

**Dan Ťok, Ministr dopravy ČR**  
110 15 Praha 1, nábřeží L. Svobody 1222/1  
doručeno na email: sekretariat.ministra@mdcr.cz

V Praze, 5. června 2015

## Doporučení k širšímu užívání ekonomické výhodnosti jako hodnotícího kritéria

Asociace pro rozvoj infrastruktury  
Národní 10/138, 110 00 Praha 1  
ič: 2667 1395, t: 222 524 690  
e: office@ceskainfrastruktura.cz  
www.ceskainfrastruktura.cz

Vážený pane ministře,

dovoluji si navázat na společnou debatu u kulatého stolu na téma **Hodnocení ekonomické výhodnosti nabídek pro projekty dopravní infrastruktury**, která se za účasti *Eda Hoekse*, velvyslance Nizozemského království, a holandských expertů, uskutečnila 10. dubna 2015 v prostorách Ministerstva dopravy. Z reakcí účastníků, včetně zástupců investorských organizací, jsme zaznamenali velice pozitivní ohlasy a důležité podněty, které bychom rádi za Vaší podpory dále rozvíjeli.

Z debaty tří expertů - **Wiebe Wittevena** (*ředitele Best Value Procurement oddělení Rijkswaterstaat, agentury nizozemského ministerstva infrastruktury a životního prostředí*), **Jaap de Koninga** (*partnera Witteveen&Bos, experta na ekonomicky nejvýhodnější nabídkové řízení*) a **Vlastimila Fidlera** (*ředitele odboru práva veřejných zakázek a koncesí z Ministerstva pro místní rozvoj ČR*) - vyplynula řada důležitých závěrů, které si dovoluji níže krátce shrnout.

### Holandská praxe

Rijkswaterstaat, holandská obdoba českého ŘSD, má metody a schopnosti zhodnotit ekonomickou výhodnost nabídek - kvalitu nabídek z technického hlediska v kontextu nabídkové ceny.

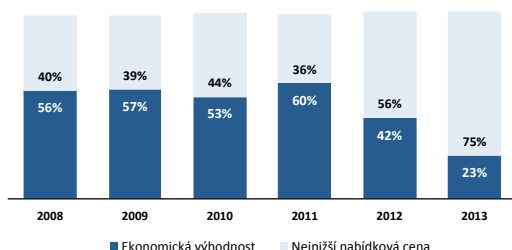
Hodnocení nabídek na veřejné zakázky je zaměřeno zejména na kvalitu řešení, inovace a dlouhodobě udržitelnou kvalitu. Cena není jediným kritériem pro vybrání vítězné nabídky a tvoří zpravidla 25-30 % váhu v konečném hodnocení. Rijkswaterstaat organizuje tendry formou **Best Value Procurement (BVP)** úspěšně již od roku 2008. Od té doby metoda BVP prošla řadou změn a zkoušek v rámci mnoha velkých a komplexních infrastrukturních projektů.

Rijkswaterstaat klade velký důraz na kvalitu projektové přípravy. Ročně zrealizuje infrastrukturní projekty za 8 mld EUR. Dle jejich zkušeností, kvalita a zkušenosti projektového a/nebo realizačního týmu jsou klíčovou podmínkou kvalitní dodávky díla. **V průměru 50 % zakázek je přiděleno na základě vyhodnocení nejvyšší kvality. U 25 % případů dokonce nastává situace, kdy nabídky hodnocené jako nejvyšší kvality jsou ve skutečnosti i ty cenově nejvýhodnější, neboť uchazeči, vědomi si posuzování kvality, investují čas i prostředky do kvalitního zpracování svých nabídek zkušenými expertními týmy.**

### Česká realita

Hodnocení ekonomické výhodnosti jako hodnotícího kritéria veřejných zakázek v oblasti dopravy se téměř vůbec nepoužívá! Tento klesající trend je u veřejného zadávání obecný jev, který prokázal **velmi negativní dopad do výkonnosti** nejen v oblasti dopravního stavitelství, ale obecně celé ekonomiky. Graf demonstruje dramatický pokles případů hodnocení veřejných zakázek u kterých byla zohledněna kvalita

