
OPRACOWANIE
DOTYCZĄCE UWARUNKOWAŃ PRAWNO-ORGANIZACYJNYCH REALIZACJI
PRZEDSIĘWZIĘCIA ZWIĄZANEGO Z BUDOWĄ, PRZEBUDOWĄ I MODERNIZACJĄ DRÓG
GMINNYCH W FORMULE PARTNERSTWA PUBLICZNO-PRYWATNEGO

SUPLEMENT: PODSUMOWANIE

Warszawa, 28 lutego 2018 r.

**Maclay Murray & Spens ▶ Gallo Barrios Pickmann ▶ Muñoz ▶ Cardenas & Cardenas ▶ Lopez Velarde ▶ Rodyk ▶ Boekel ▶ OPF Partners
▶ 大成 ▶ McKenna Long**

Dentons jest międzynarodową kancelarią prawniczą świadczącą usługi dla klientów na całym świecie poprzez swoje oddziały i kancelarie z nią stowarzyszone. Dentons Europe Dąbrowski i Wspólnicy sp. k. jest wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem 0000061089, NIP: 5252197565. Informacje Prawne znajdują się na stronie dentons.com.

I. SKRÓTY I DEFINICJE

JST	jednostka samorządu terytorialnego
Miasto	gmina miejska Podkowa Leśna
PPP	partnerstwo publiczno-prywatne w rozumieniu ustawy o PPP
rozporządzenie 1303/2013	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 (DZ.U.UE L 347 z dnia 20.12.2013 r., s. 320-469 ze zm.)
spółka PPP	spółka, o której mowa w art. 14 ust. 1 ustawy o PPP
UE	Unia Europejska
ustawa o autostradach płatnych	ustawa z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 107 ze zm.)
ustawa o drogach publicznych	ustawa z dnia 21 marca z 1985 r. o drogach publicznych (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 2222 ze zm.)
ustawa o finansach publicznych	ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 2077)
ustawa o finansowaniu infrastruktury	ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 203)
ustawa o umowie koncesji	ustawa z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz.U. z 2016 r. poz. 1920)
ustawa o PPP	ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 1834)
ustawa o VAT	ustawa z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 1221 ze zm.)
ustawa PZP	ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2017 r. poz. 1579 ze zm.)
ustawa wdrożeniowa	ustawa z dnia 11 lipca 2014 r. o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 217 ze zm.)
VAT	podatek od towarów i usług
WPF	wieloletnia prognoza finansowa w rozumieniu ustawy o finansach publicznych

II. RAMY PRAWNE PARTNERSTWA PUBLICZNO-PRYWATNEGO W POLSCE

Pojęcie PPP

- Partnerstwo publiczno- prywatne w szerokim rozumieniu obejmuje wszystkie rodzaje przedsięwzięć cechujących się: (i) długoterminową współpracą sektora publicznego z prywatnym w celu wykonywania zadań własnych podmiotu publicznego i (ii) podziałem zadań i ryzyk między stronami, niezależnie od podstawy prawnej zawierania takich umów. Przykładem PPP w szerokim rozumieniu są m.in. projekty realizowane na podstawie ustawy o autostradach płatnych oraz przedsięwzięcia koncesyjne, ale mogą to być również długoletnie projekty realizowane na podstawie ustawy PZP.
- Partnerstwo publiczno- prywatne w wąskim rozumieniu obejmuje projekty realizowane na podstawie przepisów ustawowych poświęconych wyłącznie formule PPP. Pierwszym takim aktem prawnym w polskim porządku prawnym była ustawa o partnerstwie publiczno- prywatnym z 2005 r., natomiast obecnie zasady realizacji tego typu projektów reguluje aktualnie obowiązująca ustawa o PPP.
- Sektor drogowy: przedsięwzięcia PPP realizowane w sektorze drogowym mogą stanowić zarówno przykład wąsko rozumianego PPP (realizacja projektu na podstawie ustawy o PPP), jak i PPP w szerokim ujęciu (realizacja projektu na podstawie ustawy o autostradach płatnych).

Struktura podmiotowa przedsięwzięć PPP

- Za realizację projektu PPP odpowiadają partner prywatny i podmiot publiczny, którzy są stronami umowy o PPP. Podmiotem publicznym może być jednostka sektora finansów publicznych w rozumieniu ustawy o finansach publicznych lub tzw. podmiot prawa publicznego. Rolę podmiotu publicznego może pełnić również związek podmiotów publicznych. Partnerem prywatnym na gruncie ustawy o PPP może być natomiast przedsiębiorca lub przedsiębiorca zagraniczny.
- W proces przygotowania i realizacji przedsięwzięć PPP zaangażowani są bardzo często również inni interesariusze (np. doradcy, instytucje finansowe, organizacje pozarządowe czy społeczność lokalna), których udział w całym procesie może przyczynić się do sukcesu projektu.
- Sektor drogowy: rolę podmiotu publicznego w projekcie PPP realizowanym w sektorze drogowym powinien pełnić zasadniczo podmiot, do którego zadań własnych należy budowa, przebudowa, remonty, utrzymanie i ochrona danej kategorii dróg, w szczególności zarządcy poszczególnych kategorii dróg. Są to przede wszystkim: samorząd gminy (w odniesieniu do dróg gminnych), samorząd powiatu (drogi powiatowe), samorząd województwa (drogi wojewódzkie) oraz Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (drogi krajowe). W odniesieniu do dróg publicznych zlokalizowanych w granicach miasta na prawach powiatu (z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych) zarządcą tych dróg jest natomiast prezydent miasta. Katalog zarządców dróg pokrywa się zasadniczo z katalogiem podmiotów zobowiązanych do zapewnienia finansowania budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania drogami.

Struktura przedmiotowa przedsięwzięć PPP

- Do elementów konstytutywnych PPP zalicza się: (i) przedsięwzięcie, które musi być połączone z (ii) utrzymaniem lub zarządzaniem składnikiem majątkowym wykorzystywanym do jego realizacji lub z nim związanym, (iii) współdziałanie podmiotu publicznego, (iv) finansowanie partnera prywatnego oraz (v) podział zadań i ryzyk.
- Przedsięwzięciem w rozumieniu ustawy PPP może być: (i) budowa lub remont obiektu budowlanego, (ii) świadczenie usług, (iii) wykonanie dzieła, w szczególności wyposażenie składnika majątkowego w urządzenia podwyższające jego wartość lub użyteczność, a także (iv) jakiegokolwiek inne świadczenie, przy czym zakres obowiązków partnera prywatnego musi obejmować utrzymanie lub zarządzanie składnikiem majątkowym wykorzystywanym do realizacji

projektu lub z nim związanym.

- Współdziałanie podmiotu publicznego w celu realizacji przedsięwzięcia może przybrać w szczególności formę wniesienia wkładu własnego. Wkładem własnym mogą być środki przeznaczone na realizację przedsięwzięcia (w tym dopłaty do usług świadczonych przez partnera prywatnego), jak również składnik majątkowy (nieruchomość lub jej część składowa, rzecz ruchoma, prawo majątkowe).
- Sektor drogowy: przedsięwzięcia PPP realizowane w sektorze dróg gminnych mogą zasadniczo obejmować pełen zakres świadczeń dotyczących danej drogi, o czym przesądzają zarówno elastyczne ramy ustawy o PPP, jak również szczegółowe uregulowania ustawy o drogach publicznych oraz ustawy o finansowaniu infrastruktury. Umożliwiają one m.in. powierzenie partnerowi prywatnemu wykonywania części zadań zarządcy drogi a ponadto finansowanie budowy, przebudowy, remontów, utrzymania i ochrony danej kategorii dróg w ramach PPP.

Aspekty finansowe przedsięwzięć PPP

- Ustawa o PPP wymaga, by w zakres obowiązków partnera prywatnego wchodziło m.in. poniesienie przynajmniej części wydatków na realizację przedsięwzięcia lub zapewnienie ich poniesienia przez osobę trzecią. W praktyce obowiązek ten realizowany jest najczęściej zarówno przy wykorzystaniu środków własnych (wkład udziałowców lub akcjonariuszy, emisja nowych akcji), jak i finansowania zewnętrznego (kredyt bankowy, emisja obligacji), przy czym w większości przypadków przeważająca część środków pochodzi z finansowania dłużnego. Nie ma jednak przeszkód, by część środków pochodziła od podmiotu publicznego.
- Zamknięcie finansowania (zawarcie umowy kredytu przez partnera prywatnego lub innej umowy zapewniającej finansowanie na realizację projektu) może być uzależnione od zawarcia przez podmiot publiczny z instytucją finansową umowy bezpośredniej. Umowa bezpośrednia ma na celu zabezpieczenie interesu instytucji finansowej udzielającej finansowania i przyznaje jej określone prawa (np. prawo interwencji), którym odpowiadają określone obowiązki (np. informacyjne) po stronie podmiotu publicznego.
- Partner prywatny realizuje przedsięwzięcie za wynagrodzeniem, przy czym powinno być ono uzależnione od rzeczywistego wykorzystania lub faktycznej dostępności przedmiotu PPP. Wybór odpowiedniego wskaźnika efektywności jest w dużej mierze uzależniony od potencjału dochodowego danego przedsięwzięcia.
- W praktyce spotykanych jest wiele różnych modeli wynagradzania partnera prywatnego, przy czym najczęściej spotykane na polskim rynku PPP modele to: (i) prawo pobierania pożytków z przedmiotu przedsięwzięcia PPP, (ii) zapłata sumy pieniężnej przez podmiot publiczny (np. opłata za dostępność), lub (iii) mieszane modele wynagrodzenia.
- Umowa o PPP powinna określać skutki nienależytego wykonania lub niewykonania przez partnera prywatnego zobowiązań przewidzianych w umowie o PPP. Mogą to być w szczególności kary umowne lub mechanizm obniżenia wynagrodzenia partnera prywatnego.
- Sektor drogowy: struktura finansowania projektów PPP w sektorze drogowym będzie zasadniczo oparta o finansowanie zapewniane w całości przez partnera prywatnego, aczkolwiek podmiot publiczny może pozyskać dofinansowanie zewnętrzne ze środków UE lub krajowych i przekazać je partnerowi prywatnemu w ramach wkładu własnego. Wynagrodzeniem partnera prywatnego w tego typu projektach zasadniczo będzie opłata za dostępność, z uwagi na ograniczone możliwości pobierania opłat z tytułu korzystania z infrastruktury drogowej. Jedynym wyjątkiem mogą być projekty obejmujące również budowę płatnych mostów i tuneli, w ramach których możliwe byłoby przekazanie partnerowi prywatnemu prawa do poboru opłat od użytkowników infrastruktury. Ponadto podmiot publiczny może przekazać partnerowi prywatnemu w najem, dzierżawę albo użyczenie nieruchomości leżące w pasie drogowym, w celu wykonywania działalności gospodarczej (art. 22 ust. 2a ustawy o drogach publicznych), również o charakterze komercyjnym.

Podział zadań i ryzyk

- Podział zadań i ryzyk stanowi element konstytutywny przedsięwzięć PPP i jednocześnie obligatoryjne kryterium oceny ofert w postępowaniu na wybór partnera prywatnego.
 - Podstawową zasadą przy dokonywaniu alokacji zadań i ryzyk jest powierzenie poszczególnych zadań tej stronie umowy o PPP, która posiada lepsze kompetencje do ich wykonania oraz przypisanie danego ryzyka stronie, która potrafi je lepiej kontrolować i niwelować jego skutki.
 - W przedsięwzięciach PPP zwyczajowo wyróżnia się trzy główne kategorie ryzyka: (i) ryzyko budowy, (ii) ryzyko dostępności oraz (iii) ryzyko popytu. Ustalony w danym projekcie model podziału ryzyka jest w dużej mierze pochodną przyjętego modelu wynagrodzenia.
- Sektor drogowy: w większości projektów PPP realizowanych w sektorze drogowym w oparciu o ustawę o PPP większość zadań i ryzyk dotyczących budowy oraz dostępności infrastruktury drogowej będzie przypisana partnerowi prywatnemu. Z kolei podmiot publiczny będzie zasadniczo ponosił ryzyko popytu na usługi. Przeniesienie na partnera prywatnego przynajmniej części ryzyka popytu będzie możliwe w tych przedsięwzięciach, w ramach których możliwe będzie pobieranie opłat od użytkowników infrastruktury (płatne mosty i tunele) lub prowadzenie dodatkowej działalności gospodarczej na nieruchomości położonej w pasie drogowym. Obciążenie partnera prywatnego w całości ryzykiem popytu jest natomiast możliwe w przypadku projektów obejmujących budowę i eksploatację lub wyłącznie eksploatację płatnej autostrady, realizowanych na podstawie ustawy o autostradach płatnych.

Postępowanie na wybór partnera prywatnego

- Proces przygotowania i realizacji projektu można podzielić na trzy główne etapy: (i) etap przygotowawczy, obejmujący analizy przedrealizacyjne i ewentualnie dialog techniczny, (ii) etap postępowania na wybór partnera prywatnego, oraz (iii) etap realizacji przedsięwzięcia zgodnie z umową o PPP.
 - Wybór podstawy prawnej, która znajdzie zastosowanie do postępowania na wybór partnera prywatnego zależy od modelu wynagrodzenia w planowanym przedsięwzięciu. Zastosowanie może znaleźć ustawa o umowie koncesji, ustawa PZP lub, w szczególnych przypadkach, konkurencyjna procedura zapewniająca zachowanie uczciwej i wolnej, konkurencji oraz zasad równego traktowania, przejrzystości i proporcjonalności.
 - Z uwagi na bardzo ograniczoną regulację aspektów proceduralnych w ustawie o PPP, większość kwestii związanych z prowadzonym postępowaniem (tryb postępowania, warunki udziału w postępowaniu, przesłanki wykluczenia z postępowania, wymagane oświadczenia i dokumenty) będzie regulowana – w zależności od modelu wynagradzania – przepisami ustawy o umowie koncesji lub ustawy PZP.
 - W przypadku postępowania na wybór partnera prywatnego rekomendowane jest stosowanie tych trybów postępowania, które z jednej strony zapewniają odpowiedni poziom transparentności i konkurencyjności (publikacja ogłoszenia), a z drugiej – umożliwiają podmiotowi prywatnemu prowadzenie negocjacji lub dialogu z uczestnikami postępowania. Do takich trybów zalicza się dialog konkurencyjny i negocjacje z ogłoszeniem uregulowane w ustawie PZP oraz negocjacyjną procedurę etapową uregulowaną w ustawie o umowie koncesji.
 - Kryteria oceny ofert w postępowaniu na wybór partnera prywatnego uregulowano w przepisach ustawy o PPP, przy czym wyodrębniono kryteria o charakterze obligatoryjnym oraz fakultatywnym. Do kryteriów obligatoryjnych ustawa o PPP zalicza: (i) wynagrodzenie, (ii) podział zadań i ryzyk związanych z przedsięwzięciem pomiędzy podmiotem publicznym i partnerem prywatnym, oraz (iii) terminy i wysokość przewidywanych płatności lub innych świadczeń podmiotu publicznego (o ile są one planowane).
- Sektor drogowy: w zdecydowanej większości przypadków postępowania na wybór partnera prywatnego do realizacji projektu PPP w sektorze drogowym będą prowadzone z zastosowaniem

przepisów ustawy PZP. Wynagrodzeniem partnera prywatnego będzie bowiem zasadniczo opłata za dostępność. Ewentualny komponent komercyjny związany z prowadzeniem działalności gospodarczej na przekazanej w najem, dzierżawę lub użyczenie nieruchomości zlokalizowanej w pasie drogowym będzie miał charakter uzupełniający z punktu widzenia modelu wynagrodzenia.

Modele organizacyjne PPP

- Przedsięwzięcie PPP jest realizowane zasadniczo na podstawie umowy o PPP, przy czym zależnie od wybranej struktury organizacyjnej jego realizacji, wyodrębnia się dwa modele realizacji projektu: (i) kontraktowe PPP oraz (ii) zinstytucjonalizowane PPP.
- W ramach kontraktowego PPP partner prywatny wykonuje obowiązki przewidziane umową o PPP samodzielnie, zawierając w tym celu stosowne umowy (kredytu, podwykonawcze, ubezpieczenia).
- Model zinstytucjonalizowanego PPP zakłada, że podmiot publiczny i partner prywatny, poza zawarciem umowy o PPP, utworzą w celu realizacji projektu spółkę PPP. Spółka PPP może działać w formie spółki kapitałowej (spółka akcyjna, spółka z o.o.), spółki komandytowej lub spółki komandytowo-akcyjnej. Jej zadaniem jest prowadzenie zasadniczo całej działalności operacyjnej w ramach przedsięwzięcia, wobec czego powinna być ona stroną wszystkich umów zawieranych w celu jego realizacji.
- Sektor drogowy: większość projektów PPP w sektorze drogowym będzie najprawdopodobniej realizowana w modelu kontraktowego PPP. Taką praktykę uzasadnia m.in. relatywnie niewielki poziom skomplikowania tego typu przedsięwzięć i brak lub znikomy potencjał dochodowy (z wyjątkiem projektów realizowanych na podstawie ustawy o autostradach płatnych).

Wykorzystanie środków UE w projekcie PPP

- Istnieje możliwość pozyskania bezzwrotnych środków z funduszy unijnych na potrzeby realizacji projektów PPP (tzw. hybrydowe projekty PPP), o czym przesądzają przepisy rozporządzenia 1303/2013 oraz ustawy wdrożeniowej.
- Beneficjentem dofinansowania ze środków Unii Europejskiej może być zarówno podmiot publiczny, jak i partner prywatny. Dofinansowanie może być przy tym pozyskane zarówno przed, jak i po zawarciu umowy o PPP.
- W przypadku uzyskania dofinansowania ze środków UE przez beneficjenta będącego podmiotem publicznym, środki finansowe są przekazywane na utworzony w celu rozliczenia dofinansowania rachunek powierniczy. Są one przekazywane partnerowi prywatnemu w formie jednorazowej refundacji, ewentualnie mogą być również przekazywane w ramach opłaty za dostępność.
- Sektor drogowy: w ramach przedsięwzięcia PPP realizowanego w sektorze drogowym możliwe jest wykorzystanie środków UE, przy czym uzależnione jest to od dostępnej alokacji w ramach poszczególnych programów (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, regionalne programy operacyjne). W toku prac nad wnioskiem o przyznanie dofinansowania oraz w toku negocjacji i dialogu z partnerami prywatnymi powinna zostać ustalona kwestia beneficjenta dofinansowania oraz sposobu przekazania środków.

Zastosowanie formuły PPP w kontekście finansów publicznych

- Obowiązkiem podmiotów publicznych jest zabezpieczenie środków na realizację przedsięwzięcia PPP. W przypadku organów administracji rządowej łączna kwota wydatków na tego typu projekty na dany rok budżetowy powinna zostać określone w ustawie budżetowej. Z kolei podmioty publiczne będące JST powinny uwzględnić kwoty wydatków na realizowane lub planowane przedsięwzięcia PPP w budżecie oraz w WPF.
- Dla podmiotów publicznych będących JST duże znaczenie odgrywa właściwa klasyfikacja wydatków wynikających z umowy o PPP jako wydatków majątkowych lub bieżących w rozumieniu ustawy o finansach publicznych. Z punktu widzenia indywidualnego wskaźnika zadłużenia, który

określa zdolność JST do obsługi zobowiązań, neutralne są jedynie wydatki majątkowe.

- Kwestia wpływu umów o PPP na dług publiczny jest analizowana z uwzględnieniem przyjętego w umowie o PPP modelu podziału ryzyka. Umowa o PPP nie wpływa na poziom państwowego długu publicznego i deficyt sektora finansów publicznych zasadniczo jeżeli partner prywatny ponosi większość ryzyka budowy oraz większość ryzyka dostępności lub ryzyka popytu.
- Sektor drogowy: W projektach PPP realizowanych w sektorze drogowym wynagrodzeniem partnera prywatnego będą zasadniczo płatności podmiotu publicznego. W ramach wynagrodzenia należy wyodrębnić wydatki ponoszone tytułem wykonania dokumentacji projektowej (o ile jest to zadaniem partnera prywatnego) oraz wykonania robót budowlanych, które będą mogły zostać zaklasyfikowane jako wydatki majątkowe, nieuwzględniane przy obliczaniu indywidualnego wskaźnika zadłużenia. Jednocześnie wstępnie możliwe wydaje się strukturyzowanie tego typu projektów w taki sposób, by umowa o PPP nie wpływała na dług publiczny – partner prywatny powinien bowiem ponosić co najmniej większość ryzyka budowy i ryzyka dostępności.

Podatek VAT w projektach PPP

- W przypadku przedsięwzięć PPP, w których wynagrodzenie partnera prywatnego pochodzi przynajmniej częściowo z płatności podmiotu publicznego, istotnego znaczenia nabiera kwestia obowiązków podatkowych w zakresie podatku VAT ciążących na partnerze prywatnym, a w szczególności momentu powstania obowiązku podatkowego na gruncie przepisów ustawy o VAT.
- W projektach PPP realizowanych w modelu opłaty za dostępność, partner prywatny świadczy na rzecz podmiotu publicznego kilka odrębnych usług i nie jest możliwe ich traktowanie na potrzeby obowiązków podatkowych w zakresie podatku VAT jako tzw. usługi kompleksowej. Takie stanowisko ma swoje źródło w orzecznictwie sądów administracyjnych. Z tego powodu różny jest moment powstania obowiązku podatkowego w odniesieniu do każdego z tych świadczeń.
- W świetle objaśnień podatkowych Ministerstwa Finansów dotyczących obowiązków podatkowych (m.in. w zakresie podatku VAT) w projektach PPP należy przyjąć, że wynagrodzenie partnera prywatnego w przedsięwzięciach realizowanych w modelu opłaty za dostępność powinno się składać zasadniczo z czterech elementów: (i) wynagrodzenia za usługę projektową, (ii) wynagrodzenia za usługę budowlaną (budowlano-montażową), (iii) wynagrodzenia za usługę utrzymania (zarządzania) oraz (iv) wynagrodzenia za usługę finansową. Moment wystawienia przez partnera prywatnego faktur VAT z tytułu poszczególnych usług będzie zasadniczo różny dla każdej z nich. W dalszym ciągu obowiązkiem partnera prywatnego będzie jednak zapłata podatku VAT od całości wynagrodzenia z tytułu realizacji określonych usług na etapie inwestycyjnym (usługa projektowa, usługa budowlana) tuż po ich wykonaniu.
- Sektor drogowy: wynagrodzenie partnera prywatnego w projekcie PPP realizowanym w sektorze drogowym będzie składało się z kilku elementów odpowiadających poszczególnym usługom świadczonym przez partnera prywatnego: projektowej (o ile jest przewidziana), budowlanej, utrzymania oraz finansowej. Różny będzie moment powstania obowiązku podatkowego w zakresie podatku VAT w przypadku każdej z tych usług.

III. REALIZACJA PROJEKTU PPP W SEKTORZE DRÓG GMINNYCH

Podmiot publiczny	Miasto
Zakres rzeczowy projektu	Przebudowa dróg gminnych oraz infrastruktury towarzyszącej w Podkowie Leśnej wraz ze świadczeniem usług utrzymania i zarządzania
Wkład własny Miasta	Dokumentacja techniczna przedsięwzięcia (dokumentacja projektowa lub program funkcjonalno-użytkowy, informacje o natężeniu uchu na odcinkach dróg objętych projektem, ew. dofinansowanie pozyskane ze środków bezzwrotnych)
Finansowanie	Finansowanie zapewniane przez partnera prywatnego, ewentualnie uzupełnione przez dofinansowanie ze środków UE lub krajowych pozyskane przez Miasto i przekazane w ramach wkładu własnego
Model wynagrodzenia	<p>Płatności Miasta (opłata za dostępność) podzielone na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wynagrodzenie za wykonanie robót budowlanych • wynagrodzenie za świadczenie usług utrzymania i zarządzania • wynagrodzenie za finansowanie.
Podział ryzyk	Ryzyko budowy: większość po stronie partnera prywatnego
	Ryzyko dostępności: większość po stronie partnera prywatnego
	Ryzyko popytu: w całości po stronie Miasta
Postawa prawna wyboru partnera prywatnego	ustawa o PPP z zastosowaniem ustawy PZP
Tryb postępowania	dialóg konkurencyjny (art. 60a-60f ustawy PZP)
Model realizacji projektu	kontraktowe PPP
Wpływ realizacji projektu na sytuację finansową Miasta	<p>Biorąc pod uwagę proponowane założenia realizacji projektu, w tym w szczególności proponowany podział zadań i ryzyk oraz mechanizm wynagradzania zwrócić należy uwagę, iż: (i) zobowiązania wynikające z umowy o PPP mogą nie zostać zaliczone do długu publicznego, a nadto (ii) wydatki podmiotu publicznego z tytułu płatności za wykonanie robót budowlanych (oraz, ewentualnie, wykonanie dokumentacji projektowej) mogą zostać zakwalifikowane jako wydatki majątkowe i tym samym nie będą negatywnie wpływać na indywidualny wskaźnik zadłużenia Miasta.</p> <p>Rekomendowane jest zabezpieczenia środków na realizację przedsięwzięcia w WPF na jak najwcześniejszym etapie postępowania na wybór partnera prywatnego.</p>