



ČESKÁ REPUBLIKA
Ministerstvo dopravy
Ing. Dan Ťok
ministr dopravy

Praha 11. listopadu 2015
Č. j.: 102/2015-120-ZPK/7

Vážený pane prezidente,

obdržel jsem Váš dopis ze dne 23. října 2015 obsahující stanovisko Asociace pro rozvoj infrastruktury k výběru technicko-organizačního poradce pro přípravu Systému elektronického mýta po roce 2016.

V následujících několika odstavcích se Vám pokusím objasnit rozdíl mezi činnostmi původně poptávaného projektového manažera a nyní zasmluvněného technicko-organizačního poradce. Dále se Vám pokusím vysvětlit, že Ministerstvo dopravy v případě zasmluvnění technicko-organizačního poradce postupovalo v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále také „zákon o veřejných zakázkách“). V neposlední řadě se Vám také pokusím osvětlit onu časovou tíseň, která přinutila Ministerstvo dopravy zasmluvnit technicko-organizačního poradce na základě jednacího řízení bez uveřejnění.

Hlavní úlohou projektového manažera byl výkon činností, které spočívaly ve vytvoření podkladů a informací nezbytných pro strategické rozhodnutí Ministerstva dopravy o způsobu a rozsahu výkonového zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2016, tedy zpracování koncepce výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice po roce 2016 včetně tarifní politiky. Součástí těchto činností také bylo zpracování zadávací dokumentace a příprava zadávacího řízení na dodávku Systému elektronického mýta po roce 2016 a poskytovatele služeb s jeho provozem souvisejících. Další úlohou projektového manažera byl výkon činností, které spočívaly v zajištění podpory při výběru odborně způsobilého dodavatele Systému elektronického mýta, v zajištění kontroly a dohledu nad realizací Systému elektronického mýta a jeho uvedením do provozu a v zajištění kontroly a dohledu nad průběhem zkušebního provozu po stanovenou dobu.

Oproti tomu úlohou technicko-organizačního poradce je především zajištění součinnosti stávajícího dodavatele služeb (dále také „generální dodavatel“, popř. „konsorcium společností Kapsch“), a to stran zajištění ucelené technické dokumentace systému, licenčních práv a součinnosti při předávání systému a jeho přebírání nově vybraným dodavatelem služeb. S tím také souvisí příprava zadávací dokumentace pro jednací řízení bez uveřejnění, na jehož základě bude tato

součinnost zasmulvněna, a to včetně zabezpečení samotného zadávacího řízení. Významnou úlohou technicko-organizačního poradce je také příprava zadávací dokumentace pro zadávací řízení na provoz stávajícího Systému elektronického mýta (dále také „SEM“) a podpora v tomto zadávacím řízení. V neposlední řadě se jedná o dohled na implementaci Evropské služby elektronického mýta do stávajícího SEM a dohled nad samotným zkušebním provozem SEM, a to jak po předání nově vybranému dodavateli služeb, tak po implementaci Evropské služby elektronického mýta. Z výše uvedeného pak lze jednoduchým způsobem dovést kruciální rozdílnost úloh projektového manažera a technicko-organizačního poradce.

Pouze podotýkám, že zadávací řízení na nadlimitní veřejnou zakázku s názvem: „Výkon funkce projektového manažera pro realizaci výkonového zpoplatnění komunikací v ČR po roce 2016“ bylo zrušeno z toho důvodu, že zadavatel dospěl k závěru, že se v průběhu zadávacího řízení vyskytly důvody hodné zvláštního zřetele, pro které nebylo možné na zadavateli požadovat, aby v zadávacím řízení dále pokračoval, a proto v souladu s ust. § 84 odst. 2 písm. e) zákona o veřejných zakázkách přistoupil ke zrušení zadávacího řízení. Důvody pro zrušení předmětného zadávacího řízení byly dvojího charakteru – časová náročnost zadávacího řízení a zřejmé pochybení zadavatele.

Časová náročnost rušeného zadávacího řízení, jež ve svém důsledku a ve všech souvislostech způsobila, že předmět zadávacího řízení, jak byl vymezen v zadávacích podmínkách co do svého rozsahu, již nepředstavoval pro zadavatele přínos, který byl v okamžiku zahájení zadávacího řízení očekáván a zadavatel již neměl možnost změnit předmět zadávacího řízení ve smyslu změny zadávacích podmínek, stanovení a započetí nového běhu zadávací lhůty.

Zadavatel také pochybil, když svým postupem v zadávacím řízení v rámci dodatečných informací změnou svého výkladu způsobil změnu zadávacích podmínek, jež mohla mít vliv na okruh potenciálních uchazečů, avšak přiměřeně tomu neprodloužil lhůtu pro podání nabídek.

K zasmulvnění technicko-organizačního poradce došlo také z toho důvodu, že Ministerstvu dopravy byla usnesením vlády České republiky č. 693 ze dne 26. srpna 2015 k Základním parametrům zadávací dokumentace pro zadávací řízení na provoz Systému elektronického mýta po roce 2016 uložena povinnost uskutečnit zadávací řízení na provoz stávajícího SEM pro období 3 let, tedy pro roky 2017 - 2019. Uvedené zadávací řízení je realizovatelné při současném splnění dvou základních podmínek. Zaprvé, zadavatel musí umožnit všem uchazečům seznámit se s celým předmětem zadávacího řízení tak, aby uchazeči byli schopni podat kvalifikovanou nabídku, přičemž jediné tak budou podmínky všech uchazečů rovné a žádný z nich nebude diskriminován. Zadruhé, vzhledem k tomu, že SEM je již vybudován, je to žijící provozovaná aplikace a nejedná se o projekt na zelené louce, musí mít zadavatel právní možnost řádné zadávací řízení zrealizovat, tj. zevrubným

popisem SEM umožnit uchazečům učinit si představu o předmětu zadávacího řízení a dále mít připraven detailní plán, jak si stávající dodavatel služeb provozu SEM a v zadávacím řízení vybraný uchazeč, nebude-li to generální dodavatel, budou SEM předávat a přebírat. Současně je nutné opětovně akcentovat, že uvedené se uskuteční za plného chodu systému.

Pro zajištění obou těchto podmínek vešlo Ministerstvo dopravy v celý seriál jednání s generálním dodavatelem, kdy první jednání se zástupci konsorcia společností Kapsch proběhlo v polovině měsíce dubnu 2015. Během těchto jednání se Ministerstvu dopravy podařilo dosáhnout dohody v několika stěžejních oblastech, zejména stran zpřístupňování technické dokumentace SEM. Na jednání, jež se uskutečnilo dne 16. dubna 2015, generální dodavatel zástupcům Ministerstva dopravy sdělil, že je připraven podpořit veškeré činnosti vedoucí k vytvoření plánu přechodu, na jehož základě bude předán provoz SEM nově vybranému dodavateli služeb. Tyto aktivity musí být provedeny v úzké spolupráci s nově vybraným dodavatelem služeb provozu SEM. Pro zaručení bezproblémového přechodu musí být tyto činnosti řízeny technickým inženýrem nebo nově vybraným dodavatelem služeb, který bude podporován konsorciem společností Kapsch. Na tomto jednání byl také oběma stranami přijat závěr, že Konsorcium společností Kapsch zpracuje plán přechodu na potenciálního nového dodavatele služeb pro účely zadávacího řízení za předpokladu, že nový potenciální dodavatel služeb bude přebírat stávající SEM do provozování ve stavu, ke kterému bude k 31. prosinci 2016 dle ustanovení smlouvy o službách. Ministerstvo dopravy mělo tedy za to, že stěžejní dokument určující pravidla předávání a přebírání SEM za plného provozu, tedy plán přechodu, bude zpracován generálním dodavatelem, tj. subjektem, jenž má nejdetailnější znalost SEM, neboť generální dodavatel je jeho původcem, který nejenže systém vyrobil a dodal, nýbrž i již více než 8 let provozoval a v souvislosti s tím i pro zajištění řádného bezchybného provozu upravoval. V těchto souvislostech bych rád poukázal na to, že v porovnání s ostatními aplikacemi spravovanými rezortem dopravy tvoří SEM unikátní záležitost v několika ohledech. Jednak se jedná především o rozsáhlou aplikaci, jež každoročně uskuteční statisíce mýtných transakcí, a jednak se jedná o významný informační systém veřejné správy, jenž nelze odstavit byt' na jedinou vteřinu, neboť v porovnání např. s registrem vozidel se jedná o trvale pracující aplikaci, která zabezpečuje trvalý výběr mýta. Z výše uvedeného pak vyplývá důležitost a nezbytnost zpracovat ucelený, zevrubný plán přechodu, jenž bude pamatovat na všechny relevantní skutečnosti a bude též poskytovat návod, jak postupovat v nejširším možném okruhu v úvahu připadajících krizových situací. Vzhledem k tomu, že Ministerstvo dopravy na výše popisovaném jednání na základě předběžné dohody s generálním dodavatelem dospělo k závěru, že plán přechodu bude v odpovídající kvalitě vyhotoven, nebyla identifikována potřeba jeho zpracování poptávat jinde.

Vývoj vyjednávání s konsorciem společností Kapsch však k velkému překvapení zástupců Ministerstva dopravy, neboť ještě na jednání dne 2. července 2015 bylo zástupcům Ministerstva dopravy sděleno, že základní premisy plánu přechodu jsou hotovy, dospěl do stadia, kdy je zřejmé, že bez podpory se systémem dobře obeznámeného externího subjektu (uvnitř rezortu dopravy žádný s adekvátní zkušeností nebyl nalezen) nebude možné jednání úspěšně dokončit. Generální dodavatel sdělil zástupcům Ministerstva dopravy svou novou představu o rozsahu jeho součinnosti s ohledem na skutečnost, že se generální dodavatel hodlá účastnit zadávacího řízení na provozovatele SEM. Generální dodavatel uvedl, že na základě rady jeho právních zástupců je nucen vzít zpět svou původní nabídku plánu přechodu zpracovat, neboť pociťuje obavu z možného vyřazení jeho nabídky v následujícím zadávacím řízení. Obava spočívala v tom, že by mohlo být ostatními uchazeči úspěšně namítáno, že se generální dodavatel podílel na tvorbě části zadávacích podmínek. Ministerstvo dopravy se na základě posléze uvedeného octlo ve zcela nové situaci a je třeba podotknout, že zcela nezávisle, kdy nemohlo sled předcházejících událostí jakkoliv ovlivnit. Platilo-li, že v dubnu 2015, ba ještě i v červenci 2015, má být plán přechodu, jehož význam byl výše nastíněn, zpracován generálním dodavatelem, pak poznatek učiněný na konci července 2015 stavěl přípravu zadávacího řízení na provoz stávajícího SEM do zcela jiného světla. Ministerstvo dopravy, vědomo si nezbytnosti plánu přechodu, jalo se neprodleně plán přechodu zpracovávat samostatně s využitím všech v úvahu připadajících rezortních sil. Po zhruba 6 týdnech, tj. v polovině září 2015, byl k dispozici nástin základních okruhů plánu přechodu, avšak bylo nutné si přiznat, že takto hrubě pojatý plán přechodu nejenže nezaručí případným uchazečům v zadávacím řízení na provoz stávajícího SEM jeho bezpečné předání a převzetí, nýbrž i že skýtá významné riziko výpadku provozu SEM a tedy i diskontinuitu výběru mýta. Ministerstvo dopravy mělo v danou chvíli na výběr ze dvou možností. Buď přijme extrémní riziko výpadku v činnosti SEM, anebo se pokusí zjednat externí kapacitu pro přípravu plánu přechodu a také pro další nezbytné činnosti, neboť uvažovat o dokončení celé záležitosti v režii výlučně vlastních sil by bylo nezodpovědným hazardem. Ministerstvo dopravy zvolilo postup, jenž skýtá stran spojitosti výběru mýta méně rizik a sjednalo externí společnost pro roli technicko-organizačního poradce, neboť stávající Smlouva o službách uzavřená s konsorciem společností Kapsch pozbývá účinnosti již ke konci roku 2016.

Ministerstvo dopravy se tak ocitlo v situaci, kdy zadalo veřejnou zakázku v krajně naléhavém případě, který svým jednáním nezpůsobilo a ani jej nemohlo předvídat, a z časových důvodů nebylo možné zadat veřejnou zakázku v jiném druhu zadávacího řízení.

V závěru Vašeho dopisu uvádíte, že postrádáte transparentní a strukturovanou diskuzi o možnostech řešení výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice po roce

2016. V této záležitosti bych uvedl, že mi bylo uloženo výše uvedeným usnesením vlády České republiky č. 693 ze dne 26. srpna 2015 připravit a zrealizovat zadávací řízení na provoz stávajícího Systému elektronického mýta po roce 2016 na dobu 3 let. Budoucí podoba výkonového zpoplatnění na roky 2017 - 2019 tak je stanovena výše uvedeným usnesením vlády České republiky. Diskuze o budoucí podobě výkonového zpoplatnění pozemních komunikací po roce 2019 nastane až s výběrem projektového manažera, jehož úkolem bude připravit vyjma jiného také koncepci výkonového zpoplatnění pozemních komunikací v České republice.

Pevně věřím, vážený pane prezidente, že jsem Vám tímto dopis plně osvětlil současnou situaci při přípravě Systému elektronického mýta po roce 2016, rozdílnost mezi činnostmi projektového manažera a technicko-organizačního poradce a obhájil tak postup rezortu dopravy v realizaci výše uvedeného konceptu, a to včetně zasmulvnění technicko-organizačního poradce.

S pozdravem



Vážený pan
Tomáš Janeba
prezident
Asociace pro rozvoj infrastruktury, z.s.
Národní 10/138
110 00 Praha 1