup****u*** *a prodej****e*** *trakční energie.*“.   Odůvodnění:  Subsystémy Řízení a zabezpečení (CCS) a Energie (ENE) tvoří jen nižší jednotky procent z celkových investičních nákladů výstavby železničního systému, dominantní podíl na celkových investičních nákladech výstavby železničního systému (přes 90 %) tvoří subsystém Infrastruktura (INF).  Pokud je hlavním cílem PPP formy financování výstavby, pak má logiku jej aplikovat na finančně nejnáročnější část, tedy subsystém INF a nekomplikovat PPP subsystémy CCS a ENE, které lze financovat z dotačních programů EU a jejichž zahrnutí do systému PPP by zvýšilo investiční i provozní náklady:   * četnost poruch (MTBF) subsystémů CCS a ENE je objektivně řádově vyšší, než četnost poruch subsystému INF. To by při platbě za disponibilitu vedlo koncesionáře k započtení velkých rizik, která by hradil zadavatel, * bylo by potřeba vybudovat a provozovat rozhraní subsystémů CCS a ENE na začátku a konci systému PPP, což by bylo u tří krátkých úseků (95 km, 39 km, 75 km), kterými vysokorychlostní vlaky projedou v čase několika minut, obzvlášť drahé a nevýhodné, * bylo by potřeba vybudovat a provozovat nadřazené řízení subsystémů CCS a ENE, * snížení bezpečnosti železniční dopravy, neboť bezpečnostně kritické oblasti snižování rychlosti jízdy vlaků ze 320 km/h na 160 km/h, tedy při snižování jeho kinetické energie o 75 %, by docházel k předávaní dohledu nad jeho jízdou subsystémem CCS a zároveň by v důsledku přepínání jeho napájení byla nefunkční jeho elektrodynamická brzda. To je kritické zejména v zimním období, kdy může dojít k namrznutí brzdových kotoučů mechanické brzdy, * zvýšení spotřeby energie v důsledku nefunkčnosti elektrodynamické rekuperační brzdy v oblasti pravidelného snižování rychlosti, * zvýšení nákladů na údržbu vozidel (výměna opotřebovaných brzdových elementů třecí brzdy) v důsledku nefunkčnosti elektrodynamické rekuperační brzdy v oblasti pravidelného snižování rychlosti, * zvýšení plateb za elektrickou energii v důsledku vyčlenění krátkých úseků PPP z lokálního distribučního systému pevných trakčních zařízení SŽ, ve kterém jsou podle pravidel ERÚ jednotlivé odběrní body (trakční napájecí stanice) sdruženy v jediné společné tarifní odběrní místo, pro které je sjednávána rezervovaná kapacita a pro které je vyhodnocováno čtvrthodinové maximum odběru, což vede k minimalizaci plateb za sítové služby, * snížení spolehlivosti subsystémů CCS a ENE v důsledku ztráty redundance a zastupitelnosti, * problematické zajištění vysoce kvalifikovaných odborných pracovníků v oblasti CCS a ENE a vytvoření jejich pracovního zázemí nejen pro SŽ (9 500 km tratí), ale i pro tři malé koncesionáře spravující jen několik desítek km tratí. To by bylo zcela proti úspěšnému a racionálnímu trendu koncentrace údržby.   **Tato připomínka je zásadní**. | **Vysvětleno bez zásahu do textace.**  Hlavním cílem výstavby VRT/RS formou PPP není pouze financování, ale zejména přenos rizik a odpovědností. Pokud bychom subsystémy CCS a ENE zcela oddělili od části INF, vzniklo by mnoho nových rozhraní, kde bychom museli řešit konflikty odpovědnosti za vzniklé problémy, resp. poruchy. Navíc by se v oploceném prostoru VRT pohybovali jak pracovníci koncesionáře, tak pracovníci Zadavatele (SŽ), nebo jiné třetí strany (správce subsystému). V průběhu projektování, výstavby a během údržby tak mohou vzniknout kolizní body a zbytečné neshody mezi koncesionářem, SŽ a/nebo jinou třetí stranou (dodavatel subsystému). Subsystémy spolu navíc zejména prostorově výrazně souvisí (kabelové žlaby, trakční stožáry, ukolejnění či další zařízení železničního spodku). Dalším argumentem pro přenesení odpovědností je harmonogram plánovaných prací. Zde by musely týmy koncesionáře, SŽ a třetí strany dodavatele subsystému precizně koordinovat své činnosti, což opět může vést ke kolizím nebo zpožděním, za které by mohla být v konečném důsledku finančně odpovědná SŽ. Naopak řízení provozu, řízení elektrodispečinku a řídící úroveň zabezpečovacího a sdělovacího zařízení (tedy vše mimo oplocený prostor VRT) zůstává v gesci SŽ.  Rozhraní subsystémů na rozhraních mezi vysokorychlostní a konvenční železniční sítě budou existovat. Rozhraní v subsystému ENE je nutné mj. s ohledem na použitou koncepci a technologii napájení – 2 x 25 kV na VRT vs. 1 x 25 kV (resp. 3 kV) na konvenční síti. Stejně tak budou v podobném místě existovat rozhraní oblastí řízení provozu a s tím spojených technologií. Rozhraní bude rovněž vykazovat režim správy a údržby tratě, použitých předpisů pro bezpečnost práce atd.  Architektura zabezpečovacího a sdělovacího zařízení VRT předpokládá nezávislou řídící úroveň subsystému CCS kompletně v gesci SŽ, jež ale zohledňuje specifika provozu na VRT (odlišná architektura jádra a výkonné úrovně, požadavek na funkce ATO, ASVC apod.) a která komunikuje s řídící úrovní a informačními systémy konvenčního řízení provozu tak, aby byl zajištěn plynulý provoz na rozhraních mezi oběma systémy řízení. Vzájemné zálohování pracovišť řízení provozu na VRT je navrhováno v souladu s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, jež v § 23, odst. (7) požaduje pro obsluhu zabezpečovacího zařízení na dráze budované pro rychlost vyšší než 200 km/h zřízení záložního pracoviště umístěného odlišně od hlavního pracoviště.  Obdobně byl při svém návrhu koncipován i subsystému ENE a jeho centrální elektrodispečink vč. zajištění redundance napájení jednotlivých úseků VRT, kdy v případě poruchy jednoho napájecího bodu (TNS VRT) dojde k zajištění dostatečně výkonného a kapacitního napájení příslušného úseku tratě ze sousedních TNS VRT bez ohledu na to, zda se jedná o zařízení ve správě SŽ, či udržované koncesionářem, příp. koncesionáři PPP.  Bezpečnost železniční dopravy bude zajištěna ve standardu ERTMS, resp. ETCS L2 a FRMCS (nebo v dané době nejvyšší dostupnou úrovni). Problematika využití elektrodynamických brzd při zpomalení mezi technologickými rozhraními je záležitostí provozovatelů dopravy, kterou lze předpisově ošetřit (nyní u ČD).  Z hlediska nákupu elektrické energie (odpovědnost SŽ) nejsou úseky PPP nijak vyčleněny, nákup bude probíhat podle standardní praxe a pravidel.  Subsystémy CCS a ENE jsou v rámci projektování VRT navrhovány komplexně v rámci nové vysokorychlostní sítě s potřebnou redundancí a zastupitelností. Koncesionář bude zodpovědný za jejich výstavbu a údržbu a bude v rámci platby za dostupnost finančně hodnocen za dostupnost trati jako celku (nefunkčnost těchto subsystémů může vyústit ve velké finanční sankce). Samotnou funkci subsystémů bude řídit a ovládat SŽ tak, aby byl zajištěn celosíťový charakter a standard služeb železniční infrastruktury, a to včetně zajištění předpokládaných redundancí a zastupitelností jednotlivých prvků subsystémů v rámci v rámci nové vysokorychlostní sítě.  Z tržních konzultací provedených v rámci zpracování Studie proveditelnosti PPP RS Morava a přípravy záměru VRT Jižní Morava vyplývá, že stavební a technologické firmy i možní koncesionáři jsou připraveni zajistit a zaškolit kvalifikovanou pracovní sílu v oblasti komplexní údržby, tedy včetně subsystémů CCS a ENE.  Na základě individuálních konzultací Správy železnic a zainteresovaných finančních, technologických a stavebních firem a dále na základě konzultací Správy železnic a francouzského manažera infrastruktury SNCF Réseau, Správa železnic přistoupila k rozhodnutí centralizovat řídící úroveň zabezpečovacího a sdělovacího zařízení na pro celou síť VRT v České republice.  Důsledkem tohoto rozhodnutí je příprava tendru, který bude řešit projektování, realizaci a správu této nejvyšší úrovně subsystému, definovat vybavení dispečerských pracovišť (vč. HW i SW) a rozhraní těchto pracovišť se zabezpečovacím a sdělovacím zařízením v nižší úrovni (tedy takové, kterou si bude spravovat přímo subjekt odpovídající za dílčí část VRT – ať v režimu PPP nebo jiném). Pravidla stanovená touto zakázkou budou povinná pro všechny subjekty spravující dílčí části VRT a budou jim muset přizpůsobit svou technologii. |
| **KZPS ČR**  Doporučující | 1. Forma výstavby PPP částečně omezuje počet uchazečů oproti výstavbě klasickým způsobem. | **Vysvětleno bez zásahu do textace.**  Máme za to, že tomu tak není. Jedná se o zadávací řízení otevřené neomezenému počtu dodavatelů, do kterého se dodavatelé mohou jako uchazeči volně přihlásit. Navíc se očekává, že se české stavební firmy budou účastnit jako dodavatelé výstavby. Případný rozdíl na úrovni dodavatelů výstavby bude tedy pouze v tom, že si dodavatele výstavby bude vybírat soukromý subjekt (investor / koncesionář) namísto státu. |
| 1. Souběžně s přípravou PPP projektů by bylo vhodné začít se zajímat o financování (splácením) po výstavbě. Tímto způsobem bude (patrně prostřednictvím SFDI) financovány projekty na D4, D35, PRAK, a tyto tři projekty VRT. Podle nás by mělo být posouzeno předpokládané splácení v průběhu desítek let (dle trvání úhrad u jednotlivých PPP projektů), aby nedošlo k tomu, že SFDI nebude schopen financovat ostatní projekty dopravní infrastruktury, jak investiční, tak opravy a údržbu. | **Vysvětleno bez zásahu do textace.**  Otázkou dostupnosti PPP projektů pro stát v dlouhodobém horizontu se zabýváme a mandatorní výdaje spojené s realizací PPP projektů jsou konzultovány se SFDI, který se přípravy PPP projektů v resortu dopravy aktivně účastní.  Do Přílohy č. 1 vlastního materiálu byl doplněn odhad výdajů státu pro jednotlivé projekty. |

Bez připomínek:

MMR