### Užití hodnocení ekonomické výhodnosti jako hodnotícího kritéria v ČR



nabídky<sup>1</sup>. Tento trend pokračoval i v roce 2014. Dle našeho názoru u veřejných zakázek **dopravní infrastruktury je poměr výrazně nižší!**

**European Federation of Engineering Consultancy Associations (EFCA)** zastává názor, že výběr konzultantů na základě nejnižší nabídkové ceny **vždy vede k nižší kvalitě práce**, přičemž hlavním důvodem bývá nedostatečná úroveň a detail přípravy a nedostatečná pozornost při volbě nejhodnějšího řešení z pohledu celoživotního cyklu a dlouhodobé udržitelnosti kvality.

Užívání nejnižší nabídkové ceny při hodnocení nabídek v oblasti dopravní infrastruktury je příčinou dramatického nárůstu objemu víceprací a změn projektových dokumentací v průběhu výstavby, vysokého počtu odvolání u odvolacích orgánů (ÚOHS) a nárůstu v počtu soudních sporů. Nižší kvalita konzultačních služeb, ať už se jedná o projektové práce, stavební dozor či řízení projektu, má vždy za následek vyšší náklady na stavbu a/nebo provoz a údržbu – vyšší náklady na celoživotní cyklus.

Zadávání projektových prací na základě nejnižší nabídkové ceny také **potlačuje inovace – zásadní prvek pro efektivní rozvoj a obnovu** veřejné infrastruktury. Hledání nových řešení, postupů a technologií odlišuje méně sofistikované ekonomiky od těch prosperujících. Hodnocení technických návrhů nepochybně obsahuje jistou míru subjektivity, avšak dosavadní zkušenosti z Holandska ukazují, že subjektivitu lze minimalizovat, stanoví-li se předem konkrétní kritéria hodnocení.

Vážený pane ministře, závěr debaty kulatého stolu byl jednoznačný. Možnost a schopnost hodnotit kvalitu nabídek, zkušeností a schopností expertních týmů a nabízených řešení je kriticky důležitá pro úspěšný a efektivní rozvoj dopravní infrastruktury v ČR. ARI doporučuje, aby se rezort dopravy, zejména prostřednictvím investorských organizací, zaměřil na (i) zavedení metod MEAT nebo BVP a (ii) vybudování schopností a kompetencí tyto metody správně využívat.

**U veřejných zakázek intelektuální povahy** doporučujeme v kontextu poslední novely zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, využívat **možnost hodnocení členů odborného týmu**. ARI připravuje doporučující stanovisko ke správnému užití této možnosti, které Vám rádi poskytneme.

ARI je připravena s Vámi spolupracovat a poskytnout know-how své členské základny. Ke spolupráci jsou připraveni i holandské experti. Jsme hluboce přesvědčeni, že zavedení dobré mezinárodní praxe hodnocení ekonomické výhodnosti nabídek je důležitý předpoklad zvýšení efektivity investiční činnosti.

V případě zájmu o spolupráci mě, prosím, neváhejte kontaktovat. Přeji Vám hodně úspěchů a věřím v naší další spolupráci.

S úctou,

Tomáš Janeba

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

<sup>1</sup> Výroční zpráva o stavu veřejných zakázek v České republice za rok 2013



**Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI)** je think-tank pro veřejnou infrastrukturu, sjednocující názory významných infrastrukturních dodavatelů – projektových a inženýrských kanceláří, stavebních společností, bank a poradců. V současnosti má 38 institucionálních a honorárních členů.

**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. ARI vydává stanoviska a publikace, pořádá tematické diskuzní stoly za účasti zahraničních expertů, ministrů a zástupců investorských organizací v oblasti dopravy a veřejného zadávání. Úzce spolupracuje s řadou ambasad vyspělých států a evropskými nadnárodními institucemi jako je UNECE a EIB.