

## Příloha č. 2

### Posouzení návrhu na pilotní projekt PPP

**Předkladatel:** Ministerstvo dopravy ČR

**Projekt:** Výstavba, financování, údržba a provozování dálnice D3 Tábor Bošilec

Vypracoval:  
PPP Centrum

29. dubna 2005

## **Obsah**

	Základní charakteristika navrženého projektu	
1	Typová vhodnost .....	4
2	Strategická vhodnost.....	6
3	Definovatelnost cílů .....	6
4	Přenos rizik .....	7
5	Hodnota za peníze .....	7
6	Proveditelnost .....	7
7	Transparentnost a soutěž.....	8
8	Finanční dostupnost .....	9
9	Závěr .....	9

Základní charakteristika navrženého projektu	
	Následující údaje vychází z Osnovy pilotního projektu PPP vyplněné zadavatelem a předložené MF ČR na základě Usnesení vlády č. 791 z 25. srpna 2004.
<b>Předkladatel</b>	Ministerstvo dopravy České republiky
<b>Projekt</b>	<b>Výstavba, financování, údržba a provozování dálnice D3 v úseku Tábor – Bošilec o délce 30 km</b>
<b>Zadavatel</b>	Ministerstvo dopravy České republiky (MD ČR)  V souladu se zřizovatelskou listinou státní příspěvkové organizace Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) se předpokládá, že ŘSD zajistí přípravu stavby (včetně přípravy projektové dokumentace, majetkoprávní přípravy, zajištění veřejnoprávního projednání a získání územního a stavebního povolení) a poté bude provádět kontrolní činnost po dobu výstavby, v období dokončení stavby, kontrolu poskytovaných služeb po dobu provozování a převzetí stavby po uplynutí lhůty pro provozování.
<b>Zainteresané strany</b>	MD ČR, ŘSD, Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), Středočeský kraj, Jihočeský kraj
<b>Strategie zadavatele</b>	Strategickým záměrem projektu je zlepšení dopravní obslužnosti regionu Jižních Čech - propojení s hl. městem Prahou a napojení oblasti Tábora a Českých Budějovic na republikovou síť dálnic a dálniční síť Rakouska. Realizace formou pilotního projektu PPP ověří opakovatelnost tohoto modelu pro další obdobné projekty v ČR.
<b>Cíl projektu</b>	Cílem projektu je výstavba, financování, údržba a provozování (po dobu 30 let) 2 úseků dálnice D3 Tábor – Bošilec (úseky D 307 a D 308). Dálnice D3 spojí Prahu s oblastí Jižních Čech a zajistí propojení na celorepublikovou síť dálnic a rakouskou dálniční síť (S10, A7). Tímto projektem se výrazně zkvalitní dopravní obslužnost Jihočeského regionu a tranzitní doprava. Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, který vede ze Skandinávie přes Německo, Česko, Rakousko a Itálii do Řecka. Dálnice D3 je rovněž zařazena do doplňkové sítě TINA evropských dopravních koridorů, které schválila 2. Panevropská konference v roce 1994. Plánovaná délka dálnice D3 je 171,4 km, z toho 8,3 km je v provozu v plném profilu, 17,7 km v provozu v polovičním profilu a výstavba 145,5 km se připravuje.
<b>Investiční náklady</b>	Kalkulace investičních nákladů v cenách roku 2004 včetně 19% DPH:  Náklady přípravy a zabezpečení výstavby: 759 mil Kč (25 mil EUR) – hradí ŘSD  Investiční náklady výstavby: 10 815 mil Kč (361 mil EUR)  Předpokládané náklady na rekonstrukce a obnovu komunikací po dobu provozování 30-ti let: 2 745 mil Kč  (91 mil EUR)
<b>Zvažovaná forma PPP</b>	Forma dlouhodobé koncesní smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu pozemní komunikace (charakterem typu BOT - Postav, provozuj a předej, s úhradou ze strany státu formou stínového mýta). Po ukončení doby trvání smlouvy dojde ke zpětnému převodu příslušných práv a povinností zpět na stát.
<b>Délka projektu</b>	Předpokládá se dlouhodobá smlouva na 36 let (období výstavby 6 let, provozování 30 let)
<b>Převod rizik</b>	Soukromý sektor ponese klíčová rizika – stavební rizika a riziko dostupnosti. Veřejný sektor převezme veškerá rizika projektové přípravy a riziko poptávky.
<b>Způsob financování</b>	Forma stínového mýta nebo poplatků za dostupnost.
<b>Fáze přípravy</b>	Oba úseky dálnice D3, s výjimkou vydání pravomocných stavebních povolení (konec r.2005) a provedení majetkového vypořádání práv k dotčeným nemovitostem a přípravy posledního stupně dokumentace pro výběr zhotovitele, splňují veškerá stanovená základní kritéria a projekt je z hlediska stavebně právní připravenosti připraven pro realizaci formou PPP.
<b>Studie</b>	Zatím bylo zpracováno několik studií: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ B.I.R.T. Group a.s. - Technická specifikace projektu Výstavba, financování, údržba a</li> </ul>

