

DISKUSE

Jak řešit mýto? Dohodou s provozovatelem

IVO DRAHOTSKÝ

Sledovat poslední fázi diskuse o mýtném systému je pro mne a mé kolegy poměrně inspirující, ale občas i trýznivé. Bohužel o tendru na „nové mýto“ často diskutují i lidé, kteří nemají úplné informace o současném stavu, o znění smluv, natožpak o tom, co se má stát třeba po roce 2017. Proto bych se k současné situaci rád vyjádřil nejen jako člen akademické obce, ale také jako člověk, který se v roce 1999 v rámci ještě tehdejšího ministerstva dopravy a spojů podílel na materiálu nazvaném Elektronický systém kontroly plateb.

V současné chvíli je uzavřena smlouva s provozovatelem, která je platná do konce roku 2016. Systém je ve vlastnictví státu, přičemž po ukončení platnosti smlouvy by měl být státu pře-

dán k provozování. Problematické (a ve smlouvě nedořešené!) je však předání know-how k provozu celého systému. Pokud by tedy stát, respektive ministerstvo dopravy nedělalo nic, mohla by k prvnímu lednu roku 2017 nastat situace, kdy bychom měli ve vlastnictví státu mýtný systém, který by byl ovšem nefunkční. Chybu lze spatřovat v koncepci oné smlouvy. Stávající provozovatel v ní není v podstatě jakkoli vázán, aby informace k provozování systému předal.

Navíc jsou tu dodatky smlouvy, které současnému provozovateli zaručují například právo na budování mýtných bran na dálnicích, u kterých bude získáno stavební povolení do 31. 12. 2017. Bez ohledu na zvolenou technologii mýtného systému po roce 2016 tak může nastat situace, kdy bude moci stávající provozovatel nadá-

le budovat mýtné brány, a to i v případě, pokud by byl vybrán jiný provozovatel mýtného systému. Smlouva ani její dodatky přitom nebyly sjednány současným vedením ministerstva, které je kvůli mýtnému pranýřováno.

Racionální řešení

Situace v oblasti mýtného systému tedy dnes není v žádném případě ideální. Hrozí rizika spjatá s výběrovým řízením na nového provozovatele, jehož příprava a realizace tak, aby tento systém fungoval bezprostředně od 1. 1. 2017, je velice obtížná až nereálná.

Pokud bychom tedy chtěli nyní vypisovat výběrové řízení s deklarovanou „technologickou neutralitou“, pak je to s ohledem na časový horizont téměř nereálné. Kromě výše zmíněného je totiž nutné poukázat i na nutnost zajištění kontrolních mechanismů ve vztahu

k vozidlům podléhajícím mýtnému. Toto se týká například systémů využívajících výlučně satelitních technologií. A stále je tu poměrně rozsáhlý soubor zařízení spjatý s vlastními mýtnými branami, a to včetně komunikačních technologií, jenž je majetkem státu. Z pohledu daňových poplatníků, kteří za tento soubor zaplatili miliardy, by se v případě jeho nevyužívání po roce 2016 jednalo vlastně už o zbytečnou technologii. Česko je nyní v situaci, kdy není s vysokou mírou pravděpodobnosti objektivně možno předpokládat zvládnutí přípravy zadávací dokumentace a realizace výběrového řízení na mýto tak, aby bylo zajištěno provozování mýtného systému vzešlého z výběrového řízení bezprostředně po konci roku 2016. Není přitom uvažováno ani zdržení související s odvoláními, která lze předvídat.

V médiích zmiňovaná (a z mnoha stran často napadaná) dohoda se stávajícím provozovatelem na prodloužení zajištění provozu mýtného systému se proto jeví jako racionální řešení z pohledu státu a daňových poplatníků. Při jednání s provozovatelem je však nutno vyřešit i způsob předání know-how k provozování systému. Tímto způsobem by byla zajištěna funkce systému (po roce 2016), využití stávajícího technického a technologického vybavení, byl by získán čas pro kvalitní a komplexní přípravu výběrového řízení včetně ponechání prostoru pro zohlednění deklarované technické neutrality.

Řešení je ovšem na politicích a jejich rozhodnutích, a to včetně odpovědnosti, kterou za tato rozhodnutí poneseou.

