

## **ZÁPIS O PRŮBĚHU PŘEDBĚŽNÝCH TRŽNÍCH KONZULTACÍ**

### **1. Informace o předběžné tržní konzultaci**

Zadavatel v souladu s ust. § 36 odst. 4 ZZVZ využil možnosti uspořádání předběžných tržních konzultací dle ust. § 33 ZZVZ (dále jen „PTK“). Dne 12. června 2024 byla zveřejněna žádost o spolupráci při průzkumu trhu v rámci projektu s termínem, ve kterém bylo možné se průzkumu trhu zúčastnit, do 4. července 2024. Cílem tohoto průzkumu trhu bylo informovat potenciální dodavatele o projektu, jehož cílem je vybudování železničního spojení mezi hlavním městem Prahou a Letištěm Václava Havla Praha prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru (dále jen „Projekt“) a získat jejich názory a případné připomínky.

Tyto PTK byly organizovány dvoukolově. V prvním kole prostřednictvím dokumentu nazvaného Informační memorandum o projektu PPP, jehož součástí byl komplexní dotazník zaměřený na jednotlivé oblasti zájmu spojené s Projektem. Aby bylo zajištěno široké spektrum odpovědí, dotazník pokrýval odlišná témata prostřednictvím 16 otázek a jejich podotázek. Tento dotazník byl distribuován vybraným respondentům, mezi něž patřily především stavební firmy, banky, investiční fondy a investoři, o nichž je zadavateli známo, že se jedná o subjekty aktivní na trhu PPP projektů a byl taktéž zveřejněn na profilu SŽ [https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract\\_display\\_14986.html](https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_14986.html) v Informačním memorandu o projektu PPP Průzkum trhu. Souhrn odpovědí na otázky z prvního kola je obsažen v bodě 4. níže.

### **2. Industry Day**

PTK byly následně v druhém kole organizovány prostřednictvím investorského dne, kterého se mohl účastnit neomezený okruh osob, resp. potenciálních dodavatelů. V rámci investorského dne, uspořádaného dne 5. září 2024 v prostorách Zadavatele, byla přednesena prezentace s jednotlivými okruhy témat, která jsou z pohledu Zadavatele zásadní pro strukturování zadávacích podmínek Projektu. Informaci o pořádání investorského dne rozeslal Zadavatel subjektům, které poskytly své odpovědi na výše zmíněný písemný okruh otázek v rámci Informačního memoranda, a zároveň ji zveřejnil na profilu Správy železnic, státní organizace (dále jen „SŽ“) a formou tiskové zprávy, kterou následně převzala i vybraná média. Předmětem investorského dne pak bylo především umožnění poskytnutí zpětné vazby od účastníků (potenciálních dodavatelů) směrem k Zadavateli v rámci jednotlivých diskutovaných témat. Videozáznam z průběhu investorského dne je dostupný na webové adrese <https://www.youtube.com/watch?v=9QLYuOrRb5o>

### **3. Dotazník a jeho vyhodnocení**

Níže uvedené informace jsou souhrnem z odpovědí poskytnutých vybranými respondenty v rámci PTK, především z prvního „písemného“ kola PTK. Odpovědi zahrnují otázky týkající se rozsahu prací na úsecích S-15 a A-33, zohlednění přístupu k certifikovaným materiálům a výrobkům se zvláštním důrazem na problematiku zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, dále na otázky spojené s povolením a získáním pozemků, rozdělení rizik, požadavky ESG, aspekty financování, kritéria hodnocení a předběžného výběru a délku výluky železniční trati A-46 během výstavby. Kromě toho jsou níže shrnuty také obecné připomínky k Projektu tak, aby byl poskytnut ucelený pohled na celkový stav Projektu a doporučení.

#### **a. Rozsah prací – úsek S-15 (Praha-Ruzyně – Kladno)**

Většina respondentů nedoporučuje, aby byl úsek S-15 zahrnut v Projektu. Důvodem jsou zanedbatelné přínosy a dodatečné komplikace s tím spojené. Respondenti se domnívají, že prodloužení by pro Projekt nemělo významnou přidanou hodnotu. Bude-li úsek S-15 součástí Projektu, respondenti

zdůrazňují, že by měl být také vypracován komplexní projekt a přesné vymezení odpovědností a rozdělení rizik. Respondenti dále zdůrazňují, že pokud by byl úsek S-15 součástí Projektu, je třeba se blíže zabývat rozsahem prací a odpovědností tak, aby se zjistilo, jaká míra rizika bude pro uchazeče přijatelná.

b. Rozsah prací – úsek A-33 (tzv. Zaokružování)

Obecně není doplnění Projektu o úsek A-33 preferováno, protože má za následek spíše další komplikace a potenciál zdržení zadávacího řízení. Respondenti dávají přednost získání povolení pro něj před dokončením zadávacího řízení, aby bylo možné synchronizovat načasování a objem všech zdrojů financování pro vyhrazenou fázi výstavby. Pokud to však není možné, měla by být jasně definována odpovědnost za každé výsledné riziko. Některé společnosti nicméně shledávají výhodu v účasti od raných fází projektování, která jim umožní přispět k vyšší kvalitě a efektivitě Projektu. Přesto celkově převládá v PTK názor, že synergie a úspory z rozsahu neodůvodňují zařazení úseku do Projektu z pohledu potenciálních dodavatelů.

c. Schválené výrobky / materiály a zabezpečovací a sdělovací zařízení

i. Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Větší část respondentů upřednostňuje použití schváleného zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, aby se vyhnuli dlouhému schvalovacímu procesu nového zařízení a otázkám zajišťování kompatibility. Někteří považují rizika spojená s omezeným okruhem dodavatelů za přijatelná, a to za určitých podmínek, jako je umožnění dodavatelům schválených zařízení podporovat nabídky více subjektů ve snaze zajistit rovné podmínky pro všechny uchazeče, kteří budou s těmito dodavateli chtít spolupracovat. Motivace zkoumat cokoli jiného, než kompatibilitu zařízení je velmi nízká a většina společností se domnívá, že zabezpečení/signalizace by mohla být vhodně řešena samostatným výběrovým řízením, bohužel se nezabývají otázkou možného pozdějšího začlenění výstupů z tohoto výběrového řízení do rozsahu odpovědnosti koncesionáře.

ii. Odpovědnost týkající se síťových prvků

Většina respondentů prokázala schopnost zavést přesné postupy a technická opatření k zajištění odpovědnosti za síťové prvky v konkrétních částech projektu. Jsou schopni pomocí pokročilých monitorovacích a diagnostických technik určit příčiny a místa poruch, a to i v případě, že k nim dochází mimo jejich přímou odpovědnost. I když některé společnosti mohou mít méně zkušeností, celkový trend ukazuje na účinné postupy řízení síťových prvků a řešení problémů i mimo jejich přímou kontrolu.

iii. Certifikace materiálů a výrobků

Mnoho respondentů považuje požadavek používat pouze materiály a výrobky schválené SŽ za poněkud omezující, ale řešitelný. Navrhují možná řešení, jako je připuštění výrobků standardizovaných v rámci EU nebo povolení používání materiálů běžně akceptovaných v jiných zemích. Přestože tento požadavek může představovat omezení, není v projektech železniční infrastruktury vnímán jako významná překážka.

Většina společností však není ochotna nést riziko splnění technických specifikací pro materiály/výrobky, které ještě nejsou schváleny veřejnými orgány, před jejich zařazením do Projektu. To představuje pro dodavatele výzvu. Na druhou stranu se respondenti shodují, že smluvně popsané výjimky z povinnosti používat pouze certifikované materiály/výrobky by mohly vést k úsporám nákladů CAPEX, OPEX a LCC. Řešením by mohl být zjednodušený nebo zrychlený proces certifikace výrobků schválených EU, který by zajistil kvalitu a bezpečnost a zároveň snížil náklady.

d. Povolení a získávání pozemků

i. Prodloužení zadávacího řízení v důsledku neočekávaných komplikací při přípravě projektu ze strany SŽ.

Významná část respondentů je ochotna tolerovat prodloužení doby od ukončení soutěžního dialogu do termínu výzvy k podání konečných nabídek v případě nepředvídaných překážek při získávání povolení nebo výkupu pozemků pro úseky A-46, A-47 a A-48. V případě nedodržení předem stanovených lhůt pak navrhuje zabudovat do smlouvy mechanismus nebo záruku pro upřesnění těchto lhůt a postoupit s výběrovým řízením do další fáze. Někteří respondenti poukazovali na ztrátu nebo snížení zájmu o realizaci Projektu ze strany soukromého sektoru, pokud by soukromý sektor měl převzít riziko vyšších nákladů na financování z důvodu překročení časového limitu; kromě toho se šestiměsíční lhůta stanovená od data finančního uzavření pro předání všech pozemků považuje za přiměřenou a případné překročení lhůty by mělo být vyjednáno s věřiteli, aby byl projekt nadále atraktivní.

ii. Předání staveniště

Naprostá většina respondentů považuje za přijatelný šestiměsíční časový rámec, přičemž někteří uchazeči považují za přijatelný i delší časový rámec (9/12 měsíců). Nejčastějším argumentem, proč dobu neprodloužovat více než bude nutné, bylo omezení okruhu věřitelů, které mají účastníci k dispozici, a to zejména s ohledem na zájem maximalizace financování Projektu v KČ. Zazněl také argument nutného zvýšení režijních nákladů na řízení stavby a dopad na alokaci zdrojů na straně účastníka.

e. Rozdělení rizik

Předpokládané rozdělení rizik považují respondenti za uspokojivé, specificky je nutno vnímat úsek A-33. V odpovědích bylo zmíněno, že je zapotřebí další diskuse nebo dodatečné objasnění – často byly zmiňovány výkupy pozemků, povolovací proces a rizika spojená s vyšší mocí a geofyzikálními podmínkami.

f. Rozsah požadavků ESG

Respondenti zdůraznili potřebu jasných požadavků ESG, včetně dobře definovaného přístupu ke strukturování incentiv k udržitelnosti. Rovněž poznamenali, že projekt by měl být v souladu s taxonomií EU a Equator Principles, aby byl zajištěn soulad s environmentálními a sociálními standardy. To vyžaduje dobře formulovaný plán řízení rizik a zapojení zúčastněných stran v rané fázi, aby bylo možné realizovat přínosy Projektu. Doporučuje se také zaznamenat uhlíkovou stopu, zajistit, aby nebyla škodlivá pro biologickou rozmanitost a aby měla pozitivní dopad na místní komunity a také celou společnost. Pro úspěšně zvládnutý Projekt je zásadní otevřená komunikace ohledně ESG a kvalitní management dříve, než se z výzev stanou problémy.

g. Financování

i. Financování projektů v KČ

Většina respondentů se domnívá, že s částečným financováním v KČ nebudou žádné závažné problémy. Doporučením je provádět platby za dostupnost (AVP) jak v EUR, tak v CZK, aby se kopírovala struktura kapitálu/potřebných nákladů. Cílem je maximalizovat požadovanou likviditu, rozdělit platby za dostupnost na složky s různou mírou eskalace a zavést do projektové smlouvy mechanismy indexace respektující problematiku doby výstavby a provozu.

ii. Úroveň závazku financování požadovaného pro BAFO

V této otázce byli respondenti požádáni, aby představili své komentáře k závaznému, nebo nezávaznému požadavku na financování pro fázi podání nabídek uchazečů. Cíleně byl kladen důraz na

definování případných výhod, které by pro Zadavatele mohly plynout z faktu, že umožní podání finální nabídky uchazečů bez závazného financování bank. Většina respondentů uvedla, že chápe častější požadavky veřejných zadavatelů na závazné financování, které zabezpečí komplexní závaznou nabídku nejen v části stavební, ale i v klíčové oblasti financování. Financující banky se tak musí detailně seznámit s daným projektem a své náměty na vylepšení včas uplatnit již ve fázi dialogu se Zadavatelem.

Problematika závazného financování pro fázi nabídek uchazečů má i svá reálná úskalí a problémy, například omezený počet korunových bank realizujících produkty projektového financování PPP projektů, bankami obvykle požadované max. šestiměsíční období vázanosti svých nabídek, vysokými náklady na due diligence a dostupností kvalifikovaných poradců.

Většina respondentů se i přesto přiklonila k závazné povaze nabídek bank pro fázi BAFO a uzpůsobení harmonogramu Projektů tomuto režimu.

### iii. Obecné otázky financování

Závěrem lze říci, že respondenti se obecně ztotožňují se současným rozdělením rizik, zásadami platebního mechanismu a rozdělením závazků pro Projekt. Klíčovými body pro další diskusi však mohou být pohyby kurzů CZK, likvidita trhu v CZK, exkluzivita bank, FX zajištění, indexace, zkrácení doby závazku a geopolitické/sociodemografické obavy.

#### h. Kritéria hodnocení, kvalifikace a předběžného výběru

##### i. Kvalifikační kritéria / kritéria pro snížení počtu účastníků (shortlisting)

Většina respondentů považovala kvalifikační kritéria a kritéria pro snížení počtu účastníků za dostatečně transparentní a vhodná pro účely zadávacího řízení. Respondenti rovněž uváděli úpravy či doplnění navrhovaných kritérií, zejména navrhovali prodloužení lhůty pro požadované referenční projekty, snížení počtu účastníků (užšího výběru) pouze na 3 účastníky, zvýšení minimální hranice zkušeností s financováním projektů, větší zaměření na kvalifikační kritéria, úpravu hodnocení zkušeností a zvážení pružnějšího předkládání referencí pro železniční projekty.

