

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA 2016
VII. volební období

Těsnopisecká zpráva o schůzi
Poslanecké sněmovny Parlamentu

Schválený pořad 40. schůze Poslanecké sněmovny

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA 2016
VII. volební období

TĚSNOPISECKÁ ZPRÁVA
o 40. schůzi Poslanecké sněmovny Parlamentu
konané dne 28. ledna 2016

Obsah:

Strana:

28. ledna 2016

Schůzi zahájil předseda PSP Jan Hamáček.

Usnesení schváleno (č. 1057).

Řeč ministra dopravy ČR Dana Ťoka	4
Řeč poslance Zbyňka Stanjury	7
Řeč poslance Františka Laudáta	15
Řeč poslance Jaroslava Faltýnka	19

Další část schůze řídila místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová.

Řeč poslance Miroslava Kalouska	20
Řeč ministra dopravy ČR Dana Ťoka	22
Řeč poslance Zbyňka Stanjury	23
Řeč poslance Pavla Kováčika	24
Řeč poslance Františka Laudáta	28

Pořad schůze nebyl schválen.

Zahájení schůze Poslanecké sněmovny

28. ledna 2016

Přítomno: 142 poslanců

(Schůze zahájena v 9.00 hodin.)

Předseda PSP Jan Hamáček: Vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci, vážení členové vlády, ještě než zahájím 40. schůzi Poslanecké sněmovny, mám pro vás jedno sdělení. Předpokládáme, že 39. schůze bude pokračovat po skončení nebo přerušení schůze 40., a to i ve 14.30, čímž chci říci, že se dnes dostane na bod 202 – Ústní interpelace. Proto upozorňuji, že nejpozději do 11 hodin je možno podat k ústním interpelacím přihlášky a v 11.30 proběhne jejich losování.

Nyní tedy zahajuji 40. schůzi Poslanecké sněmovny, všechny vás na ní vítám. Tuto schůzi jsem svolal podle § 51 odst. 4 našeho jednacího řádu na základě žádosti 42 poslanců. Pozvánka vám byla rozdána přes poslanecké kluby ve čtvrtek 21. ledna.

Prosím všechny, aby se přihlásili svými kartami, případně mi oznámili, kdo žádá o vydání karty náhradní. Pan poslanec Velebný hlasuje s kartou číslo 3.

Nyní bychom přistoupili k určení ověřovatelů této schůze. Navrhuji, abychom určili paní poslankyni Černochovou a pana poslance Čiháka. Zeptám se, zda má někdo jiný návrh. Pokud tomu tak není, tak budeme hlasovat.

Ještě kolega Tejc má kartu číslo 8.

Budeme tedy hlasovat o určení ověřovatelů schůze. Zahajuji hlasování, ptám se, kdo souhlasí, aby ověřovateli byli paní poslankyně Černochová a pan poslanec Čihák. Kdo je proti tomuto návrhu?

Hlasování má číslo 1, přihlášeno je 98, pro 93, proti nikdo. Tento návrh byl přijat. Takže konstatuji, že jsme určili ověřovatele této schůze.

Chtěl bych vás informovat, že o omluvení své neúčasti na dnešním jednání požádaly tyto poslankyně a poslanci: pan poslanec Vojtěch Adam – pracovní důvody, pan místopředseda Bartošek – pracovní důvody, pan poslanec Běhounek – pracovní důvody, paní poslankyně Dobešová – zahraniční cesta, pan poslanec Farský – pracovní důvody, pan poslanec Fiala – zahraniční cesta, paní poslankyně Fischerová – zahraniční cesta, pan poslanec Gabrhel – pracovní důvody, pan poslanec Hájek – pracovní důvody, paní poslankyně Hnyková do 13 hodin – pracovní důvody, pan poslanec Holík – zahraniční cesta, pan poslanec Jakubčík do 15.45 – pracovní důvody, pan poslanec Kádner od 11 do 13 hodin z pracovních důvodů, pan poslanec Klučka – zahraniční cesta, pan poslanec Kostřica – pracovní důvody, pan poslanec Koubek – osobní důvody, paní poslankyně Langšádlová do 10. hodiny z pracovních důvodů, paní poslankyně Lorencová ze zdravotních důvodů, paní poslankyně Matušovská – osobní důvody, paní poslankyně Maxová do 13 hodin – rodinné důvody, paní poslankyně Nytrová – zdravotní důvody, pan poslanec Okamura – zahraniční cesta, paní poslankyně Pecková – pracovní důvody, pan poslanec Pilný do 13 hodin – osobní důvody, pan poslanec Pojezný bez udání důvodu, pan poslanec Rykala – osobní důvody, pan poslanec Sedlář – zahraniční cesta, pan poslanec Schwarzenberg – pracovní důvody, pan poslanec Stupčuk – zahraniční cesta, paní poslanec Syblík – zdravotní důvody, paní poslankyně Váhalová – pracovní důvody, pan poslanec Vilímec – pracovní důvody, pan poslanec Vozka od 14.30 do 19 hodin z pracovních důvodů, pan poslanec Vyzula – rodinné

důvody, paní poslankyně Wernerová – zdravotní důvody, pan poslanec Zemánek – pracovní důvody a pan poslanec Ženíšek – pracovní důvody.

Z členů vlády se omlouvá pan premiér do 13 hodin a od 16 hodin z pracovních důvodů, pan ministr Dienstbier – pracovní důvody, pan ministr Jurečka – pracovní důvody, paní ministryně Marksová do 11. hodiny z pracovních důvodů, pan ministr Pelikán – pracovní důvody, pan ministr Stropnický – pracovní důvody, paní ministryně Šlechtová – pracovní důvody, paní ministryně Valachová do 11. hodiny z pracovních důvodů a pan ministr Zaorálek do 14.30 z pracovních důvodů.

A ještě mi dorazila omluva, tu jsem načítal včera, ale ještě pro jistotu – paní poslankyně Semelová od 9 hodin z pracovních důvodů.

Nyní tedy přistoupíme ke stanovení pořadu 40. schůze, jehož návrh je uveden na pozvánce. Připomínám, že podle § 54 odst. 7 zákona o jednacím řádu rozhodne Sněmovna pouze o pořadu uvedeném v žádosti. Nelze navrhnout změnu nebo doplnění pořadu a rovněž tak nelze schválený pořad rozšiřovat. (V sále je rušno.)

Nicméně ještě předtím, než přistoupíme ke stanovení pořadu, zde mám několik přihlášek s přednostním právem. První je přihlášen pan ministr, po něm vystoupí pan předseda klubu ODS. Pane ministře, prosím, máte slovo.

Já prosím sněmovnu o klid. Prosím, abyste se usadili na svá místa a vyslechli vystoupení pana ministra. Prosím.

Ministr dopravy ČR Dan Ťok: Vážený pane předsedo, vážené paní poslankyně, vážení páni poslanci, dnešní mimořádná schůze byla svolána proto, aby zaměřila svoji pozornost na české mýto. Jak všichni víte, není to za fungování této vlády poprvé, a jak jsem sledoval úvodní... promiňte. Není to poprvé a pravděpodobně ani naposledy. Je jistě zajímavé, že se opět pokoušejí svolat takovou schůzi poslanci, kteří sami v této oblasti mohli konat a nekonali a přispěli tak velkým dílem k současné situaci.

Chtěl bych říct na začátek, abychom si řekli, o čem vlastně mýto je. Mýto je velký, jeden z největších IT systémů státní správy, který ročně vybere zhruba 10 mld. korun. Má náklady asi 20 %, které jsou dány i tím, že se platí ten zásadní náklad, ta investice. Nicméně je to systém, který funguje a je spolehlivý. Samozřejmě je kolem něj spousta problémů, hlavně spousta mediálních vyhlášení. Na druhé straně, když se podíváme na jiné velké IT systémy ve státní správě, tak musíme konstatovat, že např. systém na Ministerstvu práce a sociálních věcí sKaret stál podobné peníze, ale nefunguje.

Máme další systémy, jako je např. IZIP, a víme, jak to dopadlo např. u Opencard. Na rozdíl IT od těchto systémů tento funguje. Já zájem o mýto velmi vítám a jsem rád, že se o něm bude debatovat na půdě Poslanecké sněmovny, a rád vám předložím všechny informace, které má Ministerstvo dopravy k dispozici.

Předseda PSP Jan Hamáček: Pane ministře, ještě než budete pokračovat v předkládání informací, prosím sněmovnu, aby se uklidnila. Aby se poslanci posadili na svá místa, nediskutovali.

Ministr dopravy ČR Dan Ťok: Abych vám mohl zodpovědně vysvětlit náš postup, tak je nutné, abych stručně popsal, co se stalo v minulosti a jaké možnosti nám ti, kteří uzavřeli smlouvu na mýto, zejména zásadní dodatky, zanechali.

Vlastní smlouvy na dodávku a provoz mýta byly podepsány na konci března roku 2006 tehdejším ministrem dopravy Milanem Šimonovským. Mýtný systém měl být dodán a zprovozněn během roku 2006 s tím, že ostrý provoz měl být zahájen po řádném pilotním provozu 1. ledna 2007. Bohužel již v okamžiku podpisu smluv zde byla jedna zásadní skutečnost. Mýtný systém nebyl v soutěži zadán a následně dodán v podobě, která by jej činila předatelným. Ve smlouvě není a nebylo nijak upraveno předání systému jinému poskytovateli mýta po ukončení smlouvy. Navíc nebylo jakkoliv vymezeno, kdo zúčtuje mýtné předepsané v prosinci 2016, jestliže smlouva končí posledním prosincem a mýtné se zúčtovává zpětně následující měsíc a v ojedinělých případech i déle.

Smlouvy byly sjednány tak, že stávající provozovatel Kapsch 31. 12. 2016 prostě přestane služby poskytovat. Dál už nebude nic. Prostě bude klid. Tento moment bych rád zdůraznil. Stát si téměř za 8 mld. pořídil systém, nechal si ho provozovat a modernizovat soukromou firmou a ve smlouvě vůbec neřeší, jak bude s mýtem pokračovat a kdo a jak provede doúčtování toho prosince 2016. Pro mě to znamená, že ten, kdo smlouvu připravil, buď vůbec nepočítal s tím, že bude po skončení roku 2016 vybírat mýto, nebo že se poskytovatel služeb mýta měnit v budoucnu nebude, nebo to bude jen velmi obtížné a patrně i velmi drahé. Toto byla pro mýto rána číslo jedna. A velmi záhy přišla pro mýto rána číslo dvě.

Ještě v červnu roku 2006, to je bratru necelé tři měsíce po podpisu smluv s Kapschem, byl ministrem Šimonovským uzavřen první dodatek. V něm bylo sjednáno, že ve vlastnictví státu nebude infrastruktura pro rozesílání listovních zásilek včetně infrastruktury pro tiskové centrum a billing, dále zařízení pro clearing plateb mýtného včetně softwaru a infrastruktury pro call centrum. V neposlední řadě i telekomunikační a elektrická vedení včetně napojovacích zařízení. Co uvedené znamená prakticky. Stát místo kompletního systému, který si objednal, dostal systém nekompletní, podotýkám za stejnou cenu, a zásadním způsobem se zvýšila závislost mýtného systému na externích dodavatelích, nejen však na dodavatelích médií, elektřiny, datových služeb, nýbrž nově se i uvedené komponenty staly cizím majetkem, a to buď dodavatele samotného, nebo jeho subdodavatelů. Toto je rána pro mýto číslo dvě, protože z vlastnictví celého organismu mýtného systému byly státem vyňaty některé orgány, cévy, tepny a žíly tyto orgány spojující. Mýtný systém se bez těchto orgánů a cév v provozu neobejde. Stručně řečeno, závislost státu na externích dodavatelích extrémním způsobem narostla.

Jenom bych tady trošku odbočil. V roce 2006, konkrétně 20. 11., uvedly k této souvislosti Hospodářské noviny následující článek. Dodatek ke smlouvě, o kterém jsme se bavili, uzavřel na začátku června letošního roku s firmou Kapsch tehdejší ministr dopravy Milan Šimonovský. Smlouvu však podepsal podle informací Hospodářských novin za zvláštních okolností. Dodatek předložil ministrovi k podpisu nyní již bývalý ředitel odboru pozemních komunikací Jiří Nouza. Ministrovi napsal, že dodatek je pro stát výhodný a že ho doporučuje podepsat. Náměstek Jiří Kubínek, který byl na ministerstvu za mýtné odpovědný, dodatek nepodepsal. Na ministerstvu tehdy podle zdroje Hospodářských novin ani nebyl. Nouza v současné době působí na Ředitelství silnic a dálnic, Šimonovský včera na telefonáty Hospodářských novin nereagoval, dříve však opakovaně tvrdil, že díky dodatku ke smlouvě s Kapschem zajistil státu miliardy korun navíc. Nový ministr dopravy Aleš Řebíček se nyní snaží alespoň části dodatku anulovat, k tomu však potřebuje souhlas firmy Kapsch. Zítra se kvůli tomu sejde s majitelem firmy Georgem Kapschem a bude o této věci jednat. Tolik Hospodářské noviny z 20. 11. 2006.

Nicméně co se stalo. V roce 2007 pan ministr Řebíček a jeho náměstek Hodač podepsali další dodatek, podle kterého je Kapsch oprávněn osazovat mýtnými branami veškeré zpoplatněné komunikace, u nichž stavební povolení nabude právní moci do konce roku 2017.

A to přesto, že smlouvy o službách provozu mýtného systému jsou účinné jenom do konce roku 2016. Prakticky to znamená, že Kapsch může osazovat brány až do roku 2022, což je třetí rána pro české mýto, a v tomto dodatku bohužel nic z toho předchozího dodatku zrušeno nebylo.

Uvedl jsem pouze ty nejzásadnější skutečnosti, které dnešní situaci výrazně komplikují. Kdybych měl použít příměru, tak každá z uvedených ran do českého mýta sama o sobě znemožňuje jakékoliv nakládání s mýtným systémem, nebude-li je chtít Kapsch umožnit. Všechny uvedené rány dohromady však představují pro Ministerstvo dopravy uzavřenou klec, v níž celý mýtný systém s ministerstvem je, a klíče od této klece třímá stávající dodavatel. Prosim, může se nám to všem společně nelíbit, můžete dnešní ministerstvo i mne za to pranýřovat, ale to je fakt, s kterým můžeme (těžko) kdokoliv, cokoliv dělat. Nyní se buď podaří Kapsch přimět, aby nám zámek otevřel, anebo aby nám alespoň klíče hodil a my se pokusíme otevřít sami.

Přestože tyto a mnohé další skutečnosti mohly a měly být mým předchůdcům známy, nikdo z nich nekonal. Ze zkušeností s přípravou stávající smlouvy i ze zkušeností z jiných zemí víme, že příprava tendru na nový mýtný systém trvá čtyři až pět let. Toho si museli být vědomi všichni mí předchůdci, a přesto nekonali.

A nyní k mému počínání na Ministerstvu dopravy. Ano, přiznávám tady férově, že mi také chvíli trvalo, než jsem se s rozsahem mýtného problému seznámil. Až do února loňského roku nikdo otevřeně nepromluvil o tom, jak je to s autorskými právy k dokumentaci mýta, jak je to, či spíše, jak to není s ukončením provozu mýta po skončení účinnosti smlouvy. Nikdo veřejně neupozornil na další úskalí. V tisku se objevovaly informace o dodatcích, některé byly a jsou uvedeny na webu ministerstva, ale bylo to až Ministerstvo dopravy pod mým vedením, které se celou záležitostí začalo detailně zabývat a rozkrylo všechny nastíněné problémy.

Ruku na srdce, dámy a pánové, někteří z vás, kteří mě teď kritizujete a možná budete kritizovat, jste měli možnost se podílet na tom, abychom jako stát o uvedených problémech a svízelných věděli včas, již před několika roky. Nevěděli jsme o nich. Vnímám, že i tehdy byla situace složitá a nelehká. Ostatně toto připustil i pan poslanec Laudát, když se tato Sněmovna více než před rokem zabývala situací na Ministerstvu dopravy za působení mého předchůdce pana Prachaře. Nekritizujte mě ale nyní za to, že jsem začal věci řešit a že hledám všechny cesty s ještě přijatelnou mírou rizika. Jednou z těchto cest byl i způsob nalezení odborně způsobilého poradce, společnosti Deloitte. Snažíme se usilovně, pořád však musíme mít na paměti, že se musíme pohybovat v platném právním rámci.

Když jsem přišel v roce 2014 v prosinci na Ministerstvo dopravy, byla v běhu soutěž na mýtného manažera, která byla velmi debatována a měla objektivně svoje chyby. Navíc mě předseda ÚOHS informoval, že soutěž není podle úřadu vypsána správně, a pokud ji nezruším sám, tak ji zruší ÚOHS. Zrušil jsem tedy toto výběrové řízení a navrhl již v březnu vládě, abychom si takzvaně koupili čas a prodloužili stávajícímu provozovateli provoz na nezbytně dlouhou dobu, a měli tak čas na dokončení technologicky neutrální soutěže. Toto řešení nebylo tehdy politicky průchozí, z dnešního pohledu je to škoda, že jsem na něm netrval. Nicméně modifikoval jsem svůj návrh, abychom mýto ještě dále využívali a vysoutěžili stávajícího dodavatele a paralelně s tím vybrali dodavatele nového.

Na Ministerstvu dopravy intenzivně pracujeme na pokračování výběru mýta po roce 2016. Využijeme k tomu stávající systém a budu navrhopvat vládě pokračovat po nezbytně dlouhou dobu s firmou Kapsch. Je to situace, která mě sice nijak netěší, raději bych sděloval, že soutěžíme nového provozovatele a že všechno je v pořádku, nicméně jak jsem již dříve uvedl, vzhledem k tomu, co bylo v letech 2006 a 2007 sjednáno a doplněno dodatky, ministerstvo nemá ve stávajícím čase prakticky jinou možnost, jak reagovat.

Na jednání vlády 17. 2. předložím jednak návrh, jak chceme dosáhnout výběru mýta od 1. 1. 2017 s využitím stávajícího systému, tak harmonogram všech kroků nutných k výběru nového mýtného systému. Nepochybně budeme chtít, aby Kapsch významně tento provoz zlevnil, aby začlenil do mýta evropskou službu EETS, aby došlo k dohodě o součinnosti a aby se jednalo o napravení chyb vzniklých ve výše citovaných dodatcích. Současně pracujeme na výběrovém řízení pro nalezení nového mýtného systému, pro nalezení poradce a v nejbližší době vyhlásíme výběrové řízení na tohoto poradce, který nám s tímto procesem pomůže. Uděláme všechno pro to, aby byl tento proces v běhu co nejdříve. Víc skutečně v takto komplikované právní situaci a v takto krátkém čase nelze zvládnout.

Mohu vás ubezpečit, že stát a Ministerstvo dopravy bude mýto řádně vybírat i v roce 2016, což je naše zásadní priorita. Proto bych vás všechny rád požádal, abyste předtím, než mě zahrnete výtkami, zodpovědně zhodnotili, kdo z posledních ministrů, mne nevyjímaje, začal mýto skutečně řešit a kdo přišel s pravdou na světlo světa přesto, že není nijak příjemná. Ale tak to s pravdou velmi často bývá.

Děkuji za pozornost.

Předseda PSP Jan Hamáček: Děkuji, pane ministře. Další vystoupení s přednostním právem je pro pana předsedu Stanjuru a připraví se pan předseda Laudát.

Poslanec Zbyněk Stanjura: Děkuji za slovo. Jako jeden z bývalých ministrů dopravy, pane ministře, vám musím říci, že s tou pravdou jste nepřišel první vy. Já jsem to třeba věděl, ale já se k tomu dostanu.

Pan ministr začal exkurzem do roku 2006 a to už je politicky pravěk. Já jsem přišel do Poslanecké sněmovny v roce 2010. Jsme v tomto volebním období – pane předsedo, zkuste bez těch poznámek, fakt to ruší toho, kdo mluví. Já to nijak nekritizuji, já jsem konstatoval fakt, a na tom se shodneme, že to pan ministr řekl.

Jsme v tomto volebním období, tak já své vystoupení mám rozdělené do dvou částí. Kdo očekává nějakou ostrou politickou diskusi, dramatické výtky premiérovi, aby vyměnil ministra nejpozději dnes odpoledne, tak ten bude zklamán. Nic takového ode mne dnes neuslyšíte. Ten problém není jednoduchý, v tom se s panem ministrem Ťokem bezesporu shodujeme. A já myslím, že je zájmem i opozice, a za nás to deklaruji úplně jasně, aby se mýto vybíralo i po 1. lednu 2017. Často jsme dokázali, že se neřídíme heslem čím hůře, tím lépe. Kdybychom se tím chtěli řídit, tak jsme asi nesvolali tuto schůzi, protože jsem velmi přesně tušil, kde pan ministr začne a na koho se bude snažit přenést tu odpovědnost. A bylo by pro nás asi výhodnější mlčet, mlčet, mlčet a pak možná v lednu 2017 dělat chytré, my jsme to tušili, my jsme to možná i říkali. Nic z toho dnes neudělám.

První část bude analytická, kdy se zaměřím logicky na fungování Ministerstva dopravy v tomto volebním období, a druhá bude návrh řešení dalšího postupu. Víím, že program schválen nebude, to znamená, jestli přečtu nějaká navržená usnesení, víím, že se o nich dnes nebude hlasovat, ale to není důležité. My tu nabídku, kterou pak přednesu, myslíme vážně a je jedno, jestli k tomu přijmeme usnesení, nebo nepřijmeme. To není podstatné.

Chci říci, že v té analýze, se kterou vás za chvíli seznámím – a omlouvám se, těch dat tam bude poměrně hodně –, jsem striktně vycházel z vládních materiálů, případně z mediálních vystoupení vládních politiků. Až po té analýze si dovolím krátký sumář svůj osobní a včas vás upozorním, že to už nejsou slova vládních politiků nebo oficiální materiály ať už vlády, nebo Ministerstva dopravy, ke kterým mám přístup. Nejsou to žádné tajné materiály, které bych někde podloudným způsobem získal.

V únoru 2014 se rozhodla vláda, že zřídí pracovní skupinu nebo řídicí výbor, který má řešit novou podobu mýtného systému. Měl se zabývat podmínkami výběrového řízení na nového provozovatele a bylo deklarováno, že výběr technologie bude záležet na co nejefektivnějším využívání stávající technologie.

19. června 2014 jsem interpeloval pana předsedu vlády v otázce mýtného systému a v otázce poradce na soutěž na nový mýtný systém. Nyní mi dovoluji, abych odcitoval pana premiéra. Kdo mi nevěříte, tak si to pak můžete najít ve stenozáznamu, jsou to slova přesně ze stenozáznamu: Takže v tuto chvíli probíhá soutěž. Do konce roku 2014 – ne 2015, už jsme v roce 2016 – se předpokládá ze strany projektového manažera zanalyzování možné varianty výkonového zpoplatnění pozemních komunikací, vyhodnocení nejvhodnější varianty výkonového zpoplatnění, která následně bude předložena vládě k rozhodnutí a ke schválení. Byl zřízen příslušný řídicí výbor – to bylo v tom únoru – pro celý proces, který máme před sebou a který bychom měli zvládnout. Chci vás ujistit, že to je jedna z priorit, nebo řekněme jedna z absolutních priorit pro Ministerstvo dopravy, abychom dělali všechno pro to, aby se podařilo nový systém zprovoznit od 1. ledna 2017. Ministr dopravy zanalyzoval odbornou kapacitu, kterou má k dispozici na Ministerstvu dopravy, a dospěl k závěru, že tato odborná kapacita mu neumožňuje, aby odpovědně výběr systému zvládl. To znamená, že je to stanovisko odborného ministra, vláda toto stanovisko odborného ministra respektovala. Chci jen připomenout, že termín, který je aktuálně stanoven pro předložení základních parametrů zadávací dokumentace pro výběrové řízení na dodavatele systému elektronického mýta a poskytovatele služeb souvisejících s provozem tohoto systému po roce 2016 je aktuálně 31. prosince 2014. To znamená, že do konce letošního roku by měla být předložena příslušná dokumentace. – To jsou slova pana premiéra z června 2014. Sami si můžete ověřit, zda termín 31. 12. 2014, který si stanovila samotná vláda, byl splněn.

10. července 2014 proběhla bilanční cesta ministerského předsedy na Ministerstvo dopravy. Kdo si vzpomínáte na tu letní tour, jak pan premiér – byla okurková sezóna – navštěvoval jednotlivá ministerstva, aby pak na tiskové konferenci zhodnotil fungování vlády, tak pan premiér říkal: Jsem spokojen s prací ministra Prachaře. Měli jsme dostatek prostoru zabývat se přípravou mýtného systému a zejména role projektového manažera, kde předpokládám, že v průběhu srpna dostaneme nabídky na základě výběrového řízení. – Jsme pořád v roce 2014.

11. srpna 2014 se přihlásilo šest zájemců do tendru na projektového manažera. Cena byla odhadována do 100 mil. Kč, nabídky se pohybovaly v rozmezí 23 až 75 mil. Kč, jméno vítěze má být známo do konce září 2014, tendr na provozovatele nového systému bude vypsán v březnu 2015, říkal premiér 10. července 2014. Opět si sami můžete zkontrolovat, zda tento termín, který určil premiér, byl dodržen.

20. srpna 2014 se objevuje kritika na manažera soutěže. Přihlášené firmy kritizují tendr na manažera kvůli formálním chybám i diskriminačním podmínkám.

5. září 2014 proběhla schůzka koalice ohledně termínu v resortu dopravy. Pan premiér řekl po této schůzce: Je důležité, aby se stihlo řádné a transparentní výběrové řízení, tedy nás pan ministr ujistil, že nehrozí zpoždění. – Připomínám, ten termín byl březen 2015 na vypsání velkého tendru. – Očekávám, že nebude docházet ke zpoždění, zdůraznil pan premiér.

15. října 2014 jsme se neúspěšně s kolegy z TOP 09 pokusili svolat mimořádnou schůzi k problémům resortu dopravy. Koalice, na což má plné právo, odmítla schválit program této schůze a schůze neproběhla.

22. října bylo oznámeno rozdělení mýtného systému na dvě části – distribuce a servis obou jednotek zvlášť, s tím, že každou chvíli bude znám vítěz soutěže na manažera tendru.

Objevily se úvahy, že provozovatelem mýta by mohl být samotný stát, resp. Ředitelství silnic a dálnic.

O měsíc později, 15. listopadu, pan ministr Prachař rezignoval. Současně byl oznámen vítěz soutěže na poradce s cenou 23 mil. Kč.

Na začátku prosince přišel do funkce stávající pan ministr Ťok, který 18. prosince 2014 zrušil tendr na poradce s tím, jak řekl – cituji tehdejší slova: poradce pro zahájení tendru není potřeba. 18. prosince 2014, mám tady i zdroje, pane ministře, pokud se vám to nezdá. Cituji pouze vyjádření vládních politiků.

4. ledna pan ministr Ťok v televizi v Otázkách Václava Moravce zmínil jako záložní plán B návrat k papírovým dálničním kuponům pro nákladní vozidla. Podotýkám jako plán B, ne plán A.

17. března 2015 pan ministr oznámil, že chce pro společnost Kapsch slevu za prodloužení smlouvy o dva roky a součinnost při výběru nového dodavatele. Podmínkou otevřené soutěže, vysvětlil pan ministr, je, že nový provozovatel buď může využít toho, co Kapsch postavil a co je v majetku státu, anebo je nemůže použít. – To je teď moje osobní poznámka: s tím já souhlasím, pane ministře.

15. dubna koalice schválila harmonogram pro vypsání tendru na výběr nového provozovatele mýta. Předpokládáme tedy, že v rámci těchto mantinelů a tohoto harmonogramu již nadále příprava tohoto výběrového řízení probíhá, říká Bohuslav Sobotka. Podklady k soutěži musí pan ministr Ťok předat koalici do konce července a musí být technologicky neutrální – nový tendr.

27. května 2015 říká pan ministr Ťok: Dělán všechno pro to, aby se to stihlo, abychom soutěž pro výběr nového provozovatele stihli do léta letošního roku, to znamená do léta 2015. Nový provozovatel má být vybrán v jednacím řízení, které je časově náročnější, ale má vyloučit rizika následného napadání tendru antimonopolního úřadu, což je také pravda, a novým šéfem mýtného expertního týmu Ministerstva dopravy je jmenován pan Chovanec, jehož výhodou podle pana ministra Ťoka je to, že o mýtu nic neví.

24. června loňského roku pan ministr Ťok zakládá firmu Cendis. Firma má spravovat centrální systém mýta v budoucnosti. Důvod založení této státní firmy je možnost nabídnutí lepších platů než těch tabulkových. Očekává se, říká pan ministr v té době, že tam bude pět špičkových manažerů, kteří budou brát sto tisíc měsíčně. Pokud chceme zaplatit IT odborníky, nemáme jinou šanci. Na tabulkové platy na Ministerstvu je nenalákáme, říká pan ministr Ťok v červnu 2015, a opět s touto jeho větou souhlasím, také důsledek tabulkových platů, a dneska nechci vést debatu o služebním zákoně a tabulkových platech. Role Cendisu bude nadále v zastupování Ministerstva v přípravě tendru na mýto, jeho úloha bude v řízení a kontrole nad mýtným manažerem, řekl mluvčí resortu.

19. července loňského roku dochází k odsunu vypsání soutěže na mýtné. Jenom připomínám, že první termín byl konec roku 2014, druhý byl březen 2015 a třetí bylo léto roku 2015. Soutěž na provoz nového mýtného systému bude vypsána začátkem roku 2016, podpis s novým provozovatelem se očekává v září roku 2016. Podle mluvčího úřadu ale nový harmonogram není sestaven zcela napevno a – říká mluvčí – držíme se přesně úkolů, které nám dala vláda. Příští týden dostane řídicí výbor k mýtu základní parametry zadávací dokumentace a následně je dostane vláda, která si je vyžádala.

21. července Ministerstvo dopravy ohlásilo rozdělení tendru na tři části s tím, že Ministerstvo dopravy chtělo v té době vypsát pětiletý tendr na provoz stávajícího systému, dále tendr na rozšíření vybírání mýtného systému na nových místech plus rozdělení centrálního výběru a sběratele mýtných dat, což podle našeho názoru bylo v rozporu

s tehdejšími zadáními vlády na technologicky neutrální soutěž. Pan ministr v té době řekl: Mě nezajímá, jakým systémem vybíráme mýto, mě zajímá, jak levně budeme mýto vybírat. Opět musím říct, že s touto větou pana ministra souhlasím.

30. července vláda odsunula projednání materiálu Ministerstva dopravy na 20. srpna. Máme také problém s tím, že se zčásti rezignuje na možnost hledání jiné technologie, nové technologie, například v podobě satelitního systému výběru mýta, uvedl premiér Sobotka.

20. srpna 2015, to byl ten náhradní termín pro materiál do vlády, vláda odložila jednání o mýtném systému, jenom o jeden týden, kdy Ministerstvo dopravy preferuje prodloužení provozu stávajícího systému o pět let, sociální demokracie o tři roky.

23. 8. 2015 se koaliční partneři domluvili na výběr externího manažera pro přípravu tendru. Tím ovšem ten před dvěma měsíci založený státní podnik přišel o smysl své existence, ale pokud vím, existuje dodnes.

26. 8. vláda napotřetí schválila prodloužení použití stávajícího mýtného systému o tři roky s tím, že se vypíše soutěž na provozovatele mýtných bran na tři roky, vypíše se tendr na manažera systému, který oddělí sběr dat do jejich vyhodnocení, a vyhodnocení chce v budoucnu realizovat stát. To už nejsme tak daleko, to jsme v srpnu 2015, kdy se rozhodlo na vládě, že se vypíše soutěž na provozovatele stávajícího systému na tři roky.

6. října 2015 došlo k uzavření poradenské smlouvy bez soutěže s firmou Deloitte. Cena 52 milionů korun, to znamená mnohem vyšší než v té původní soutěži ta vítězná nabídka s tím, že se použilo jednací řízení bez uveřejnění. A kdo si to nepamatuje, protože velmi často říkáme, že se máme aktivně účastnit jednání řídicího výboru, tak ten den probíhal řídicí výbor v devět ráno, na kterém bylo členům řídicího výboru oznámeno, že v 8.30 byla podepsána smlouva. Tak co ten řídicí výbor asi tak řídí? Pan ministr v té době řekl: My jsme postupovali v rámci zákonných možností. Hledáme řešení, abychom byli schopni vysoutěžit provozovatele stávajícího systému a zabezpečit výběr mýta. Pořád – jsme už v říjnu loňského roku, to není tak daleko – platilo, že bude soutěž na provozovatele stávajícího systému na tři roky. V té době ovšem pan premiér řekl: Za sociální demokracii jsem s tímto postupem vyjádřil nesouhlas a nespokojenost. Požádal jsem pana ministra, aby zvážil redukci té částky, která by měla být poradci vyplacena, eventuálně aby zrušil poradenskou smlouvu, říká pan premiér.

20. listopadu 2015 vláda schválila nový harmonogram, ve kterém se vypsání soutěže prognózovalo na začátek roku 2016 s tím, že s vítězem bude podepsána smlouva v září 2016. O měsíc později oznámí Ministerstvo dopravy, že se soutěž nestihne vypsát, s tím, že existují čtyři varianty budoucího vývoje, například že se prodlouží smlouva firmy Kapsch o 15 měsíců, nový provozovatel bude až v druhém čtvrtletí roku 2018.

7. 1. letošního roku – vidíte, už jsme v letošním roce – Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zrušil poradenskou smlouvu s Deloitte, podotýkám v první instanci. Ministerstvo může využít opravné prostředky, takže je pravda, že ten proces ještě není uzavřen. Nedokážu odhadnout, kdy dojde ke konečnému rozhodnutí. Co řekl předseda ÚOHS v té době? Ministerstvo zadalo zakázku v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách v jednacím řízení bez uveřejnění. Pro užití daného druhu řízení přitom nebyly splněny zákonem stanovené podmínky, tedy aby zadavatel svým jednáním krajně naléhavý případ nezpůsobil a ani je nemohl předvídat. Pan ministr zareagoval s nepravomocným rozhodnutím, a já jsem řekl to samé, když jsem říkal, že to je prvoinstanční, nesouhlasíme a podáme rozklad. Nicméně, a už vůbec nechci obhajovat tady Úřad pro ochranu hospodářské soutěže ani jeho předsedu, kterého velmi často – jak ten úřad, tak toho předsedu kritizujeme. Pokud ovšem ministr, který je zodpovědný, prohlásí, že nepotřebuje poradce, aby o deset měsíců později říkal, že je v časové tísní a poradce potřebuje, a proto použije JŘBU, tak tato dvě prohlášení činí pro

resort dopravy, já bych řekl, neřešitelný problém, že v logice věci, jak mohu říkat, že jsem v časové tísní, když sám jsem říkal před deseti měsíci, že to nepotřebuji. Ale uvidíme, jak to dopadne, to má v rukou Úřad pro ochranu hospodářské soutěže.

Z tisku jsem se dozvěděl, že někdy, já nevím, jestli tento, nebo minulý týden, slovenská Sky Toll navrhla českému Ministerstvu dopravy, že převezme systém, stávající systém, od 1. ledna 2017 bez součinnosti se stávajícím provozovatelem.

26. ledna proběhlo další jednání řídicího výboru. Je třeba říct, že pan ministr se neomylně trefuje do jednání Poslanecké sněmovny, a pokud je v 10 hodin porada grémia Poslanecké sněmovny a potom jsou vyhrazeny hodiny na jednání poslaneckých klubů, je krajně nešťastné na 10.30 svolávat jednání řídicího výboru, protože je logické, že minimálně ti, kteří jsou poslanci či předsedové klubů, nebudou mít šanci se na to jednání dostavit. A v tom materiálu byly ještě nastíněny tři možnosti nebo respektive tři tendry: 15 měsíců, tři roky, nový tendr, aby tentýž den odpoledne pan ministr oznámil, že prodlouží smlouvu s Kapschem.

Tolik analýza. Tolik zatím vystoupení a citace pouze vládních politiků a oficiálních vládních materiálů.

Pane ministře, když si vzpomeneme na naši debatu v červenci nad nápadem udělat tendry, tak určitě potvrdíte, že jsem vám říkal: Špatná myšlenka, připravujete velký tendr, a když se nestihne, budete mít důvod, proč prodloužit stávající smlouvu. A že jsem to považoval za fiktivní soutěž, která stejně neproběhne. Vy jste to tehdy odmítl, říkal jste, že máte desítky nabídek firem, zejména softwarových, které by ten systém mohly provozovat nebo chtěly provozovat od 1. ledna 2017, abyste pět měsíců po naší debatě řekl, že musíte podepsat smlouvu s Kapschem. A to jsem neříkal jen já. To vám říkali i jiní členové řídicího výboru i jiní zástupci jiných politických stran.

Připravil jsem si takové shrnutí a pan ministr mi k tomu pomohl, jako bych předjímal, co řekne. Tak si to shrňme. Kdo může za stávající stav podle pana ministra Ťoka? Za první vláda z roku 2005/2006, to byla vláda sociální demokracie, KDU a Unie svobody, která podepsala smlouvu s Kapschem. V této vládě byl vicepremiérem stávající premiér pan Bohuslav Sobotka. První viník. Slyšeli jsme to dneska i ve vystoupení pana ministra. Takže jsme si to připravili vlastně stejně. Dalším viníkem podle pana ministra jsou ti ministři, kteří podepsali dodatky ke smlouvě. I to říkal pan ministr ve svém úvodním slově. Dalším viníkem jsou všichni ministři dopravy, kteří působili před panem ministrem Ťokem. I to jsem odhadl dobře. I to řekl pan ministr ve svém úvodním slově.

Samozřejmě za to může opozice a zejména já, který tam byl šest měsíců. A měl jsem řešit vše, co tato vláda nestihla za 24 měsíců nebo pan ministr za 14. Ale musím říct, že mě to těší. Těší mě ta víra některých vládních politiků v mé schopnosti, že jsem za šest měsíců měl vyřešit to, co tato vláda řeší 24 měsíců a pan ministr 14. Opravdu mě to těší. Sami si ve světle reality udělejte obrázek, zda to bylo možné.

Dalším viníkem jsou samozřejmě dnešní koaliční partneři pana ministra, kteří podle opakovaných vyjádření pana ministra zbytečně komplikují jeho plány. Dalším viníkem podle pana ministra je dokonce pan premiér. Dovolte mi, abych odcitoval slova pana ministra Ťoka na adresu pana premiéra Sobotky z 31. července, publikováno na serveru iDnes, což určitě není nepřátelské médium vůči hnutí ANO. Pan ministr řekl: "V podstatě předtím, než jsme vyhlásili jakoukoli soutěž, dal premiér preferenci způsobu výběru mýta i technologii. Jsem hodně zaskočen až šokován tím, že nás to může dát do hodně nevýhodné situace. V podstatě můj šéf ve vládě mi dává pokyn, jakou technologií a v jakém rozsahu mám mýto zpoplatnit. Jinými slovy, premiér hodně určuje, kdo má vyhrát. A to si myslím, že mohou všichni případní účastníci použít při odvolání," kritizoval ministr Ťok premiéra Sobotku. Tak krátký

komentář. Je poměrně obvyklé, že premiér kritizuje své ministry. A je poměrně neobvyklé, že ministr vlády je šokován ze slov svého vlastního premiéra.

Dalším viníkem stávající situace podle pana ministra je ÚOHS a jeho osobně oblíbený předseda Petr Rafaj. Zde mi dovoluji, abych citoval slova mého ctěného kolegy experta sociální demokracie na dopravu pana poslance Birkeho, který reagoval na stížnost ministra Ťoka, že ÚOHS řídí sociální demokrat a dělá všechno pro to, aby pan ministr byl neúspěšný. Pan poslanec Birke řekl, nebo napsal, mám to ze serveru: "Jako obvykle není na vině špatná příprava zakázek týmu pana ministra Ťoka, ale vnější okolnosti – tentokrát to má být politické zadání sociální demokracie, aby nezávislý předseda ÚOHS Petr Rafaj co nejvíce komplikoval život pana ministra dopravy. Kromě toho, že se proti takovému obvinění sociální demokracie důrazně ohrazuje, bychom chtěli panu ministrovi poradit. Nejobyčejnější vysvětlení bývají velice často ta nejsprávnější. Měl by proto zvážit, zda neposílit svůj tým o zkušené úředníky, kteří mu příště s přípravou podobně složitých výběrových řízení pomohou. Sociální demokracie proto vyzývá ministra dopravy, aby začal dělat práci, za kterou je placený daňovými poplatníky, a přestal hledat chyby všude okolo, jen ne u sebe. Naopak by si měl vzít příklad ze svého předsedy a ministra financí Andreje Babiše, který se radikálním snižováním počtu jednacích řízení bez uveřejnění na svém ministerstvu tak rád chlubí. Na dopravě to bohužel vypadá, že bez JŘBU nevysoutěží vůbec nic," napsal vládní poslanec pan kolega Birke. Musím říct, pane poslanče prostřednictvím pana předsedajícího, že jste se mýlil. Jak dokázala smlouva s Deloitte, Ministerstvo dopravy už nevysoutěží ani s JŘBU nic, protože tato smlouva byla v první instanci zrušena.

Takže viníky jsou všichni a všechno. Ale i kdyby tato absurdní tvrzení byla pravdivá, jako že podle mého hlubokého přesvědčení nejsou, nic z toho by nemohlo ospravedlnit pana ministra já bych řekl z bezradnosti, z hledání slepých cest a slepých uliček. Zkusme si to shrnout ve třech bodech, na kterých vám to chci dokumentovat.

Poradce na mýto. Není potřeba. Ruším soutěž. Zakládám státní podnik. Potřebuji poradce. Uzavírám smlouvu. Zrušená smlouva. Tohle je přístup za 14 měsíců ohledně poradce pro výběr tendru.

Kolik a jaké soutěže budou? Nejprve prolongace stávající smlouvy o pět let. Potom pět let a nová soutěž. Potom tři roky a nová soutěž. Potom 15 měsíců, tři roky a nová soutěž. A poslední zpráva z úterka: dáme to z ruky.

A třetí jsou termíny nové soutěže. A já už jsem tu citoval schválená usnesení vlády. To není kritika opozice. Do konce roku 2014. Do března roku 2015. Do léta 2015. Do konce roku 2015. Dneska je to bez termínu.

Pokud se splní plány, které teď pan ministr, a já si přeji, aby ano, a říká, že to mýto začnou připravovat, ten velký tendr, až zvládnou vyřešení otázky po prvním lednu, to znamená někdy koncem letošního roku. Tak po třech letech fungování vlády pana premiéra budeme ve stejné situaci jako 29. ledna 2014, kdy jsme byli tři roky před ukončením tendru a měli jsme tři roky na průběh tendru. A v prosinci 2016, když to půjde dobře, budeme mít tendr na tři roky, budeme tři roky před ukončením toho tendru a budeme říkat, že potřebujeme na tendr tři roky. Takže jsme to jenom v čase o tři roky posunuli.

Pokud jste se v té změti dat, termínů, způsobů soutěže ztratili, nedivím se vám. Mám pocit, že se v tom ztratil i pan ministr i mnozí z nás, kteří se mýtu věnujeme. Ale slíbil jsem, že navrhneme nějaké řešení. Velmi se obávám, že v této chvíli neexistuje legislativní nástroj, který nám umožní provozovat mýto po 1. lednu 2017. Tendr na poradce za 52 milionů byl zrušen s tím, že není časová tíseň. Nevím, jestli můžeme spoléhat na to, že tendr za jednotky miliard, to je na ty tři roky, z ruky, zrušen nebude v případě, že tendr na desítky miliard v případě dlouhé soutěže nestihne stejný osud. Takže si myslím, že pokud máme, a věřím, že

všichni máme zájem, tak podle mě budou nutné legislativní kroky, které to umožní prolongovat.

Jen tak na okraj. Pan ministr říkal, jak ta smlouva byla špatně připravena před těmi deseti lety. Já to hodnotit nebudu. Čirou náhodou si vybral téhož poradce, tutéž firmu, která státu radila s tolik kritizovanou smlouvou z roku 2005 a 2006. Tak já nevím. Je to dobrý poradce? Nebo špatný? V roce 2005/2006 poradil špatnou smlouvu. Teď nám má poradit dobrou smlouvu. Ale to jen na okraj.

Já jsem měl (nesrozumitelné) usnesení, ještě obecnější poznámku k resortu dopravy. Opravdu jsem přesvědčen, že to není typický politický resort, typický střet pravice–levice, typický střet opozice a koalice nebo koalice a opozice, chcete-li. Někdy to vypadá, že to, co bude za pět šest let, je hrozně daleko. Ale v dopravě je to opravdu krátká doba. My stojíme před něčím, před termínem, který někteří odborníci používají, a já si to s jejich dovolením vypůjčím – stojíme před transformací dopravy jako odvětví. Ať se nám to líbí nebo ne, pravděpodobně v roce 2022, což je za šest let, připadá nám to hrozně daleko, skončí přísun peněz z evropských fondů. A můžeme říkat, že ve špatném roce jsme (nesrozumitelné) 25 mld. a v dobrém roce 40 mld. a kdo byl lepší a kdo byl horší v čerpání. Ale od roku 2023 tam pravděpodobně bude nula. Ani 25, ani 30 mld., ani 40 mld. A otázka zpoplatnění naší dálniční a silniční sítě úzce souvisí s budoucím financováním jak údržby, oprav, tak rozvoje. A máme dvě možnosti: buď nebudeme dělat nic, nebo to budeme odsouvat, a podotýkám, my všichni, teď to neberte jako kritiku vlády, a pak se to bude řešit šokově a skokově a bude to velmi nepříjemné. Anebo společně budeme hledat řešení, které by postupně něco řešilo, k čemuž se přikláníme my, občanští demokraté. Jsme připraveni se na takovém řešení podílet například na půdě hospodářského výboru. Protože jak už jsem říkal, mýtný systém, když ho vysoutěžíme, a já věřím, že ano, bude 10 možná 12 let, to znamená, to jsou tři, možná čtyři funkční období, že těžko přesně trefíte s příchodem nové vlády zrovna uzavření tendru. Takže to není otázka jednoho volebního období ani dvou, není otázka jedné vlády nebo dvou, je to otázka zodpovědných politických stran, které by se k tomu problému měly takhle připravit.

Slýchávám námitku, že přece funguje řídicí výbor. Tak já za sebe říkám, že řídicí je ve slově jenom podle názvu. Tato skupina lidí, bez urážky, slouží k tomu, abychom řekli: My jsme to tam předložili, oni to vzali na vědomí a materiál buď změnila koaliční rada – na což má plné právo, chci říct, abyste neřekli, že to kritizují. Je to normální, že klíčový materiál politického charakteru nakonec schvalují špičky politických stran. To tak bylo, to tak je, to tak bude. Pak ale to není to, že hledáme nějaké řešení na 10, 12 let v nějaké široké politické shodě. To si nestěžuji, to jenom konstatuji fakt.

Já bych doporučoval přenést tu debatu z půdy Ministerstva dopravy a jeho řídicího výboru na půdu Poslanecké sněmovny. Mohli bychom zřídit nějakou komisi, nemyslím vyšetřovací, myslím pracovní, do které bychom mohli přizvat externí odborníky. Ono jich v té České republice zas není tolik. Nejsou stovky odborníků, ze kterých bychom složitě vybírali, kdo by nám s tím radil. Potom by mohla každá frakce či poslanecký klub poslat jednoho člověka, abychom společně hledali, co musíme změnit legislativně na tom, aby od 1. ledna 2017 mohla být uzavřena nějaká smlouva s někým. Protože říkám opakovaně, ta soutěž, mluvím o té velké soutěži, má být technologická, neutrální a férová. Takže nemůže být pro Kapsch, ale nemůže být ani proti Kapschi. Pokud někdo takhle uvažuje a vidí za debatou o způsobu řešení konkrétní firmy, tak uvažuje špatně a používá staré české přísloví "podle sebe soudím tebe". A není to jednoduché. V tom se určitě shodneme všichni, kdo se v tom pohybujeme. A když pan ministr říká, že to řeší, já mu věřím. Jenom si myslím, že zrovna tím lidem, které si vybral jak v tom Cendis, nebo toho člověka, který o mýtu nic nevěděl a vede tým, že to prostě nebylo šťastné.

Já ta usnesení nebudu navrhovat, protože o nich nebudeme hlasovat. Kdybyste čirou náhodou schválili program, tak už se přihlásím s krátkým vystoupením, kde ta usnesení mám. První část usnesení by vyzvala pana premiéra, aby zavedl v zásadě krizové řízení tohoto projektu, pokud ho nazveme Mýto 2017. A druhá, abychom společně zřídili nějakou komisi složenou z odborníků a zástupců politických stran, která by hledala řešení nového mýtného systému, možná i tu otázku od 1. ledna 2017, a zamyslela se nad financováním dopravní infrastruktury po roce 2022.

Ať tady bude kdokoliv, umím si představit ty debaty z jara roku 2023. Málo jste čerpali! Hodně jsme čerpali. Mohli jste čerpat víc! Dělali jsme, co jsme mohli. Ale minulá a předminulá vláda to podcenily, špatně to připravily a byl to já nevím kdo všechno. Ale to nikam nevede. To nepřivede ani korunu v tom roce 2023 do rozpočtu pro dopravní infrastrukturu.

Samozřejmě můžeme říct a zvolit nejjednodušší řešení, že tam vždycky dosype státní rozpočet. Ale to není realistická představa. Kdo z vás někdy vážně četl státní rozpočet – a můžeme se přít, jestli má být schodek 70 letos, nebo 40, jak jsme navrhovali my – tak prostě výpadek 25 miliard není nic, co by šlo vyřešit z roku na rok. Tak k tomu jsme chtěli vyzvat.

Pevně věřím, že pan ministr ani pan premiér to nebrali jako zbytečnou kritiku vlády, když jsme zanalyzovali to, že za dva roky přes snahu dvou ministrů dopravy jsme nepokročili ani o krok. Ukázal jsem na konkrétních datech vládních materiálů, že ty termíny a harmonogramy, které si sami schvalují, a podle mých informací velmi často to byl návrh Ministerstva dopravy, který prošel vládou, ne že to vláda změnila a zkrátila, tak že jsme se bohužel nikam nepohnuli. A skutečně, proto jsme tu schůzi svolali. Vidíme významná právní rizika, že možná se podepíše nějaká smlouva od 1. ledna, ale bude v souladu s právem? Jaký argument použijeme na JŘBU ve světle těchto dat a těchto harmonogramů? Není to tak jednoduché. Proto říkám, že se máme společně zamyslet možná nad kreativním, možná nad neobvyklým, ale s největší pravděpodobností legislativním řešením. Protože si myslím, že exekutivně se to úplně vyřešit nedá a že tam ta rizika jsou příliš vysoká.