provozování dálnice D3 Tábor Bošilec pro pilotní projekt partnerství veřejného a soukromého sektoru (Leden 2004)

- Živnostenská banka, a.s. - Pilotní PPP projekty v oblasti dopravní infrastruktury, Projekt D3, Závěrečná zpráva a komentář ke srovnávacímu modelu peněžních toků - (Prosinec 2004)
- Advokátní kancelář Havel&Holásek - Popis základních právních aspektů realizace výstavby a provozu pozemních komunikací metodou PPP, resp. Zpráva o stavebně právní připravenosti vybraných projektů pro realizaci metodou PPP (Prosinec 2004)

## 1 Typová vhodnost

### 1.1 Jedná se o osvědčený typ a obor pro řešení formou PPP?

Existují desítky projektů dálničních a rychlostních komunikací, které se realizovaly na bázi PPP. Jedná se pochopitelně o projekty náročné na celkovou přípravu, ale zahraniční zkušenosti ze zemí EU za poměrně dostatečné časové období dokazují, že takovéto projekty jsou realizovatelné.

Díky zkušenostem, které byly v sektoru dopravy na bázi PPP získány, je nutné zmínit některá úskalí, která se v projektech tohoto typu vyskytují. Jedná se zejména o potřebu dostatečně přesného odhadu budoucí poptávky (objemu provozu) a plánování celkových nákladů pro zachování finanční stability projektu. S tímto je spojena i potřeba umožnit určitý stupeň flexibility v PPP smlouvách, který by dovolil jednat o odůvodněných revizích finančního modelu na základě reálného vývoje.

Mezi porovnatelné projekty dálničních a rychlostních komunikací patří např. následující projekty realizované v zemích EU:

- Maďarsko – M5, dálniční úsek Budapešť-Szeged (159 km) v koridoru Berlin-Istanbul. Od dokončení základní etapy v roce 1997 vykazoval projekt s přímým výběrem mýta problémy s nízkým dopravním využitím z důvodu jízdy po paralelní stávající komunikaci s ohledem na poměrně vysoké přímé mýto. Po restrukturalizaci projektu v letech 2003-04 a nahrazení reálného mýta maďarským systémem dálničních známek byl projekt vyhodnocen jako Deal of the Year 2004. V rámci tohoto řešení je nyní finanční úhrada privátnímu partnerovi realizována formou Availability fee (poplatku za dostupnost).
- Norsko – E39, Klett-Baardshaug. Konsorcium pod vedením Skanska BOT a Laing Roads Ltd. Dalším budovaným úsekem E39 je spojení Lyngdal-Flekkefjord pod vedením konsorcia Veidekke ASA/ Sundt AS, koncese na 25 let.
- Portugalsko – program obnovy silniční a dálniční sítě (SCUT) byl zahájen v roce 1995 a jeho úspěchem byla a je rychlá a kvalitní výstavba sítě. Pro tento program je zajištěno více než 6mld. EUR ze soukromého sektoru (včetně financování od EIB). Sedm dálničních úseků bude jen v letech 2004-2007 stát 650mil. EUR.

### 1.2 Existují předpoklady, že projekt splní **poslání pilotního projektu o přenosu zkušeností na další podobné projekty?**

Lze předpokládat, že projektů podobného typu by se v České republice mohlo realizovat více, proto z pohledu přenositelnosti zkušeností je tento projekt vhodný. V oboru zajištění dopravní infrastruktury by se tak mohly získat komplexní i dílčí zkušenosti.

Ministerstvo dopravy přiřadilo tomuto projektu vysokou prioritu. Charakter projektu má jak regionální a národní význam (celorepubliková síť), ale i mezinárodní význam svým napojením na rychlostní komunikace v Rakousku.

### 1.3 Jaká je předpokládaná **investiční náročnost** projektu?

Kalkulace investičních nákladů v cenách roku 2004 včetně 19% DPH:

Náklady přípravy a zabezpečení výstavby: 759 mil Kč (25 mil EUR) – hradí ŘSD

Investiční náklady výstavby: 10 815 mil Kč (361 mil EUR)

Předpokládané náklady na rekonstrukce a obnovu komunikací po dobu provozování 30-ti let:

2 745 mil Kč (91 mil EUR)

Podrobněji je problematika zpracována ve studii „Pilotní PPP projekty v oblasti dopravní infrastruktury, Projekt D3, Závěrečná zpráva a komentář ke srovnávacímu modelu peněžních toků“, Živnostenská banka a.s., prosinec 2004.

Vstupní údaje pro finanční model byly získány z podkladů poskytnutých ŘSD.

Investiční náklady byly definovány v cenové úrovni roku 2004 včetně DPH 19%. Pro posouzení reálnosti cenových odhadů, poskytnutých ŘSD bylo vycházeno i ze skutečnosti, že v současné době na trhu stavebními pracemi jsou ceny u obdobných objektů lišící se v průměru o  $\pm 5\%$  v reálné toleranci.

Náklady na rekonstrukce a obnovu komunikací po dobu provozování 30 let (definované v cenové úrovni 2004) – představují náklady definovatelné jako „technické zhodnocení“ a nezahrnují náklady na běžnou údržbu (zimní a letní) komunikací. Představují především náklady na všechny práce sloužící k zachování a obnově původních vlastností vozovky (obnova opotřebované obrusné vrstvy, zpevnění a úprava krajnic, chodníků a dalších nemotoristických komunikací, obnova krytu, obnova protismykových vlastností krytu, obnova rovnosti krytu apod.) Náklady zahrnují také náklady na opravu a údržbu mostů.

V propočtu nákladů na údržbu byly zohledněny i běžné, standardní záruční podmínky staveb dopravní infrastruktury, uplatňované v současné době ŘSD. V propočtech nákladů byly uvažovány náklady, které, na rozdíl od současné praxe, zajišťují kvalitní stav komunikací po celou dobu provozování a v období předání komunikace státu (po uplynutí 30 let provozování) bude mít parametry komunikace stejné nebo velmi blízké stavu komunikace nové.

#### 1.4 Existuje předpoklad **mimobilanční evidence** závazků státu?

Podmínky mimobilanční evidence závazků státu plynoucí z projektů PPP je upravena rozhodnutím EUROSTATU (viz Manuál ESA 95, kapitola 4.2 Dlouhodobé smlouvy mezi veřejnými a soukromými subjekty z 30. srpna 2004). Pro mimobilanční evidenci aktiv a pasiv státu u projektů PPP musí být splněny následujících podmínky:

- soukromý sektor nese **stavební riziko** (nesplnění kontraktu včas, neočekávané dodatečné náklady),
- soukromý sektor nese alespoň jedno ze dvou následujících, **riziko dostupnosti** (jedná se o riziko dodržení smluvních závazků; některé části soukromý partner nedodrží, provede jinak, v jiném rozsahu nebo se zpožděním, čímž dojde ke zhoršené dostupnosti služby, či výstupu projektu; výsledkem může být prodloužení projektu, ukončení projektu, finanční ztráta soukromého sektoru),
- nebo **riziko poptávky** (vyplývá z nedostatečné poptávky po dodávané službě či produktu, může vzniknout při náhlé změně poptávky, nebo špatném odhadu budoucí poptávky, jeho výsledkem může být finanční ztráta, případně ukončení projektu).

U tohoto projektu se předpokládá, že výše jmenovaná rizika (stavební riziko a riziko dostupnosti) ponese soukromý sektor. Skutečné rozdělení rizik však bude záviset na konečném zadání projektu a míře jeho přijatelnosti pro soukromý sektor. U projektu podobného charakteru se dá očekávat, že například riziko poptávky (nedosažení plánovaného objemu provozu) by mohlo být pro soukromý sektor finančně nevýhodné nebo nepřijatelné a toto riziko proto ponese veřejný sektor.

Pro příklad PPP projekt výstavby dálnice M5 v Maďarsku byl vyhodnocen jako splňující všechny podmínky pro mimobilanční evidence závazků státu. Soukromý sektor nese stavební riziko a riziko dostupnosti (dohodnutá kvalita a míra provozuschopnosti komunikace).

### 1.5 Je projekt v souladu s **prioritami vládního programového prohlášení**?

Cíle projektu vychází z programového prohlášení vlády a z usnesení vlády č. 7, ze dne 7. ledna 2004, kterým vláda schválila Politiku partnerství veřejného a soukromého sektoru v České republice.

V roce 1999 se dálnice D3, dle Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 schváleného vládním usnesením č. 741/99, stala součástí výstavby dálniční sítě České republiky.

## 2 Strategická vhodnost

### 2.1 Existuje **jasně definovaná strategie** zadavatele? Zapadá navrhovaný projekt do této strategie?

Ano, vláda ve svém programovém prohlášení vyjádřila jako prioritu výstavbu dopravní infrastruktury. V nejbližším období v rámci rozvoje dopravní infrastruktury vláda podpoří především výstavbu železničních koridorů a uzlů, dálnic, vodních cest a překladišť kombinované dopravy s tím, že bude pokračovat výstavba i dálnice D3 (Českobudějovická).

### 2.2 Je projekt **dlouhodobou prioritou** zadavatele? Nejedná se pouze o snahu zajistit financování investičních potřeb projektu, na který není dost finančních prostředků ve státním rozpočtu?

V roce 1999 se dálnice D3, dle Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010 schváleného vládním usnesením č. 741/99 na základě posouzení koncepce dle zák. č. 244/1992 Sb. o hodnocení vlivů na životní prostředí, stala součástí výstavby dálniční sítě České republiky.

Dálnice D3 a rychlostní komunikace R3 přebírá funkci kapacitního spojení hlavního města Prahy s oblastí jižních Čech, napojuje oblast Tábora a Českých Budějovic na republikovou síť dálnic a rychlostních silnic a ve směru na jih na silniční a dálniční síť v Rakousku přes hraniční přechod Dolní Dvořiště. Navržená trasa D3 leží na hlavním mezinárodní silničním tahu E 55. Ten vede ze Skandinávie přes Spolkovou republiku Německo, Českou republiku, Rakousko a Itálii do Řecka. Celý tento tah je v provozu v dálničních kategoriích jednotlivých států kromě hraničních úseků dálnice D8 Drážďany - Praha a úseku Praha - Linec. Dálnice D3 je rovněž zařazena do doplňkové sítě TINA evropských dopravních koridorů, které byly schváleny 2. Panevropskou konferencí v roce 1994.

### 2.3 Dojde k **vázání** podstatného objemu **finančních prostředků** investovaných do projektu na riziko investora/provozovatele dostát svých závazků zajistit služby v kvalitě a kvantitě odpovídající specifikaci dle smluvní dokumentace?

Ano, značná výše investičních nákladů si vyžádá účast finančních institucí. Tyto instituce budou disponovat tzv. „step-in-rights“, právem „vstoupit do projektu“ a změnit provozovatele v případě, že by hrozilo vypovězení smlouvy z důvodu dlouhodobého nedodržování smluvních podmínek ze strany provozovatele/soukromého sektoru.

### 2.4 Odpovídá předpokládaná **délka projektu** dlouhodobému charakteru projektů PPP?

Ano, předpokládaná délka projektu (provozování komunikace) je 30 let.

## 3 Definovatelnost cílů

### 3.1 Existují předpoklady **jasné definovatelnosti výstupů a cílů** projektu?

Zahraničních zkušenosti demonstrují, že tomu tak je. Důležitá je příprava zadání projektu za odborného přispění kvalitních poradců ze soukromého sektoru, kteří mají praktické zkušenosti s podobným typem projektů ze zahraničí a mohou se prokázat referenčními projekty.

## 4 Přenos rizik

### 4.1 Existují předpoklady pro **dostatečný přenos rizik na stranu soukromého sektoru?**

Ano, dle zahraničních zkušeností se u projektů PPP podobného typu dá převést značné množství rizik na soukromý sektor. Klíčový je v tomto konkrétním případě převod stavebního rizika, rizika dostupnosti (viz bod 1.4 výše).

U infrastrukturního projektu tohoto rozměru se dá předpokládat, že určitá vybraná rizika budou sdílena mezi veřejným a soukromým sektorem. Převod příliš velkého množství rizik na soukromý sektor může projekt prodražit (např. náklady na pojištění/eliminaci dopadů při realizaci rizika) tak, že se pro zadavatele stane finančně nedostupný. Proto je důležité nalézt optimální kombinaci mezi přenesenými riziky a náklady zadavatele na projekt.

