

Zadávání zakázek na dodávku dopravní telematiky (ITS)

Poziční dokument Sdružení pro dopravní telematiku

Dodavatelé zařízení pro dopravní telematiku (ITS: Intelligent Transport Systems) se dlouhodobě potýkají s přístupem některých investorů k zadávání veřejných zakázek na dopravní stavby. Ti často poptávají dodávku technologicky vyspělých telematických zařízení v jednom balíku se stavebními pracemi. Kromě toho v zadávacích podmínkách opomíjejí požadovat splnění norem a standardů, které byly v oblasti dopravní telematiky vytvořeny. Proto Sdružení pro dopravní telematiku, v návaznosti na zpracovaný Manifest rozvoje ITS do roku 2020, formulovalo tento strategický dokument vycházející z právních předpisů, jimiž se řídí zadávání veřejných zakázek.

Potřeba oddělit telematické a stavební části dopravních zakázek

Veřejní zadavatelé běžně vypisují jediné zadávací řízení na stavební i technologickou (ITS) část dopravních staveb. Vzhledem k tomu, že stavební práce většinou z hlediska proinvestovaných nákladů nad ITS technologiemi převažují, dostávají se dodavatelé telematických zařízení do pozice subdodavatelů stavebních firem, které o příslušnou zakázku soutěží jako možní generální dodavatelé. Takové nastavení přitom může vést nejen k podceňování významu telematických systémů a k různým tlakům na jejich dodavatele, ale může zároveň i zkruslit **soutěž o nejhodnější nabídku** ITS technologií. Sebelepší nabídka technologií, ať už z hlediska ceny nebo jiných investorem stanovených parametrů, se totiž nemůže prosadit, jestliže je spojena s méně výhodnou nabídkou na realizaci převažující části projektu, tj. stavebních prací. Celá zakázka se může dále **prodrazit**, pokud generální dodavatel uplatní marži na cenu telematických zařízení, přestože ve vztahu k této části dodávky sám neposkytuje žádnou přidanou hodnotu.

Podle zákona o veřejných zakázkách jsou součástí zakázek na stavební práce rovněž dodávky a služby nezbytné k provedení předmětu stavební zakázky. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který vykonává dohled nad oblastí veřejného zadávání, kromě toho ve své rozhodovací praxi uvádí, že jednou veřejnou zakázkou je taková zakázka, kde získané výstupy jsou věcně, místně a časově provázané a tvoří jeden funkční celek. Tato pravidla tvoří limity bránící umělému spojování

vzájemně nesouvisejících veřejných zakázek. Jestliže tedy investor poptává určité stavební práce a zároveň ve stejném zadávacím řízení požaduje podat i nabídku na dodávku ITS technologií, které s danými stavebními pracemi nemají spojitost (netvoří s nimi funkční celek, nacházejí se v jiném místě než stavba apod.), jedná v rozporu se zákonem.

Ale ani u projektů, jejichž stavební a ITS část je navzájem funkčně propojena a tvoří jeden celek, by veřejní zadavatelé neměli soutěž na tyto části projektu automaticky spojovat. Měli by zejména vzít v úvahu svoji zákonnou **povinnost nakládat hospodárně se svěřenými veřejnými prostředky**. Hospodárné využívání veřejných financí je samotným smyslem zákona o veřejných zakázkách a zadavatelům je ukládají rovněž další právní předpisy. Jak jsme ukázali výše, oddělený výběr dodavatele ITS zařízení může vést ke značným finančním úsporám a konec konců i k tomu, že z veřejných prostředků bude zaplacen ten dodavatel, který nabídne skutečně nejvhodnější řešení telematických systémů, a nikoli ten, který svůj osud spojí s generálním dodavatelem schopným poskládat nejlepší nabídku na celý projekt (a to třeba právě na úkor telematiky).

Oddělení stavební a telematické části dopravně-stavební zakázky tak bude v mnoha případech nezbytné k tomu, aby zadavatel splnil svoji povinnost vybrat finančně či jiným způsobem nejvhodnější nabídku. Na druhou stranu ovšem takové rozdělení nesmí být zneužito k tomu, aby jednotlivé části zakázky byly zadány méně formálním postupem nebo dokonce zcela mimo rámec zákona o veřejných zakázkách. Takový postup zákon výslovně zakazuje.

Nedostatečné využívání ITS standardů

V oblasti dopravní telematiky byly vytvořeny normy a standardy, které sice nejsou právně závazné, ale jejich dodržování garantuje jednak vysokou kvalitu dodávaných ITS systémů, jednak jejich vzájemnou **interoperabilitu**. Aby se přednosti standardizace mohly v plném rozsahu projevit, musí být plnění norem důsledně požadováno v co největším množství dopravně-stavebních zakázek. To se však v současné době neděje.

Ve specifickém, technologicky složitém prostředí dopravní telematiky je z hlediska zákona o veřejných zakázkách důležitá zejména jednotící role ITS norem a standardů. Jestliže jsou totiž zakázky zadávány, aniž by dodržování těchto norem a standardů bylo požadováno, jsou dodaná řešení vzájemně nekompatibilní. Takové **nepromyšlené investice** v sobě mohou skrývat budoucí zvýšené náklady na propojování vzájemně nekompatibilních ITS systémů. A co hůř, investoři se následně dostávají do situace, kdy tyto systémy není schopen spravovat ani dále rozvíjet nikdo jiný, než jejich původní dodavatel, protože technologie nabízená ostatními dodavateli s původním systémem nespolupracuje.

Obdobná situace nastává, není-li v zadávací dokumentaci zakázky přesně uveden způsob komunikace nebo připojení (interface) na taková stávající zařízení investora, jejichž technické parametry a rozhraní nejsou podle standardů.

Do budoucna tak dochází tak k „**monopolizaci**“ dané ITS dodávky jediným subjektem. To je z hlediska zákona nežádoucí jev, poněvadž vyloučení soutěže o zakázku má zpravidla za následek vyšší náklady a celkově méně výhodné podmínky pro investora, než kdyby zakázka byla zadávána v soutěži skutečně otevřené více navzájem si konkurujícím zájemcům. Obdobný postup některých veřejných zadavatelů v nedávné době kritizoval i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Ten při posuzování zakázek v oblasti dodávek informačních systémů uvedl, že zadavatel by měl z hlediska hospodárnosti nastavit podmínky zadávacího řízení tak, aby nebyl vázán na jediného dodavatele.

Sdružení pro dopravní telematiku požaduje, aby investoři poptávající ITS technologie vždy nastavovali zadávací podmínky promyšleně, s odkazem na vhodné normy a standardy a aby u existujících zařízení, jejichž parametry a rozhraní nejsou dle konkrétních norem, uváděli v zadávací dokumentaci vyčerpávající technický popis způsobu komunikace nebo připojení. V budoucnu se tak nejen vyhnou potížím s nekompatibilitou jejich systémů, ale udržetím otevřené soutěže pravděpodobně také ušetří značné finanční náklady.

V Praze dne 13.8.2010

Sdružení pro dopravní telematiku, Bartolomějská 11 (Konviktská 24), 110 00 Praha 1

www.sdt.cz, Kontakt: Roman Srp, r.srp@sdt.cz, 603 420 614