##### ii. Kritéria hodnocení

Většina respondentů se domnívá, že kritéria pro hodnocení jsou přiměřená, ale jsou zároveň toho názoru se, že by se měla zvýšit kvalitativní hlediska hodnocení, aby bylo možné lépe vyhodnotit technické a environmentální otázky, dobu dokončení a finanční kondici. Další návrhy se zaměřují na strategii projektování, metodiku výstavby, údržbu majetku a schopnost řízení SPV. Měla by existovat jasná a objektivní kritéria hodnocení pro environmentální a sociální aspekty a aspekty dodržování předpisů.

##### i. Uzavírka železniční tratě A-46 během výstavby

Většina respondentů se domnívá, že 22měsíční lhůta pro výluky železniční tratě A-46 by byla optimálním časovým rámcem – někteří navrhují, že se může i o něco prodloužit, aby se snížila rizika a umožnila lepší optimalizace nákladů. Několik z nich navrhuje zkrátit lhůtu na 18 měsíců, jiní navrhují minimálně 30 měsíců. Na úseku A-46 se nachází několik klíčových staveb, včetně železničních mostů a tunelů, které si vyžádají hloubkovou studii inženýrské skupiny. Shoda však panuje v tom, že by měl být vypracován komplexně pojatý plán, jak žádost o výluky vyřídit.

##### j. Obecné připomínky k projektu

Některá z hlavních doporučení respondentů, která by měla pozitivní dopad na projekt, jsou následující:

- Získat podporu vlády a veřejnosti.

- Včas zahájit proces získávání pozemků.
- Včas zpřístupnit uchazečům technické informace o lokalitě.

Další obecná doporučení zahrnují zajištění transparentnosti a rychlosti procesu zadávání veřejné zakázky nebo zpracování objektivního mechanismu pro platby. Mezi hlavní zaznamenané připomínky dále patří řízení rizik v souvislosti se zabezpečením a certifikací výrobků / materiálů, ohlasem veřejnosti a finanční nejistotou.

Vyhodnocení dotazníku a PTK je reflektováno v těchto částech Výzvy k podání žádosti o účast:

- 1) Zadavatel uvádí, že Výzva obsahuje informace, které jsou výsledkem, resp. vzešly z předběžné tržní konzultace. Konkrétně se jedná o následující ustanovení Výzvy včetně jejích příloh.
- 2) Na základě návrhů respondentů rozšířil Zadavatel v čl. 3.2.1 Výzvy okruh použitelných materiálů a produktů pro výstavbu i na ty, které v okamžiku zabudování do díla nebudou schváleny pro použití na železniční dopravní cestě ve smyslu interních předpisů Správy železnic, za předpokladu, že dodatečně získají potřebné schválení nebo splňují obecné technické podmínky (OTP). Pravidla pro uvádění výrobků na trh EU, včetně přímo účinných nařízení o TSI a dalších obecně závazných právních předpisů platných na území ČR, zůstávají nedotčena.
- 3) Návrhy na úpravy konkrétních kritérií v oblasti ESG a udržitelnosti Zadavatel přímo nepromítá do textu Výzvy, avšak dle čl. 4.2 Výzvy bude zohledňovat aktuální požadavky EU a finančních institucí (včetně multilaterálních). Předpokládá, že tyto požadavky budou promítnuty do smluvní dokumentace, na jejímž základě bude veřejná zakázka realizována. Veřejná zakázka je připravována v souladu s environmentální a sociálními standardy EIB a EBRD tak, aby umožnila účast na financování obou institucí při plném respektování jejich specifických požadavků.
- 4) Doporučení, aby Zadavatel zahrnul do zadávacích podmínek formulaci nebo vydal úřední oznámení, které by účastníkům znemožnilo zajistit si exkluzivitu u bank během zadávacího řízení, bylo zohledněno. Zadavatel si vyhrazuje v čl. 7.5 Výzvy právo požadovat od účastníků v průběhu soutěžního dialogu nebo v nabídkách prohlášení o neexistenci ujednání o exkluzivitě financování Veřejné zakázky s jakoukoli bankou.
- 5) Na základě návrhů respondentů prodloužil Zadavatel v čl. 10.11 Výzvy dobu pro uznání dokončených zakázek v rámci referenčních zakázek z 5 na 10 let.