## 5 Hodnota za peníze

### 5.1 Existují předpoklady **dosažení hodnoty za peníze (value for money) pro veřejný sektor?**

Studie Živnostenské banky, a.s. (Pilotní PPP projekty v oblasti dopravní infrastruktury, Projekt D3, Závěrečná zpráva a komentář ke srovnávacímu modelu peněžních toků, prosinec 2004) zhodnotila, že za modelových podmínek vykazují scénáře s koncesní smlouvou celkově příznivější výsledky než scénáře veřejného financování.

Řešení projektu formou PPP umožní přenést významnou část podnikatelských rizik státu na provozovatele a v důsledku konkurenčního tlaku soutěžících o získání koncese povede ke snížení provozních nákladů.

Předpokladem pro dosažení hodnoty za peníze u projektů PPP je dobře připravený projekt a dostatečná konkurence mezi účastníky veřejné soutěže.

## 6 Proveditelnost

### 6.1 Jaká je **míra připravenosti projektu?**

Na základě posouzení kritérií stavebně právní připravenosti, kterými jsou (i) vydání pravomocného stanoviska o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA/SEA), (ii) vydání pravomocného územního rozhodnutí, (iii) vydání pravomocného stavebního povolení, (iv) stav připravenosti stavebně-technické dokumentace, (v) stav majetkoprávního vypořádání k dotčeným nemovitostem a (vi) vyhodnocení projektu z hlediska stavebně právní připravenosti a vhodnosti pro pilotní projekt PPP zadavatel konstatoval, že oba úseky Dálnice D3 splňují, s výjimkou vydání pravomocných stavebních povolení, jejichž vydání se očekává na konci roku 2005 a provedení majetkového vypořádání práv k dotčeným nemovitostem a přípravy posledního stupně dokumentace pro výběr zhotovitele, veškerá stanovená základní kritéria a je tedy z hlediska stavebně právní připravenosti připraven pro realizaci formou PPP.

Pokud bude posouzení tohoto návrhu na pilotní projekt PPP zdárně ukončeno, je nutno tento investiční záměr zpracovat jako materiál pro projednání a schválení vládou ČR.

### 6.2 Existuje **shoda mezi zainteresovanými stranami projektu?**

Zainteresané strany byly identifikovány v rámci územního řízení, v rámci kterého vyjádřily své připomínky, které byly zohledněny ve vydaných územních rozhodnutích.

Projekt byl dále projednán v rámci Řídícího výboru PPP na MD včetně zástupců SFDI a ŘSD s kladným výsledkem a byl doporučen k realizaci formou PPP.

### **6.3 Existují jiná limitující rizika realizace projektu?**

Jedná se o některé právní aspekty realizace výstavby a provozu pozemních komunikací (viz bod 6.6).

Dalším limitujícím faktorem může být realizace výkupu pozemků (jeho úspěšnost a časový aspekt) do vysoutěžení privátního partnera a uzavření příslušných smluv k realizaci projektu.

### **6.4 Je projekt realizovatelný z hlediska časové náročnosti přípravy a realizace projektu? Bude možné vyhlásit veřejnou soutěž na výběr investora/provozovatele do tří let od zahájení přípravy?**

Ano, podmínka tří let by měla být splněna.

### **6.5 Bude zajištěna potřebná dostupnost odborných znalostí a dovedností?**

Příprava podobného projektu PPP je značně obtížná a vyžaduje specifické znalosti a zkušenosti, kterými zadavatel v určitých oblastech nedisponuje. Zadavatel předpokládá, že na přípravu projektu využije služeb finančních, právních a technických poradců ze soukromého sektoru.

Soukromý sektor disponuje dostatečnými schopnostmi a zkušenostmi v oblasti výstavby a provozu pozemních komunikací.

### **6.6 Je možné realizovat projekt dle v současnosti platných předpisů, nebo bude vyžadovat legislativní změny?**

Předpokládá se účinnost všech nejdůležitějších zákonů a jejich eventuálních novel k 1. 1. 2006 dle harmonogramu legislativních prací z vládního usnesení č. 791 z 25. 8. 2004.

Advokátní kancelář Havel & Holásek upozorňuje ve své studii na některé ze současných legislativních překážek, zejména s ohledem na zákon č. 40/2004 Sb., o veřejných zakázkách, v platném znění a v jistém smyslu také příliš omezující právní úprava zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění.

## **7 Transparentnost a soutěž**

### **7.1 Existují předpoklady pro zajištění dostatečné transparentnosti v průběhu celého procesu přípravy a realizace projektu?**

Do této doby se nevyskytly žádné informace, které by to popíraly.