Autor je děkanem Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice

Jak řešit mýto? Dohodou s provozovatelem

30.7.2015 Lidové noviny str. 11 Názory

IVO DRAHOTSKÝ Univerzita Pardubice

DISKUSE

Sledovat poslední fázi diskuse o mýtném systému je pro mne a mé kolegy poměrně inspirující, ale občas i trýznivé. Bohužel o tendru na „nové mýto“ často diskutují i lidé, kteří nemají úplné informace o současném stavu, o znění smluv, natožpak o tom, co se má stát třeba po roce 2017. Proto bych se k současné situaci rád vyjádřil nejen jako člen akademické obce, ale také jako člověk, který se v roce 1999 v rámci ještě tehdejšího ministerstva dopravy a spojů podílel na materiálu nazvaném Elektronický systém kontroly plateb.

Vsoučasné chvíli je uzavřena smlouva s provozovatelem, která je platná do konce roku 2016. Systém je ve vlastnictví státu, přičemž po ukončení platnosti smlouvy by měl být státu předán k provozování. Problematické (a ve smlouvě nedořešené!) je však předání know-how k provozu celého systému. Pokud by tedy stát, respektive ministerstvo dopravy nedělalo nic, mohla by k prvnímu lednu roku 2017 nastat situace, kdy bychom měli ve vlastnictví státu mýtný systém, který by byl ovšem nefunkční. Chybu lze spatřovat v koncepci oné smlouvy. Stávající provozovatel v ní není v podstatě jakkoli vázán, aby informace k provozování systému předal.

Navíc jsou tu dodatky smlouvy, které současnému provozovateli zaručují například právo na budování mýtných bran na dálnicích, u kterých bude získáno stavební povolení do 31. 12. 2017. Bez ohledu na zvolenou technologii mýtného systému po roce 2016 tak může nastat situace, kdy budemoci stávající provozovatel nadále budovat mýtné brány, a to i v případě, pokud by byl vybrán jiný provozovatel mýtného systému. Smlouva ani její dodatky přitom nebyly sjednány současným vedením ministerstva, které je kvůli mýtnému pranýřováno.

Racionální řešení

Situace v oblasti mýtného systému tedy dnes není v žádném případě ideální. Hrozí rizika spjatá s výběrovým řízením na nového provozovatele, jehož příprava a realizace tak, aby tento systém fungoval bezprostředně od 1. 1. 2017, je velice obtížná až nereálná.

Pokud bychom tedy chtěli nyní vypisovat výběrové řízení s deklarovanou „technologickou neutralitou“, pak je to s ohledem na časový horizont téměř nereálné. Kromě výše zmíněného je totiž nutné poukázat i na nutnost zajištění kontrolních mechanismů ve vztahu k vozidlům podléhajícím mýtnému. Toto se týká například systémů využívajících výlučně satelitních technologií. A stále je tu poměrně rozsáhlý soubor zařízení spjatý s vlastními mýtnými branami, a to včetně komunikačních technologií, jenž je majetkem státu. Z pohledu daňových poplatníků, kteří za tento soubor zaplatili miliardy, by se v případě jeho nevyužívání po roce 2016 jednalo vlastně už o zbytečnou technologii. Česko je nyní v situaci, kdy není s vysokou mírou pravděpodobnosti objektivně možno předpokládat zvládnutí přípravy zadávací dokumentace a realizace výběrového řízení na mýto tak, aby bylo zajištěno provozování mýtného systému vzešlého z výběrového řízení bezprostředně po konci roku 2016. Není přitom uvažováno ani zdržení související s odvoláními, která lze předvídat.

V médiích zmiňovaná (a z mnoha stran často napadaná) dohoda se stávajícím provozovatelem na prodloužení zajištění provozu mýtného systému se proto jeví jako racionální řešení z pohledu státu a daňových poplatníků. Při jednání s provozovatelem je však nutno vyřešit i způsob předání know-how k provozování systému. Tímto způsobem by byla zajištěna funkce systému (po roce 2016), využití stávajícího technického a technologického vybavení, byl by získán čas pro kvalitní a komplexní přípravu výběrového řízení včetně ponechání prostoru pro zohlednění deklarované technické neutrality.

Řešení je ovšem na politicích a jejich rozhodnutích, a to včetně odpovědnosti, kterou za tato rozhodnutí ponесou.

O autorovi | IVO DRAHOTSKÝ, Autor je **děkanem Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice**