

Ministerstvo dopravy ČR
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

k rukám Ing. Dana Ťoka, ministra dopravy ČR

Praha, 12. května 2016

STANOVISKO ARI K ROZHODNUTÍ ÚOHS ZRUŠIT ZADÁVACÍ ŘÍZENÍ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA PORADCE STÁTU PPP PROJEKTU R4

Vážený pane ministře,

jménem Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) si Vám dovoluji sdělit náš názor na rozhodnutí **ÚOHS-S0936/2015/VZ-14390/2016/553/VDy ze dne 5. 4. 2016 (Rozhodnutí)** ve vztahu k zadávání veřejné zakázky „*Poskytování služeb právního, finančního a technického poradenství před a v průběhu zadávacího řízení na výběr koncesionáře pro projekt PPP R4*“ v otevřeném řízení, jehož formulář „*Oznámení o zakázce*“ byl ve Věstníku veřejných zakázek uveřejněn dne 9. 9. 2015 pod evidenčním číslem zakázky 515789, ve znění oprav uveřejněných tamtéž dne 22. 10. 2015, kdy zadavatelem bylo Ministerstvo dopravy ČR, IČO 660 03 008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha.

ARI je velmi znepokojena postupem a rozhodnutím Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), neboť zastává názor, že Rozhodnutí není věcně správné a zásadním způsobem nereflektuje mezinárodní zadávací praxi PPP projektů běžně užívanou na evropském trhu. Rozhodnutí reflektuje věcné nepochopení problematiky přípravy veřejné zakázky PPP projektů dopravní infrastruktury.

ARI zastává názor, že **po zmírnění podmínek zadávacího řízení zveřejněných dne 22. 10. 2015 na profilu zadavatele¹ se jedná o zcela transparentní a nediskriminační zadávací řízení**, tento názor je podpořený navíc skutečností, že Zadavatel obdržel tři konkurenční nabídky.

ARI se domnívá, že zadavatel **postupoval v souladu s dobrou mezinárodní praxí, čemuž svědčí i jeho spolupráce při přípravě zadávací dokumentace se zástupci expertního týmu EPEC².**

Dle našeho názoru **ÚOHS nedisponoval takovým stupněm poznání komplexnosti poradenství v rámci PPP projektů liniové dopravní infrastruktury, aby mohl učinit informované rozhodnutí.** To, že se ÚOHS argumentačně opírá o tvrzení subjektů, které nedisponují zkušenostmi z úspěšně dokončených obdobných PPP projektů (ve smyslu porovnatelného typu, velikosti a komplexnosti), a tudíž nejsou schopné reálně komentovat náročnost takového poradenství, považujeme za nepochopitelné a znepokojující. **Znepokojení vyvstává zejména v souvislosti s tím, že ÚOHS po předložení seznamu subjektů³, které takové zkušenosti mají, tyto subjekty v rámci svého šetření již neoslovil a nevyžádal si jejich názor v reakci na získ relevantních informací.**

¹ Komentář ARI k zadávacím podmínkám probíhajícího zadávacího řízení, kterému Zadavatel v převážné míře vyhověl (13. 10. 2015) | [zde](#)

² European PPP Expertise Centre

³ Stanovisko ARI zaslané dne 14. 1. 2016 na podatelnu ÚOHS | [zde](#)

Náš názor si dovoluujeme podložit následujícím:

A. Pilotní PPP projekt

Pilotní PPP projekt R4 (dnes již nesoucí označení D4) předpokládá výstavbu 32 km nové dálnice v investiční hodnotě 7 miliard Kč bez DPH metodou navrhni-postav-zafinancuj-provozuj (DBFO) a 17 km již existujících úseků v režimu provozu a údržby. Předpokládaná hodnota plateb za dostupnost je očekávána na úrovni 25 miliard Kč za dobu 30 let (NPV 9 miliard Kč⁴).

Z výše uvedených parametrů pilotního projektu je evidentní, že se jedná o jeden z největších a zároveň i nejnákladnějších projektů dopravní infrastruktury v ČR posledních let. Obdobný typ PPP projektu v oblasti dopravní infrastruktury a investiční velikosti nebyl v ČR doposud realizován.

Mezi největší PPP projekty v minulosti realizované v ČR jsou projekty (i) depa městské hromadné dopravy v Plzni, (ii) parkovacího domu Rychtářka v Plzni, (iii) ubytovacích kapacit v ÚVN Praha (projekt zrušen před zahájením realizace), (iv) projekty ve vodohospodářství a (v) řada municipálních projektů zanedbatelného rozsahu.

Trpká zkušenost s PPP projektem D47, který byl vládou ČR zrušen pro nedostatečnou soutěž, netransparentnost, nedostatečné ošetření rizik a nedostatky smluvního rámce, by měla motivovat současnou vládu připravit PPP projekt D4 řádně v souladu s mezinárodní dobrou praxí tak, aby byl efektivně zrealizován a přinesl státu hodnotu za peníze.

Realizace projektu D4 je důležitá nejen pro zlepšení dopravních kapacit daných úseků, ale úspěšná pilotní realizace je klíčová z pohledu potřeb naplňování Junkerova plánu pro Evropu, který předpokládá výrazné zapojení soukromého kapitálu při zajištění infrastrukturních potřeb EU a posílení její konkurenceschopnosti.

Za této situace je mimořádně důležité, aby celá veřejná zakázka byla realizována zkušeným dodavatelem za podmínek odpovídajícím současným standardům obdobných dopravních PPP projektů vzešlým z dostatečně transparentního a konkurenčního zadávacího řízení.

Obdobné projekty úspěšně zrealizované na Slovensku, v Polsku, Maďarsku a dalších evropských zemích dokládají, že zadávacích řízení na tyto projekty se účastní mezinárodní konsorcia spojující stavební dodavatele, operátory, investory a financující instituce v drtivé většině působící na evropské a globální úrovni. Státy reprezentovali zkušení mezinárodní poradci.

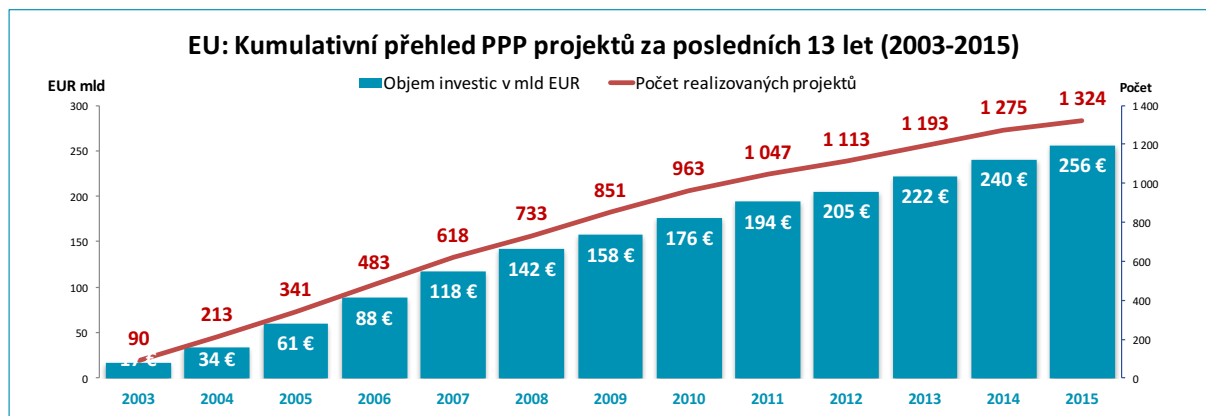
ARI zastává názor, že takto významný pilotní PPP projekt **musí být připraven v souladu s dobrou mezinárodní praxí ve spolupráci s poradci se specifickými zkušenostmi ze silničních PPP projektů** a to jak u finančních, právních i technických poradců. Bylo by v rozporu s principem dobrého hospodáře akceptovat poradce, kteří takové specifické zkušenosti nemají. Obecná znalost PPP nebo zkušenost s projekty mimo silniční infrastrukturu není dostačující za situace, kdy specifické zkušenosti se silničními projekty jsou na evropském trhu běžně k dispozici⁵.

⁴ Čistá současná hodnota (Net Present Value) – součet nominálních hodnot plateb upravených o časovou hodnotu peněz

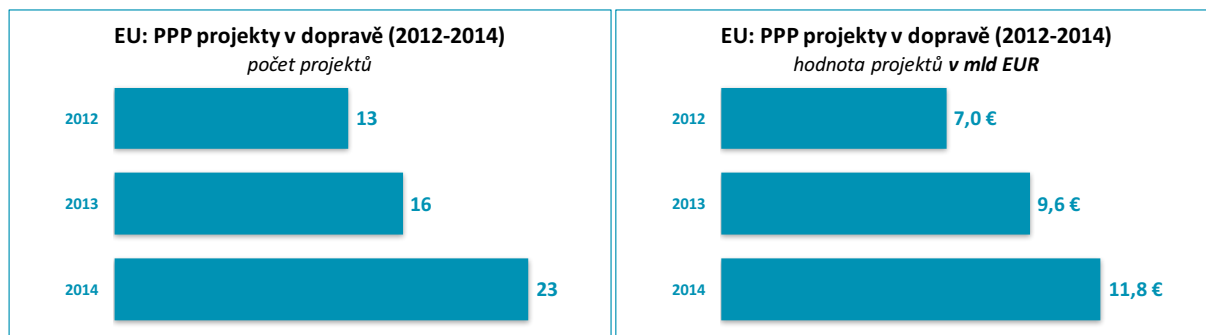
⁵ Metodický dokument EPEC „Role and Use of Advisers in preparing and implementing PPP projects“ z března 2014

B. Evropský trh PPP

Evropský trh PPP projektů je velmi aktivní. Mezi lety 2003 až 2015 se zrealizovalo 1324 projektů v celkové investiční hodnotě přes 256 miliard EUR (7040 miliard Kč).



Z toho se v letech 2012-2014 v sektoru dopravy zrealizovalo 52 projektů za 28 mld EUR (770 mld Kč).



Z výše uvedeného přehledu není pochyb o množství realizovaných PPP projektů a tedy i množství potenciálních referenčních projektů, kterými poradci disponují. V příloze tohoto stanoviska lze nalézt jmenovitý seznam silničních PPP projektů a jejich poradců.

C. Výběr dotázaných poradců

Výrok Rozhodnutí je z podstatné části postaven na odpovědích vybraných advokátních kanceláří, kterých se ÚOHS dotazoval na předem připravené otázky. Výběr těchto advokátních kanceláří nebyl v rozhodnutí uspokojivě vysvětlen a není zřejmé, jaká kritéria ÚOHS zvolil. Navíc není zřejmé, proč se ÚOHS nedotazoval advokátních kanceláří schopných požadavky zadavatele splnit. **Vzhledem k tomu, že tato argumentace ÚOHS má pro rozhodnutí stěžejní význam, může jít až o nepřezkoumatelnost v této části Rozhodnutí.**

Dne 10. 11. 2015 ÚOHS s ohledem na změny zadávacích podmínek uvedených na základě dodatečných informací č. 2, kdy zadavatel mimo jiné upustil od požadavku na realizaci referenčních zakázek na straně veřejného zadavatele, dopisem, č. j.: ÚOHS-P1030/2015/VZ- 38712/2015/553/VDy, z téhož dne si vyžádal od totožného okruhu advokátních kanceláří jako v případě žádosti ze dne 27. 10. 2015, vyjádření, zda v posledních 3 letech realizovaly zakázku, jejímž předmětem bylo poskytování služeb vedoucího právního poradenství u silničního projektu realizovaného formou PPP v EU o celkových finančních nákladech min. 5,5 mld. Kč, a v opačném případě, zda by byly schopny obdobnou zakázku realizovat.

Z níže uvedeného přehledu vyplývá, že ani jeden oslovený subjekt nedisponuje požadovanou referencí, podstatná část ovšem odpověděla, že mají schopnost zakázku zrealizovat a tedy potřebnými zkušenostmi a znalostmi disponují.

Oslovení právní poradci	Reference	Schopnost zakázku zrealizovat
1 AK Růžová	ne	ano
2 Havel, Holásek & Partners s.r.o., advokátní kancelář	ne	ano
3 WEIL, GOTSHAL & MANGES s.r.o.	ne	ano
4 MT Legal s.r.o., advokátní kancelář	ne	ano
5 AK JUDr. Ondřej Bultas	ne	ano
6 PETERKA & PARTNERS advokátní kancelář s.r.o.	ne	se zahraničním partnerem ano
7 AK Žižka & Partners	ne	nekomentováno
8 OTIDEA a. s.	ne	sami ne
9 AK Holec, Zuska & Partneři	ne	sami ne
10 Wisdoma s. r. o.	ne	nekomentováno
11 Grant Help, s. r. o.	ne	nekomentováno
12 Alevia s. r. o.	ne	nekomentováno
13 Zabilanský Zdeněk, Ing.	ne	nekomentováno

ARI níže uvádí přehled společností, které disponují referencí, jejímž předmětem bylo poskytování služeb vedoucího finančního, technického nebo právního poradenství (lead advisory) u silničního projektu realizovaného formou PPP v EU o celkových investičních nákladech (CAPEX) minimálně 5,5 miliardy Kč bez DPH, přičemž se zároveň musí jednat o projekt, který úspěšně dosáhl alespoň fázi:

(i) finančního uzavření	(ii) smluvního uzavření (commercial close)	(iii) ukončení vyjednávání s uchazeči (BAFO)
Finanční poradci	Právní poradci	Techničtí poradci
1 Credit Agricole CIB	1 A&L Goodbody	1 AECOM
2 Deloitte	2 Allen & Overy	2 Arcadis
3 Deutsche Bank AG	3 Arthur Cox	3 Artelia (formerly Coteba)
4 EY	4 Ashurst	4 Atkins
5 HSBC	5 Bonelli Erede Pappalardo	5 Capita plc
6 Inspira Oy	6 Burness Paull	6 CH2M Hill
7 KPMG	7 Castrén & Snellman Attorneys	7 EC Harris
8 Macquarie Capital	8 Chiomenti Studio Legale	8 Grontmij Industry
9 Operis Group	9 Clifford Chance	9 IBI Group
10 PricewaterhouseCoopers (PwC)	10 CMS	10 Infrata
11 Rebel Group Advisory	11 DLA Piper	11 Jacobs Engineering Group, Inc.
12 Royal Bank of Canada	12 DWF	12 LeighFisher
13 Societe Generale (SocGen)	13 Freshfields Bruckhaus Deringer	13 Mott MacDonald
	14 Gianni, Orioni, Grippo, Cappelli & Partners	14 Obermeyer
	15 Hannes Snellman	15 Ove Arup and Partners International Ltd
	16 Houthoff Buruma	16 Protos
	17 Landsadvocaat	17 Ramboll UK
	18 Legance	18 RPS Group
	19 Linklaters*	19 Steer Davies Gleave
	20 McCann Fitzgerald	20 SWECO
	21 NautaDutilh	21 Sweett Group
	22 Norton Rose Fulbright	22 Tractebel (part of GDF Suez)
	23 Orrick Herrington & Sutcliffe LLP	23 TrT Trasporti e Territorio
	24 Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn	
	25 Philip Lee Solicitors	
	26 Pinsent Masons	
	27 Shepherd & Wedderburn	
	28 Stibbe	
	29 White & Case	
	30 Willkie Farr & Gallagher	
	31 Wragge Lawrence Graham	

* na českém trhu spolupracuje s AK Kinstellar

Zdroj: InfraDeals

Světle modře jsou podbarveny společnosti, které jsou na českém trhu přítomny a dlouhodobě zde působí. Z porovnání obou přehledů je evidentní, že ani jedna společnost s relevantní referencí nebyla

ÚOHS oslovena, přestože ÚOHS měl tento přehled k dispozici několik týdnů před svým rozhodnutím⁶. Řada z výše uvedených společností se o veřejnou zakázku uchází a nabídku podala buď jako uchazeč ve sdružení nebo subdodavatel.

D. Role technického poradce podle EPEC

EPEC (*European PPP Expertise Centre*), zřízený pod Evropskou investiční bankou (EIB), působí jako znalostní a metodické centrum, které asistuje evropským zadavatelům s přípravou prostředí a projektů. EIB jako multilaterální banka financuje řadu PPP projektů ročně v řádu stovek milionů EUR.

EPEC ve svém metodickém dokumentu „*Role and Use of Advisers in preparing and implementing PPP projects*“ z března 2014 doporučuje:

- na straně 7: *“Finally, by appointing experienced and reputable advisers, **the Authority will send a positive signal to PPP market stakeholders that its project is well-resourced and deliverable effectively.**”*, a
- na straně 13-14: *“When establishing selection criteria and a scoring system for assessing advisers’ bids, the Authority will need to pay particular attention to the following issues: (4) **Make sure the advisers have the relevant set of skills required for the assignment rather than a mere general understanding of PPPs.**”*

Ve vztahu k roli technického poradce EPEC vyjmenovává předmět činností, které jsou evidentně nad rámec standardních činností technického poradce u tradičně zadávaných projektů:

Identifikace a alokace rizik (strana 19)

- *“Identify the technical and demand/revenue-related risks of the project and quantify their potential financial impact (e.g. risks related to the project design, construction, tariffs including regulatory regime, operation, maintenance, life cycle, changes in technology).*
- *Propose an allocation of these risks based on the advisers’ experience of similar projects.”*

Strukturování a návrh koncesní smlouvy, strategie zadání, hodnocení, vyjednávání (strany 23-27):

“This step requires a multidisciplinary approach and a close collaboration among the advisers:

- *Contribute to the design of the risk allocation and mitigation strategy*
- *May propose contractual provisions or/and advise on clauses dealing with the design and construction process, service specifications, information reporting, output requirements and performance measurement*
- *Provide inputs on sensitivity tests on technical parameters*
- *May contribute to the analysis that feeds the choice of the procurement strategy*
- *Propose criteria regarding the technical and economic aspects of the project: quality of the design, technical robustness, relevance of technical solutions, demand, performance targets*
- *Contribute to the drafting of parts of the tender documentation (e.g. information memorandum, instructions to bidders regarding the technical aspects, technical selection criteria including scoring system)*

⁶ Stanovisko ARI zaslané dne 14. 1. 2016 na podatelnu ÚOHS | [zde](#)

- *Analyse the technical aspects of intermediate bids with a focus on performance*
- *Contribute to the definition of a dialogue strategy.*

Zatímco tradiční výstavbové projekty jsou zadávány formou „vstupní specifikace“ (na základě Dokumentace pro stavební povolení, Dokumentace provedení stavby nebo Dokumentace pro výběr zhotovitele stavby), PPP projekty jsou zadávány formou „výstupní specifikace“ (*output specification*), která dává volnost pro vlastní invenci při návrhu řešení a specifikuje požadavky na kvalitu, funkci a dostupnost infrastruktury.

Z výše uvedeného je zcela evidentní, že rozsah činnosti technického poradce u PPP projektů na straně zadavatele **výrazně přesahuje rozsah standardní činnosti technického poradce u tradičně zadávaných projektů**, tedy rozsah běžné projekční, inženýrské nebo dozorové činnosti.

E. Komentáře ke konkrétním bodům Rozhodnutí

Komentáře ke konkrétním bodům Rozhodnutí, které dle názoru ARI obsahují nesprávná tvrzení a mylné závěry:

*Bod 99: “Úřad předně shledává jako zjevně neodůvodněný požadavek zadavatele, aby referenční zakázka na službu, jejímž předmětem bylo poskytování vedoucího technického poradenství u silničního projektu, se vztahovala k PPP projektu, tj. k projektu na poskytování veřejných služeb prostřednictvím spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Obsahem technického poradenství bylo samotné vypracování veškerých technických částí zadávacích podmínek na výběrové řízení na koncesionáře k zamýšlenému PPP projektu, jakož i jiných služeb technického poradenství z hlediska technického aspektu projektu silniční infrastruktury. **Spojení zkušenosti vedoucího technického poradenství s PPP projektem nemá relevantní důvod, neboť skutečnost, zda má být předmětný projekt realizován formou PPP, nemá na samotnou odbornou stránku technického poradenství žádný vliv.**”*

Toto ničím nepodložené tvrzení ÚOHS je zjevně nesprávné, neboť **požadavky zadavatele na technické poradenství v rámci PPP projektu jsou z jeho povahy fundamentálně odlišné od technického poradenství v rámci tradiční veřejné zakázky na projekční a inženýrské práce.**

Popis činnosti je popsán v části D. v odkazu na metodický materiál EPEC. Zcela zásadním rozdílem v rámci technického poradenství při PPP projektu v silniční infrastruktuře je dále například:

- Návrh a způsob alokace optimálního přenosu technických rizik projektu mezi veřejným sektorem a koncesionářem, a to nejen ve fázi přípravy, designu a výstavby, ale i v období provozování silniční infrastruktury po dobu 25-30 let, tedy po celý životní cyklus projektu, včetně schopnosti tato rizika ocenit a zohlednit tak v samotných jednáních s koncesionáři.
- Definování stavu silniční infrastruktury, která má být předána koncesionářem po 25-30 letech jejího provozování.
- Návrh a kalibrace technických parametrů platebního mechanismu, které zajistí zadavateli optimální hodnotu za peníze.

