

Ministr dopravy ČR  
Antonín Prachař  
110 15 Praha 1, nábřeží L. Svobody 1222/12

V Praze, 12. února 2014

## VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA DODAVATELE SYSTÉMU ELEKTRONICKÉHO MÝTA A POSKYTOVATELE SLUŽEB SOUVISEJÍCÍCH S PROVOZEM PO ROCE 2016

*Otevřený dopis ARI ministru dopravy ČR*

Asociace pro rozvoj infrastruktury  
Národní 10/138, 110 00 Praha 1  
iČ: 2667 1395, t: 224 951 710  
e: office@ceskainfrastruktura.cz  
www.ceskainfrastruktura.cz

Tomáš Janeba  
prezident ARI  
m: 606 640 251  
e: tomas.janeba@  
ceskainfrastruktura.cz

Vážený pane ministře,

Dovolte nám jménem **Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI)** a **Společnosti pro rozvoj silniční dopravy**, abychom Vám tímto dopisem vyjádřili náš názor k procesu přípravy výběru nového dodavatele Systému elektronického mýta (**Systém**) a poskytovatele služeb souvisejících s provozem tohoto Systému.

Výkonové zpoplatnění dopravní infrastruktury, zavedené v ČR od roku 2007, je jednou z významných veřejných zakázek, která měla, má a v budoucnu bude mít značný vliv na ekonomiku, průmysl, dopravu a infrastrukturu České republiky. Vzhledem k tomu, že skončení smlouvy současného dodavatele a provozovatele Systému nastane na konci roku 2016, je v obecném zájmu nás všech, aby stát prostřednictvím ministerstva dopravy (**MDČR**) byl kvalitně připraven a jasně formuloval svoji strategii na příští období, počínaje rokem 2017.

Z důvodu častých změn ve vedení rezortu dopravy v minulých letech a nedostatečné pozornosti věnované tomuto tématu **jsme se ocitli pod časovým tlakem; v situaci, ve které bychom neměli ukvapeně rozhodovat o strategickém projektu**, jakým je elektronické mýto.

Jsme znepokojeni postupem MDČR v přípravě výběrového řízení na nového dodavatele a provozovatele Systému, neboť se domníváme, že **dosud nebyla provedena dostatečně komplexní analýza** stávajícího systému a budoucích potřeb. Následně nebyla formulována jasná koncepce státu, ani základní požadavky na parametry budoucího Systému, které by byly projednány a komentovány odbornou veřejností.

Domníváme se, že po zkušenostech s výběrovým řízením v letech 2005-2006, by MDČR mělo věnovat velkou pozornost korektnímu veřejnému zadání. Ukvapený výběr současného poradce MDČR pro výběr projektového manažera je bohužel závažným porušením principu transparentnosti.

Dále zastáváme názor, že výběru projektového manažera by měla předcházet analytická fáze a fáze určení koncepce. Až výstup z těchto fází může definovat roli projektového manažera, požadavky na jeho zkušenosti a cíle jeho působení.

Vážený pane ministře, dovolte nám níže uvést základní myšlenky, které by, dle našeho přesvědčení, měly být brány v úvahu při zvážení dalšího postupu:

### ① **Koncepce budoucího výkonového zpoplatnění dopravní infrastruktury**

- **Kde jsme?** Je nutné objektivně zhodnotit současný Systém - jeho efektivitu, účinnost a stav, například dopady emisní kategorie Euro 5+ versus ušlé příjmy. Zda naplnil naše očekávání a jaký je potenciál jeho budoucího využití. Stát je vlastníkem současného Systému, který je plně funkční a jehož hodnota je v řádech miliard Kč. Tento systém by měl být maximálně efektivně využit v rámci budoucí koncepce.<sup>1</sup>
- **Co chceme?** Je nesporné, že z daní nebude v budoucnu možné financovat rozvoj a obnovu dopravní infrastruktury, a proto role výkonového zpoplatnění ve financování dopravní infrastruktury bude stále dominantnější. Přesto Systém může plnit také regulační funkci. Z pohledu koncepce je třeba jasně formulovat požadavky na funkci Systému.
- **Kde chceme být?** Vývoj v oblasti telematiky je rychlý, je třeba posoudit současné trendy a další doplňkové možnosti využití budoucího Systému. Je nutné formulovat koncepci v kontextu interoperability na úrovni EU (EETS).
- **Co musíme udělat, abychom byli tam, kde chceme být?** Technické parametry Systému, požadavky na zkušenosti dodavatele a měřitelnost cílů je možné stanovit až poté, co získáme odpovědi na předešlé tři otázky.