Zadavatelem bude subjekt veřejného sektoru, Ministerstvo dopravy ČR, a předpokládá se, že výběr poradců i investorů bude probíhat dle metodiky MF ČR a PPP Centra a Zákona o veřejných zakázkách. Také se předpokládá, že projekt bude řízen dle Kodexu správného řízení projektů PPP, připravovaného MF a PPP Centrem na základě zahraničních zkušeností a doporučení.

*7.2 Existují předpoklady realizace **dostatečně kompetitivní veřejné soutěže** na investora/provozovatele projektu?*

Do této doby se nevyskytly žádné informace, které by to popíraly.

Veřejná soutěž bude probíhat dle Zákona o zadávání veřejných zakázek a metodiky MF a PPP Centra. Cílem konečného zadání projektu pro veřejnou soutěž, připravené za asistence poradců zadavatele, je zajistit dostatečný zájem na straně soukromého sektoru.

Jednou z činností poradců bude otestovat zájem mezi potencionálními uchazeči a připravit takové zadání, které optimálně splní nejen zadání zadavatele, ale bude i zajímavé pro soukromý sektor.

## **8 Finanční dostupnost**

*8.1 Existují předpoklady, že budoucí požadavky na **rozpočtové výdaje veřejného sektoru** (zadavatele) plynoucí z dlouhodobých závazků projektu budou pokryty z budoucích dostupných zdrojů zadavatele?*

Zadavatel by měl uplatnit ve své dlouhodobé strategii investiční politiky, v rámci limitu výdajů, částky plynoucí z dlouhodobých závazků projektu tak, aby to neohrozilo jak fiskální stabilitu zadavatele, tak existenci projektu. Tato podmínka bude zvažována po celou dobu přípravy projektu a bude jedním z hlavních kritérií, podle kterých bude projekt posouzen v závěrečné etapě příprav před vyhlášením výběrového řízení na investora/provozovatele.

Na finančních závazcích se bude podílet ŘSD (projektová a stavebně právní připravenost projektu). Realizace projektu (program ISPROFIN č. 3272621007 a 3272621008) je zařazena v rozpočtu SFDI 2004, schválený usnesením č. 815 z 11.12.2003. Ve výhledu rozpočtu SFDI se počítá s finančními prostředky i pro rok 2005 a 2006. Výstavbu bude financovat koncesionář v režimu ustanovení § 18a a násl. zákona č. 13/1997 SB; o pozemních komunikacích, v platném znění, přičemž jako protihodnota mu bude poskytována úplata na základě koncesionářské smlouvy. Zdrojem pro úhradu úplaty koncesionáři budou příjmy SFDI.

*8.2 Existují předpoklady, že zadavatel bude ochoten a schopen pokrýt značné **náklady na služby soukromých poradců** spojených z přípravou projektu ze svých zdrojů v následujících letech?*

Při kladném posouzení a schválení vládou budou příslušné prostředky vyčleněny z rozpočtové kapitoly zadavatele. Skutečné náklady však budou známy až po obdržení nabídek poradenských společností vypracovaných na základě vyhlášené veřejné soutěže.

Může být zvažována i možnost, že součástí konečného zadání projektu bude požadavek, aby finanční prostředky vydané na poradenské služby na přípravu projektu byly splaceny zadavateli vítězem veřejné soutěže ke dni podepsání smluvní dokumentace.

## **9 Závěr**

Na základě vyhodnocení výše uvedených kritérií **doporučujeme projekt** k realizaci jako pilotní projekt PPP.

## **Kontakt**

<b>Regulátor PPP</b>	Ministerstvo financí ČR Samostatné oddělení regulace a metodiky PPP Letenská 15 118 10 Praha 1	Fax: +420 25704 3141 www.mfcr.cz
Kontaktní osoba:	Ing. Kateřina Helikarová	
Telefon:	+420 25704 3443	
E-mail:	katerina.helikarova@mfcrcz	

<b>PPP Centrum</b> České republiky	PPP Centrum, a.s. Na Příkopě 3-5 110 00 Praha 1	Tel: +420 22014 5363 Fax: +420 22014 5351 info@pppcentrum.cz www.pppcentrum.cz
Kontaktní osoba:	Ing. Filip Drapák	
Telefon:	+420 602 656 780	Tel: +420 22014 5448
E-mail:	filip.drapak@pppcentrum.cz	