Neodborným přístupem k těmto oblastem přitom veřejnému zadavateli hrozí škoda velkého rozsahu, a to tím, že nedojde k optimálnímu nastavení parametrů projektu, což obvykle způsobí buď nedostatečnou soutěž mezi potenciálními koncesionáři (a negativní efekt na dosaženou cenu),

popřípadě povede k nevýhodným podmínkám pro veřejný sektor při příliš benevolentně nastavených parametrech. V nejhorším případě může vést i k situaci, která bude znamenat, že projekt nebude přijatelný pro financující instituce, nebo z důvodu přílišného přecenění nesprávně alokovaných rizik nebude představovat hodnotu za peníze pro veřejného zadavatele.

*Bod 101: „Ačkoliv zadavatel ve svém vyjádření (viz bod 71. odůvodnění tohoto rozhodnutí) uvádí, že na tomto požadavku trvá, neboť při výběrovém řízení na výběr koncesionáře předmětného PPP projektu má v rámci soutěžního dialogu docházet k četným jednáním za účelem přesné a konkrétní specifikace technických podmínek realizace projektu, a proto znalost konkrétního průběhu vyjednávání je nezbytná, **shledává Úřad tento argument lichým, neboť orientace v rámci soutěžního dialogu (výběrového řízení) na výběr koncesionáře spadá jednoznačně pod oblast právního poradenství a právních služeb, v žádném případě se však netýká specializovaných činností v oblasti technické, včetně oblasti silniční infrastruktury, přičemž skutečnost, že předmětný projekt, na který má být vybrán koncesionář, má být realizován formou PPP, nemá na stanovení technických podmínek výběrového řízení na výběr koncesionáře, popřípadě jiných souvisejících činností spojených s poskytováním technického poradenství, zjevně žádný vliv.**“*

Toto tvrzení ÚOHS je zjevně nesprávné a nepodložené, neboť podle mezinárodních zvyklostí je soutěžní dialog u silničních PPP projektů strukturován tak, aby probíhala samostatná expertní jednání na právní témata, finanční a ekonomická témata a technická témata.

Uchazeči očekávají, že hlavním partnerem pro řešení technických aspektů v rámci expertních jednání je technický poradce zadavatele, který musí být připraven v reálném čase vyjednávat a řešit technické aspekty specifické pro PPP projekty (mimo jiné všechny aspekty popsané v reakci k bodu 99 výše). Agenda technických jednání je natolik komplexní a odborná, že není účelné (a ani prakticky možné), aby soutěžní dialog probíhal tak, že tato jednání povede právní poradce zadavatele, proti němuž budou vystupovat techničtí odborníci protistrany.

*Bod 104: „K požadavku zadavatele na předložení referenční zakázky na poskytování vedoucího právního poradenství u silničního PPP projektu Úřad uvádí, že diskriminace spočívající ve stanovení nepřiměřených kvalifikačních předpokladů dle § 56 odst. 5 písm. c) zákona nemusí vycházet pouze z toho, že v rámci požadavků na prokázání technické kvalifikace jsou požadována kritéria, které na první pohled odpovídají potřebám zadavatele a bylo by tak možné toto označit také za projev legitimní ekonomické úvahy zadavatele, ale i skutečnost, že **zadavatel (tak obvykle i případní soutěžitelé) ví, že takové kritérium může splnit pouze jediný soutěžitel nebo limitované množství soutěžitelů, a přesto na tomto požadavku trvá, ačkoli předmět veřejné zakázky by mohli realizovat i dodavatelé, kteří požadavek zadavatele nespĺňují.**“*

Toto tvrzení ÚOHS je zjevně nesprávné, neboť z databáze InfraDeals vyplývá (viz tabulka na straně 4 a tabulky v příloze), že **požadavky zadavatele na předložení referenční zakázky na poskytování vedoucího právního poradenství u silničního PPP projektu mohly splnit více než tři desítky dodavatelů.**

Z výše uvedeného seznamu je jasné, že se nejednalo o diskriminující požadavek zadavatele. Přestože ÚOHS výše uvedeným seznamem disponoval, před vydání Rozhodnutí ÚOHS **neoslovil ani jednu z výše uvedených společností, přestože 16 z nich aktivně působí i na českém trhu.** Navíc jsme přesvědčení, že požadavek nediskriminace se aplikuje nikoliv na národní úrovni, ale na trhu EU.

*Bod 106. „Ačkoli je zjevné, že předmětem veřejné zakázky mají být služby spojené mimo jiné s poskytováním právního poradenství vztahujícího se k výběrovému řízení na výběr koncesionáře zamýšleného silničního PPP projektu, Úřad má za to, že zadavatel s vědomím toho, že na českém trhu dosud nedošlo k realizaci obdobného projektu v silniční infrastruktuře (a na trhu EU existuje limitovaný počet dodavatelů), nepostupoval při vymezení technických kvalifikačních předpokladů v souladu se zásadou přiměřenosti, resp. že tento požadavek nebyl odůvodněný, zvláště když předmětem šetřené veřejné zakázky je právě poskytování právního poradenství spojeného s výběrovým řízením na výběr koncesionáře PPP projektu **dle tuzemské právní úpravy.**“*

Toto tvrzení ÚOHS je zjevně nesprávné, neboť:

(i) Na evropském trhu existují více než tři desítky dodavatelů, kteří disponují požadovanou referencí (viz tabulka výše), přičemž 16 z těchto společností aktivně působí na českém trhu, tudíž není pochyb o tom, že požadavek Zadavatele je přiměřený.

(ii) Předmětem právního poradenství je sice výběr koncesionáře a příprava koncesionářské smlouvy vyhovující z pohledu tuzemské právní úpravy, nicméně **praxe ukazuje, že úspěšné a včas realizované PPP projekty musí také respektovat mezinárodní smluvní standardy, zejména standard SOPC4/PF2 z Velké Británie, který je používán v převážné většině PPP projektů realizovaných v EU⁷.**

Neblahá zkušenost ze zrušeného projektu D47 dokazuje, jak je zcela nezbytné, aby zadávací a smluvní podmínky v principu odpovídaly mezinárodním standardům. Tuzemská právní úprava je sice nutná, ale zcela nedostačující podmínka úspěšného projektu, neopakujícího nákladné chyby.

*Bod 107. „Zadavatel mohl při vymezení zadávacích podmínek alespoň svůj požadavek na realizaci obdobné referenční zakázky právního poradenství **zmírnit tak, že by požadoval, aby se právní poradenství vztahovalo k PPP projektu týkajícího se např. i jiných staveb či zařízení dopravní infrastruktury nebo veřejné infrastruktury podle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v rozhodném znění, kterým by připustil účast dodavatelů, kteří mají zkušenost s právním poradenstvím v oblasti stavebního práva.**“*

Tento názor ÚOHS není opodstatněný, neboť silniční infrastruktura má významná specifika oproti například neliniovým (pozemním) stavbám, neboť zcela fundamentální součástí právního poradenství u silničních PPP projektů je:

- a. řešení vztahů mezi úsekem realizovaným formou PPP s navazujícími částmi liniové dopravní infrastruktury, tzv. interface;
- b. řešení komplexních právních vztahů v souvislosti s interakcemi mezi koncesionářem a složkami integrovaného záchranného systému (uzavírání dálnice v důsledku dopravních nehod, odstraňování následků dopravních nehod atd.);

⁷ Empirická zkušenost z velkých PPP projektů realizovaných v nedávné době ukazuje, že pro dosažení výhodných podmínek financování (což se promítne do nižší ceny PPP projektu pro zadavatele), je důležité připravovat PPP projekty podle těchto mezinárodních zvyklostí a standardů. Tyto mezinárodní standardy jsou totiž mimo jiné vyžadovány zahraničními poskytovateli financování jako nutná podmínka jejich účasti. Při absenci konkurenčního tlaku zahraničních poskytovatelů financování je soutěž v této oblasti významně redukována, což má negativní dopady pro zadavatele.

- c. smluvní ošetření událostí specifických pro silniční infrastrukturu, které mají vliv na aplikaci srážek platebního mechanismu.

Bod 108: „Úřad nepopírá, že je namístě, aby uchazeč prokázal zkušenost s právním poradenstvím v oblasti PPP, ale požadovat toto v oblasti silniční infrastruktury, zvláště pak když je zadavatelé zřejmé, že výběr koncesionáře má proběhnout dle tuzemského práva, není odůvodněné.“

Jak již bylo objasněno výše, toto tvrzení ÚOHS je zjevně nesprávné, neboť:

(i) Na evropském trhu existují více než tři desítky dodavatelů, kteří disponují požadovanou referencí (viz tabulka výše), přičemž 16 z těchto společností aktivně působí na českém trhu, tudíž není pochyb o tom, že požadavek Zadavatele je přiměřený.

(ii) Předmětem právního poradenství je sice výběr koncesionáře a příprava koncesionářské smlouvy vyhovující z pohledu tuzemské právní úpravy, nicméně **praxe ukazuje, že úspěšné a včas realizované PPP projekty musí také respektovat mezinárodní smluvní standardy PPP projektů, zejména standard SOPC4/PF2 z Velké Británie, který je používán v převážné většině PPP projektů realizovaných v EU.**

(iii) Právní poradenství v oblasti PPP v silniční infrastruktuře má významná specifika oproti například neliniovým (pozemním) stavbám, neboť zcela fundamentální součástí právního poradenství u silničních PPP projektů je i:

- a. řešení vztahů mezi úsekem realizovaným formou PPP s navazujícími částmi liniové dopravní infrastruktury, tzv. interface;
- b. návrh optimální alokace rizik silničního PPP projektu z hlediska právního, přičemž rizika silničních PPP projektů (od fáze přípravy a výstavby až po fázi provozování silniční infrastruktury) jsou podstatně odlišná od rizik jiného typu infrastruktury;
- c. řešení komplexních právních vztahů v souvislosti s interakcemi mezi koncesionářem a složkami integrovaného záchranného systému (uzavírání dálnice v důsledku dopravních nehod, odstraňování následků dopravních nehod atd.);
- d. smluvní ošetření událostí specifických pro silniční infrastrukturu, které mají vliv na aplikaci srážek platebního mechanismu;
- e. právní poradenství při vyjednávání specifických nástrojů financování, které se specificky vztahují k silniční infrastruktuře (mimo jiné nástroje multilaterálních bank poskytující podporu PPP projektům v oblasti silniční infrastruktury) – např. podpora při tzv. testu oprávněnosti (eligibility checks) silničních projektů ze strany EIB.

Na základě výše uvedeného k bodům 104 až 108 je pak závěr ÚOHS uvedený v bodě 110 zcela neopodstatněný a nesprávný.

Bod 111: „Z obdobných důvodů uvedených především v bodech 105. – 108. odůvodnění tohoto rozhodnutí, jakož i z důvodu, že zadavatel ve svém vyjádření nijak blíže neodůvodnil, proč trvá na tom, aby poradenství, které má být předmětem referenční zakázky, bylo spojeno se silničním projektem, Úřad neshledal jako odůvodněný ani požadavek zadavatele na to, aby dodavatelé realizovali ekonomické a finanční poradenství u silničního PPP projektu.“

Toto tvrzení ÚOHS je zjevně nesprávné, neboť:

(i) Na evropském trhu existují více než tři desítky dodavatelů, kteří disponují požadovanou referencí (viz tabulka výše), přičemž 16 z těchto společností aktivně působí na českém trhu, tudíž není pochyb o tom, že požadavek Zadavatele je přiměřený.

(ii) **Ekonomické a finanční poradenství v oblasti PPP v silniční infrastruktuře má významná specifika**, neboť zcela fundamentální součástí ekonomického a finančního poradenství u silničních PPP projektů je také:

- a. návrh podoby platebního mechanismu silničního PPP projektu, včetně jeho kalibrace a přiměřenost nastavení komplexního seznamu parametrů, který je u silničních PPP projektů unikátní a odlišný od platebních mechanismů např. u železničních PPP projektů či u projektů mimo oblast dopravní infrastruktury;
- b. návrh optimální alokace rizik silničního PPP projektu z hlediska ekonomického a finančního, přičemž rizika silničních PPP projektů (od fáze přípravy a výstavby až po fázi provozování silniční infrastruktury) jsou v podstatných záležitostech odlišná od rizik jiného typu infrastruktury;
- c. finanční a ekonomické poradenství při vyjednávání specifických nástrojů financování, které se specificky vztahují k silniční infrastruktuře (mimo jiné nástroje multilaterálních bank poskytující podporu PPP projektům v oblasti silniční infrastruktury) – např. podpora při tzv. testu oprávněnosti (eligibility checks) silničních projektů ze strany Evropské investiční banky.

(iii) EPEC ve svém metodickém dokumentu⁸ doporučuje na straně 13-14: *“When establishing selection criteria and a scoring system for assessing advisers’ bids, the Authority will need to pay particular attention to the following issues: (4) **Make sure the advisers have the relevant set of skills required for the assignment rather than a mere general understanding of PPPs.***

For example, the financial adviser’s team should have experience in advanced financial modeling, financing structuring, public budget management, risk valuation, accounting treatment of PPPs, complex negotiations.”

Bod 113: „Úřad rovněž neshledal jako důvodný požadavek, aby všechny tři referenční zakázky požadované v čl. 6. 4 Zadávací dokumentace, tj. služby, jejichž předmětem bylo poskytování služeb vedoucího právního poradenství, ekonomického a finančního poradenství a technického poradenství u silničního projektu realizovaného formou PPP byly realizovány v EU, zvláště pak ve vztahu k referenční zakázce na ekonomické a finanční poradenství a zejména technické poradenství.“

Tento závěr ÚOHS je nesprávný a neopodstatněný. Z pohledu zadavatele by požadavek na referenční zakázky z EU měl být zcela zásadní, neboť **projekty realizované v rámci EU mají následující specifika:**

(i) Ve vztahu k právnímu a finančnímu poradenství jsou fundamentální pravidla pro klasifikaci PPP projektů v rámci národních účtů dle metodiky ESA2010 vydané Eurostatem. Toto se projevuje v odlišném strukturování přenosu rizik mezi veřejným sektorem a koncesionářem v rámci

⁸ „Role and Use of Advisers in preparing and implementing PPP projects“ z března 2014

koncesionářské smlouvy a má zásadní vliv na právní, komerční, ale i technické aspekty projektu. V omezené (nikoliv však zanedbatelné) míře se toto vztahuje i na technické poradenství (strukturování přenosu rizik stavebních a rizik dostupnosti). Pravidla Eurostatu se vztahují pouze na členské země EU. Správná aplikace pravidel Eurostatu přitom hraje obvykle rozhodující roli pro úspěch či neúspěch PPP projektu.

(ii) Silniční PPP projekty realizované v rámci EU je možné podpořit finančními nástroji Evropské investiční banky, s tím však souvisí nutnost podpory Evropské investiční banky ze strany právních, finančních a zejména technických poradců zadavatele při tzv. testu oprávněnosti PPP projektu (eligibility checks). Tato podpora poradenského týmu zadavatele ve vztahu k EIB trvá nejméně dva měsíce a je velmi intenzivní, takže tento element poradenství jistě není v rámci poradenského mandátu zanedbatelný.

(iii) Většina, ne-li veškeré finanční zdroje pro daný projekt budou z bank/institucionálních investorů registrovaných v EU, čili rozhodující pro úspěšné financování budou standardy požadované těmito bankami, zejména jak vyplývají z obdobných projektů realizovaných v EU.

(vi) Silniční PPP projekty realizované v rámci EU se v principu řídí harmonizovanými pravidly zadávání veřejných zakázek.

Bod 115: „O celkové nepřiměřenosti vymezení požadovaných referenčních zakázek svědčí i skutečnost, že zadavatel v rámci lhůty pro podání nabídek obdržel 3 nabídky, které nejenže byly všechny podány ve sdružení, ale především bylo u nich za účelem prokázání těchto kvalifikačních předpokladů použito subdodavatelů.“

Tento závěr ÚOHS je nesprávný a neopodstatněný. Vzhledem ke komplexní povaze poptávaného poradenství, zahrnujícího finanční, ekonomické, právní a technické poradenství je naprosto nereálné, že by vůbec bylo možné tuto veřejnou zakázkou realizovat bez subdodavatelů či bez sdružení. I v zahraničí je zcela běžné, že na tento typ zakázek podává více subjektů nabídku ve sdružení několika subjektů či s využitím řady subdodavatelů.

V legislativním prostředí ČR je však specifickým, že vzhledem k náročnosti prokazování kvalifikace ze strany zahraničních dodavatelů, je z praktických důvodů využíváno institutu subdodavatelského vztahu. Toto však nemá jakýkoliv vztah k přiměřenosti či nepřiměřenosti vymezení referenčních zakázek ze strany zadavatele.

F. Odkazy na předešlá soudní rozhodnutí

K rozhodnutí ÚOHS na nastavení technických kvalifikačních předpokladů si dovoluujeme uvést následující pro podporu našeho názoru:

1. Pokud jde o nastavení technických kvalifikačních předpokladů podle § 56 odst. 3) písm. a) zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách (ZVZ) zadavatelem, pak i vzhledem k výše uvedenému je tento postup zadavatele zcela adekvátní s ohledem na specifika tohoto konkrétního projektu.

Podle rozsudku KS v Brně sp. zn. **31 Af 166/2013-50** ze dne 22. 8. 2015, „v případech, kdy se jedná o zakázku velkého objemu, bude počet soutěžitelů, kteří mají s obdobnými zakázkami

zkušenost a jsou schopni takové zakázky administrovat, limitně nižší. Samotný charakter zakázky proto může představovat určité „síto“, v jehož důsledku bude omezen i počet samotných soutěžitelů, kteří se mohou o takovou zakázku ucházet, a zároveň objem zakázky odůvodňuje i zvýšené nároky zadavatele. Proto z těchto výše uvedených nároků nelze v obecné rovině dovozovat diskriminaci.“

2. Rozhodnutí obsahuje názor ÚOHS, podle kterého je nutné v případě nového trhu tento otevřít pro více uchazečů. Tento názor ÚOHS opírá o rozhodnutí Krajského soudu v Brně sp. zn. 62 Ca 15/2009-71 ze dne 10. listopadu 2011 (bod 105).

Podle našeho názoru, ale ani uvedené rozhodnutí neznamena, že zadavatel musí otevřít trh pro nezkušené dodavatele a ohrozit tak realizaci jedné z nejvýznamnějších staveb dopravní infrastruktury v ČR. Takový postup by mohl v konečném důsledku znamenat, že VZ získá po snížení požadavků zadavatele nezkušený dodavatel. Tento neblahý trend již má svoje prokazatelně negativní dopady spočívající v nedokončení velmi významné veřejné zakázky, například: http://olomouc.idnes.cz/modernizace-trate-sumperk-jesenik-se-rusi-fiw-/olomouc-zpravy.aspx?c=A150918_2192701_olomouc-zpravy_stk

3. V argumentaci ÚOHS v odůvodnění rozhodnutí jsou uváděny citace z rozsudku Nejvyššího správního soudu (NSS) sp. zn. **1 Afs 20/2008** ze dne 5. června 2008. Tento rozsudek je ale třeba vykládat v celém jeho kontextu, neboť je v něm také naopak rovněž uvedeno, že:

*„Zadavatelem uplatněné požadavky na splnění (v tomto případě technických) kvalifikačních požadavků tedy mají zajistit, aby se o přidělení veřejné zakázky účinně **ucházeli pouze ti dodavatelé, kteří jsou ve skutečnosti schopni po stránce technické a materiální tuto zakázku v případě jejich úspěchu v zadávacím řízení po přidělení veřejné zakázky též plnit.**“*

Pokud jde o diskriminaci, pak v tomto případě ÚOHS argumentuje diskriminací skrytou. K té se vyjádřil NSS v rozsudku sp. zn. **9 Afs 87/2008** ze dne 9. července 2009 takto:

*„samotná podstata zákasu tzv. skryté diskriminace znemožňuje jakoukoliv mechanickou aplikaci. Není totiž dost dobře možné požadovat po zadavatelích, aby jimi vyžadované kvalifikační předpoklady měly na všechny potenciální uchazeče stejné dopady. Takovýto požadavek by ostatně nebyl ani reálně možný a byl by v rozporu se smyslem kvalifikačních předpokladů, kterým je zajistit právě to, aby nabídku podali pouze uchazeči způsobilí ke splnění veřejné zakázky. **Odvracenou stranou stanovení kvalifikačních předpokladů je tedy selekce těch uchazečů, kteří ke splnění veřejné zakázky způsobilí nejsou, přičemž o takovéto (legitimními ekonomickými zájmy podložené) selekci nelze v žádném případě hovořit jako o skryté diskriminaci.**“*

Hranicí podle které lze určit, zda se v konkrétním případě jedná o skrytou diskriminaci či legitimní požadavek zadavatele v souladu se zásadou hospodárnosti je „zjevná nepřiměřenost“ požadavku. K pojmu „zjevná nepřiměřenost“ se vyjádřil NSS v rozsudku sp. zn. **1 Afs 107/2004** ze dne 10. listopadu 2005, když uvedl:

*„ ...v každém případě musí správní soudy při aplikaci kritéria "zjevné nepřiměřenosti" kvalifikačních předpokladů poskytnout prostor pro legitimní ekonomickou úvahu zadavatele, a tedy shledání skryté diskriminace je přípustné tam, kde **kvalifikační předpoklady jsou vskutku***

excesivní a jasně vybočují z oprávněných potřeb dané zakázky. Nelze tedy předem a obecně stanovit s matematickou přesností (ostatně právo není matematika) kdy je naplněna podmínka "zjevné nepřiměřenosti" kvalifikačních předpokladů ve vztahu ke konkrétní veřejné zakázce. Samotný pojem "zjevné nepřiměřenosti" se vyznačuje jistou obsahovou pružností, aby mohl reagovat na nekonečné množství životních situací, na něž nemůže ve své obecnosti konkrétněji formulovaná právní norma pamatovat."

4. Podle všeho jsou úvahy ÚOHS navíc v rozporu se záměry zákonodárce, neboť již zákonem č. 40/2015 Sb., byla odstraněna povinnost zadavatele zrušit ZŘ v případě, že bude podána pouze jediná nabídka (§ 84 ZVZ). Pokud tedy i podle zákonodárce, považuje situaci, kdy nabídku podá pouze jeden uchazeč jako souladnou se zákonem, měl by i Úřad vzít tuto skutečnost na vědomí. **Tento případ ovšem nenastal, neboť byly předloženy tři konkurenční nabídky.**

ARI zásadně nesouhlasí s argumentací ÚOHS v bodě 99. Rozhodnutí ve smyslu, že by se technické poradenství požadované zadavatelem v „referenci“ nemělo vztahovat k projektu PPP. Obdobné platí i ve vztahu k ostatním okruhům poradenství.

Závěrem není možné nezmínit, s odkazem na doporučení EPEC⁹,

“By appointing experienced and reputable advisers, the Authority will send a positive signal to PPP market stakeholders that its project is well-resourced and deliverable effectively”,

že kvalita a zkušenosti poradenského týmu na straně zadavatele PPP projektu bývá jedním ze zásadních faktorů, které rozhodují o tom, zda potenciální koncesionáři projeví vážný zájem o účast v zadávacím řízení takto náročných projektů.

To je způsobeno tím, že náklady uchazečů na účast v takto komplexních zadávacích řízeních přesahují desítky milionů korun, takže renomované subjekty se účastní jen kvalitně a odborně připravených projektů, což bez patřičných zkušeností na straně poradců zadavatele není možné zabezpečit.

Pokud toto v důsledku rozhodnutí ÚOHS nebude možné zabezpečit (tzn. neproběhne řádná soutěž mezi poradenskými subjekty, které mají patřičné zkušenosti z úspěšně realizovaných PPP projektů obdobného rozsahu a v oblasti silniční dopravní infrastruktury), lze se důvodně obávat, že dojde v důsledku neodborné přípravy PPP projektu k omezení soutěže mezi potenciálními koncesionáři, což zadavateli takto nekvalitně a neodborně připraveného projektu s pravděpodobností hraničící s jistotou způsobí škody velkého rozsahu.

⁹ „Role and Use of Advisers in preparing and implementing PPP projects“ z března 2014

ARI je připravena účastnit se odborné debaty a argumentace při prosazování dobré mezinárodní praxe v oblasti PPP u projektů dopravní infrastruktury po boku MDČR.

S úctou,

Tomáš Janeba
Prezident ARI

Asociace pro rozvoj infrastruktury, z.s.
110 00 Praha 1, Národní 10/138
m: 606 640 251, e: office@ceskainfrastruktura.cz



*Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) je think-tank pro veřejnou infrastrukturu, sjednocující názory více než 45 významných infrastrukturních dodavatelů – projektových a inženýrských kanceláří, stavebních společností, bank a poradců. **ARI prosazuje jasná pravidla** plánování, veřejného zadávání a řízení transparentních smluvních vztahů **podle osvědčené mezinárodní dobré praxe**, která umožní dlouhodobě udržitelný a efektivní rozvoj veřejné infrastruktury. Více na www.ceskainfrastruktura.cz*

Příloha



FINANČNÍ PORADCI

Transaction Name	Country	Type	PPP	Sub-Sector	Status	Date	Original Currency	Capex EUR(m)	Financial Advisors
A1/A6: Watergraafsmeer	NETHERLANDS	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	26 úno 2013	EUR	EUR 1 011	PricewaterhouseCoopers (PwC); EY; Deloitte
A11 Bruges-Zeebrugge Road	BELGIUM	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	21 bře 2014	EUR	EUR 1 070	Rebel Group Advisory; Deloitte
A7 Bordesholm – Hamburg PPP	GERMANY	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	27 srp 2014	EUR	EUR 732	Societe Generale (SocGen); EY;
A9/Holendrecht-Diemen Road	NETHERLANDS	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	13 lis 2014	EUR	EUR 592	PricewaterhouseCoopers (PwC); Operis Group; Deutsche Bank AG (DB)
Aberdeen Western Peripheral Route (AWPR)	UK	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	12 pro 2014	GBP	EUR 769	PricewaterhouseCoopers (PwC); Royal Bank of Canada (RBC); Operis Group
E18 (Hamina - Vaalimaa)	FINLAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	9 čvn 2015	EUR	EUR 250	Inspira Oy; Operis Group; PricewaterhouseCoopers (PwC)
Irish Motorways N17/N18 (Gort - Tuam) PPP	IRELAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	30 dub 2014	EUR	EUR 331	KPMG; Societe Generale (SocGen);
L2 Bypass Marseille	FRANCE	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	7 říj 2013	EUR	EUR 511	PricewaterhouseCoopers (PwC); Credit Agricole CIB; Societe Generale (SocGen)
M11 Gorey to Enniscorthy	IRELAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	14 říj 2015	EUR	EUR 248	KPMG; PricewaterhouseCoopers (PwC); Operis Group
M8 M73 M74 Motorway improvements	UK	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	13 úno 2014	GBP	EUR 474	PricewaterhouseCoopers (PwC); HSBC; Credit Agricole CIB
Mersey Gateway	UK	Greenfield	yes	Bridges and Tunnels	Financial Close	28 bře 2014	GBP	EUR 780	KPMG; Macquarie Capital
N-636 Highway, Gerediaga - Elorrio Section (Basque Country)	SPAIN	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	29 kvě 2013	EUR	EUR 308	EY; PricewaterhouseCoopers (PwC)

12 projektů

EUR 7 076

PRÁVNÍ PORADCI

Transaction Name	Country	Type	PPP	Sub-Sector	Status	Date	Original Currency	Capex EUR(m)	Legal advisors
A1/A6: Watergraafsmeer	NETHERLANDS	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	26 úno 2013	EUR	EUR 1 011	Landsadvocaat; Houthoff Buruma; White & Case; Norton Rose Fulbright; Linklaters; Pels Rijcken & Droogleeve Fortuijn
A11 Bruges-Zeebrugge Road	BELGIUM	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	21 bře 2014	EUR	EUR 1 070	Allen & Overy; Stibbe; Nautadutilh; Freshfields Bruckhaus Deringer; White & Case; Clifford Chance
A7 Bordesholm – Hamburg PPP	GERMANY	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	27 srp 2014	EUR	EUR 732	Freshfields Bruckhaus Deringer; Clifford Chance; White & Case; Norton Rose Fulbright
A9/Holendrecht-Diemen Road	NETHERLANDS	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	13 lis 2014	EUR	EUR 592	Pels Rijcken & Droogleeve Fortuijn; Clifford Chance; Norton Rose Fulbright; Stibbe
Aberdeen Western Peripheral Route (AWPR)	UK	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	12 pro 2014	GBP	EUR 769	CMS; Pinsent Masons; Norton Rose Fulbright; Allen & Overy; Shepherd & Wedderburn
BreBeMi Toll Road	ITALY	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	25 bře 2013	EUR	EUR 2 340	Norton Rose Fulbright; Ashurst; Legance; Chiomenti Studio Legale
E18 (Hamina - Vaalimaa)	FINLAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	9 čvn 2015	EUR	EUR 250	Hannes Snellman; Castrén & Snellman Attorneys; White & Case
Irish Motorways N17/N18 (Gort - Tuam) PPP	IRELAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	30 dub 2014	EUR	EUR 331	McCann Fitzgerald; Pinsent Masons; Arthur Cox; A&L Goodbody
L2 Bypass Marseille	FRANCE	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	7 říj 2013	EUR	EUR 511	Orrick Herrington & Sutcliffe LLP; Clifford Chance; Willkie Farr & Gallagher
M11 Gorey to Enniscorthy	IRELAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	14 říj 2015	EUR	EUR 248	McCann Fitzgerald; Ashurst; Philip Lee Solicitors; Pinsent Masons
M8 M73 M74 Motorway improvements	UK	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	13 úno 2014	GBP	EUR 474	CMS; Burness Paull; Linklaters; Ashurst; Wragge Lawrence Graham; Allen & Overy
Mersey Gateway	UK	Greenfield	yes	Bridges and Tunnels	Financial Close	28 bře 2014	GBP	EUR 780	DLA Piper; Allen & Overy; Freshfields Bruckhaus Deringer; Ashurst; DWF
Milan Eastern Ring Road (TEM)	ITALY	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	20 pro 2013	EUR	EUR 1 860	Norton Rose Fulbright; Bonelli Erede Pappalardo; Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli P.
N-636 Highway, Gerediaga - Elorrio Section (Basque Country)	SPAIN	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	29 kvě 2013	EUR	EUR 308	
A355 Highway (Strasbourg) - Retender	FRANCE	Greenfield	yes	Roads	Commercial clos	20 říj 2015	EUR	EUR 560	Clifford Chance

15 projektů

EUR 11 836

TECHNICKÍ PORADCI

Transaction Name	Country	Type	PPP	Sub-Sector	Status	Date	Original Currency	Capex EUR(m)	Technical advisors
A-66 Motorway - Benavente to Zamora	SPAIN	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	31 čvc 2013	EUR	EUR 200	Mott MacDonald
A1/A6: Watergraafsmeer	NETHERLANDS	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	26 úno 2013	EUR	EUR 1 011	Infra
A11 Bruges-Zeebrugge Road	BELGIUM	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	21 bře 2014	EUR	EUR 1 070	Steer Davies Gleave (SDG); Arcadis; Grontmij Industry; Tractebel (part of GDF Suez)
A7 Bordesholm – Hamburg PPP	GERMANY	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	27 srp 2014	EUR	EUR 732	EC Harris
A9/Holendrecht-Diemen Road	NETHERLANDS	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	13 lis 2014	EUR	EUR 592	Mott MacDonald
Aberdeen Western Peripheral Route (AWPR)	UK	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	12 pro 2014	GBP	EUR 769	Jacobs Engineering Group, Inc.; Mott MacDonald
BreBeMi Toll Road	ITALY	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	25 bře 2013	EUR	EUR 2 340	Protos; TrT Trasporti e Territorio; Steer Davies Gleave (SDG); LeighFisher
E18 (Hamina - Vaalimaa)	FINLAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	9 čvn 2015	EUR	EUR 250	SWECO; AECOM
Irish Motorways N17/N18 (Gort - Tuam) PPP	IRELAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	30 dub 2014	EUR	EUR 331	Jacobs Engineering Group, Inc.; Atkins
L2 Bypass Marseille	FRANCE	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	7 říj 2013	EUR	EUR 511	Artelia (formerly Coteba); AECOM
M11 Gorey to Enniscorthy	IRELAND	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	14 říj 2015	EUR	EUR 248	CH2M Hill; Steer Davies Gleave (SDG)
M8 M73 M74 Motorway improvements	UK	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	13 úno 2014	GBP	EUR 474	Capita plc
Mersey Gateway	UK	Greenfield	yes	Bridges and Tunnels	Financial Close	28 bře 2014	GBP	EUR 780	CH2M Hill; Ramboll UK; EC Harris; IBI Group; Mott MacDonald; Sweett Group
Milan Eastern Ring Road (TEM)	ITALY	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	20 pro 2013	EUR	EUR 1 860	LeighFisher; Protos
N-636 Highway, Gerediaga - Elorrio Section (Basque Country)	SPAIN	Greenfield	yes	Roads	Financial Close	29 kvě 2013	EUR	EUR 308	Jacobs Engineering Group, Inc.; RPS Group
D4/R7 Highway (Bratislava) PPP	SLOVAKIA	Greenfield	yes	Roads	BAFO	8 pro 2015	EUR	EUR 998	Obermeyer; Ove Arup and Partners International

16 projektů

EUR 12 474