### ② **Role státu, role MDČR**

- Rozhodnutí o budoucí koncepci výkonového zpoplatnění dopravní infrastruktury je **politické rozhodnutí**, které musí být provedeno na základě odborných analýz, diskuze s odbornou veřejností a technokratických rozhodovacích procesů.
- **MDČR musí zajistit Pracovní skupinu** (dle návrhu usnesení Vlády ČR), která bude mít odbornou kapacitu, jasně určené termíny a procesy, včetně pravidel komunikace s odbornou veřejností.
- **MDČR musí zajistit a moderovat věcnou diskuzi s odbornou veřejností** a trhem dodavatelů nad koncepcí a možnostmi technického řešení. Výkonové zpoplatnění má celospolečenský dopad, má vliv na národní konkurenceschopnost a představuje jednu z největších státních investic v řádu desetiletí, proto je nutné diskutovat potřeby a hledat celospolečenský konsensus.
- **Transparentní a konkurenční výběrové řízení** je jediný způsob jak zajistit nejvyšší hodnotu za peníze veřejných poplatníků. Argument časového tlaku je nepřijatelný.

### ③ **Koncesní smlouva**

- Dodávka a provoz obdobných projektů v oblasti infrastruktury je v zahraničí běžně zajištěn na základě dlouhodobých koncesních smluv, které vycházejí z mezinárodního smluvního standardu, vhodného zejména pro **platební mechanismy na bázi dostupnosti a kvality**.
- Koncesní model může mít řadu forem, například: (A) dodavatel (koncesionář) získá časově vymezené právo vybírat výkonové zpoplatnění a za toto právo je ochoten předem zaplatit určitou částku. Tento model umožňuje získat státu jednorázovou platbu za právo výběru mýta, přičemž výše mýta je státem předem dána; (B) dodavatel (koncesionář) dodá a provozuje Systém za **předem sjednanou cenu, průběžně hrazenou při splnění podmínek dostupnosti a kvality**. Konečným příjemcem mýta je stát, koncesionář ručí za dostupnost a kvalitu vlastním kapitálem.
- Z pohledu efektivity řešení, flexibility změn Systému, financovatelnosti a vhodnosti pro ČR je **model (B) platby za dostupnost Systému vhodnější**.

---

<sup>1</sup> Existuje řada dílčích studií různé odborné úrovně s různou interpretací problematiky, např. NKÚ, ŘSD (Inoxive)

④ **Profesionální postup řízení**

- **Správný a korektní postup vyžaduje čas a profesionální postupy řízení.** Nedostatek času nemůže u strategického projektu národního významu, jakým elektronické mýto bezesporu je, odůvodňovat postupy, které jsou v rozporu s principy transparentního, hospodárného a odpovědného veřejného zadávání. MDČR by mělo zvážit alternativy jak **získat více času na korektní a důslednou přípravu.**

Vážený pane ministře, pevně věříme, že Vám naše názory a doporučení pomohou při rozhodnutí o dalším postupu. V případě Vašeho zájmu jsme připraveni ke společné diskusi a spolupráci k uplatnění našich výše uvedených myšlenek.

Přejeme Vám hodně štěstí a úspěchů.

S úctou,

Ing. Tomáš Janeba

Ing. Bořivoj Kačena

**Tomáš Janeba**, prezident ARI  
m: 606 640 251  
e: [tomas.janeba@ceskainfrastruktura.cz](mailto:tomas.janeba@ceskainfrastruktura.cz)

**Bořivoj Kačena**, předseda  
m: 604 422 242  
e: [kacena@rozvojsilnic.cz](mailto:kacena@rozvojsilnic.cz)

**Asociace pro rozvoj infrastruktury**  
Národní 10/138, 110 00 Praha 1  
t: 224 951 710; e: [office@ceskainfrastruktura.cz](mailto:office@ceskainfrastruktura.cz)  
w: [www.ceskainfrastruktura.cz](http://www.ceskainfrastruktura.cz)

**Společnost pro rozvoj silniční dopravy**  
Václavské náměstí 21, 113 60 Praha 1  
t: 224 109 454  
w: [www.rozvojsilnic.cz](http://www.rozvojsilnic.cz)