A když jsem mluvil o 25, 30, 35 miliardách na rozvoj, nebo spíš údržbu při tomto čísle, dopravní infrastruktury, tak když si řekneme číslo zhruba 10 miliard výběru, dejme tomu 20 % z toho jde pryč, ale 8 miliard čistého příjmu, to je taky velmi zásadní číslo, se kterým se rozpočet kterékoli vlády v kterýkoli rok nevyrovná ze dne na den. Že 31. prosince vám ještě přiběhne 800 milionů za měsíc a 31. ledna následujícího roku vám už nepřiběhne.

Takže bez těch usnesení berte jako nabídku z naší strany, že jsme připraveni se na tom podílet, ale ne ve formátu stávajícího řídicího výboru. Protože tam za prvé, i kdybychom chtěli hlasovat, jako že já osobně nechci, protože jsem říkal v červenci, pan ministr podle mého názoru nevybral šťastnou cestu a já k tomu nechci svítit, protože nepovažuji tu cestu za šťastnou, a dneska se ukazuje při změně postoje Ministerstva dopravy, že to byla bohužel pravda. Ale v případě, že to bude na půdě Poslanecké sněmovny, pod gescí hospodářského výboru, že to nebude silové hlasování, že prostě logicky tady má koalice víc poslanců a opozice méně. A pokud takhle postavíme nějakou odbornou komisi k řešení mýtného, že se tam dá hlasovat. A opozice může prohrát to hlasování, tak nehledáme výsledek, hledáme jenom prostředek, abychom řekli: My jsme jednali, nedohodli jsme se, někdo rozhodnout musel. To je pravda. My nabízíme, že jsme připraveni se na té práci podílet.

Děkuji za pozornost. (Potlesk části poslanců zprava.)

Předseda PSP Jan Hamáček: Děkuji, pane předsedo. Než budeme pokračovat, tak ještě omluva pana poslance Šrámka z celého dnešního jednání, a to z pracovních důvodů. A omlouvá se pan ministr financí rovněž z pracovních důvodů, a to z obou schůzí na dnešní den.

Prosím pana předsedu Laudáta s přednostním právem a připraví se pan předseda Faltýnek.

Poslanec František Laudát: Děkuji, pane předsedo, za slovo. Dámy a pánové, již zhruba víc než půl roku, tak jsme se domlouvali s kolegou Stanjurou, že k této záležitosti, této kauze budeme přistupovat kooperativně. Domlouvali jsme se s panem poslancem Birkem, s panem kolegou Šidlem a s dalšími, že budeme situaci kolem přípravy výběru mýtného po roce 2016 monitorovat v řídicím výboru jako přizvaní. Bohužel musím tedy říct a i dneska, a vy to z kuloárů moc dobře víte, pane kolego Faltýnku prostřednictvím pana předsedajícího, že jsme tady nechtěli trhat pana ministra, nevyzýváme ho k odchodu. Ale musím tedy říci, že jestli někdo začal hodně nešťastně, tak to byl pan ministr.

Já se domnívám, že se nejedná o problém, krizi a průšvih pana ministra, ale o problém, krizi a průšvih celé této vlády. Je řada i dostupných, veřejně dostupných dokumentů, ze kterých jasně vyplývá, že již od roku 2014, z některých tady pan kolega Stanjura citoval, vláda věděla a musela vědět, všichni ministři, že elektronické mýtné není řešeno tak, aby bylo nalezeno řešení po 31. 12. 2016. Že jsou prováděny zmatené kroky, zmatené výroky na to, mediální přestřelky mezi premiérem nebo některými členy sociální demokracie versus panem ministrem.

Ale to je všechno pouze pěna proti tomu, že dneska stojíme před situací, že reálně v rámci stávající legislativy může dojít k tomu, že Česká republika se kvůli Ministerstvu dopravy může dostat do arbitrází, může se dostat do soudních sporů, a ten jeden z nejhorších možných scénářů – může se dostat k tomu, že po 1. lednu, už vlastně za 11 měsíců, přestane vybírat mýtné a při současném výběru to znamená nějakých 800 i více milionů korun ztráty každý měsíc.

Já bych jenom, když už tady pan ministr začal historickým okénkem, tak já bych vám řekl historické okénko z výrazně menší minulosti, už to tady dvakrát padlo, i když v případě projevu pana ministra neznalí věci by si snad mohli myslet, že jsem byl ministrem dopravy, to nikoliv. Nicméně my jsme společně s ODS před rokem a něco iniciovali mimořádné zasedání Sněmovny s cílem zřídit vyšetřovací komisi, nebo se dohadovat o jiné modifikaci přístupu k situaci v resortu dopravy. Tady seděl pan ministr Prachař, ten se celou dobu blaženě usmíval, možná by Česká televize ještě našla ty záběry. Za mémi zády, musím říct až na krátkou dobu, tu seděl pan premiér Sobotka, nevystoupil, mlčel, totéž, kupodivu, se svého ministra nezastal ani pan předseda hnutí ANO Babiš. Několik týdnů, jestli si vzpomínám, poté pan ministr Prachař skončil.

Proč tady o tom mluvím. Já jsem tady předkládal asi nějakých 15, 20 položek, kde byly situace, kdy se zjevně věci neposunuly, mýtné bylo také jedna z těch položek. Ale chci vám říct, jestli se domníváte – vy jste nepustili program k projednání. Jestli se domníváte, že se morálně nepodílíte na škodě, tak jedna z těch mnoha položek, které byly, bylo svévolné přerušení rekonstrukce jednoho z úseku dálnice D1 v oblasti Jihlavy. Jaká náhoda. Já jsem upozorňoval na to, že jestli vyženete bez zjevných příčin (nesrozumitelné), byly údajně horší klimatické podmínky na Vysočině, týden předtím začínala rekonstrukce druhé poloviny dálnice na 50. kilometru. Víte, kdo tam jezdí každý den nebo z toho kraje pochází, tak ví, že tak dramatické rozdíly nejsou. Samozřejmě nemohl pan Prachař, resp. jeho poradci, kteří tam zjevně měli nějaké zájmy, vědět, jaká bude zima, ta přišla velmi pozdě, takže by tam byla obrovská časová rezerva, to nemohl vědět. Nicméně jestliže někdo svévolně přeruší tuto stavbu, tak pak se nabízí otázka, že si asi ta stavební firma bude chtít kompenzovat náklady za to, že musela buď převelet, nebo propustit stavební dělníky, odvelet stroje, pak je zase zjara přivést, že něco stojí zařízení staveniště, a nemluvě o tom, že jste ztrpčili, nebo pan Prachař ztrpčil další motoristické sezony v loňském roce.

Jaká náhoda, když myslím že v pondělí po ránu ředitel ŘSD Kroupa mluvil v České televizi a jen tak namátkou, neřekl přesně detaily, ale to se určitě dozvíme při nějaké interpelaci nebo mém hodnocení stavu resortu dopravy, které hodlám zpracovat do konce února, že tam jsou problémy s vyjednáváním, že jsou tak nějaké cenové dohady, že stavba byla přerušena. Vy sami tedy nesete morální odpovědnost, kteří jste tenkrát nepřipustili projednání, spoluodpovědnost a politickou spoluodpovědnost za škody, protože pro mě nic jiného, pokud někdo zcela zbytečně zasáhne do platné smlouvy, dodavatel to chtěl postavit, všechno chtěl udělat podle smlouvy, vy jste mu v tom zabránili, nebo váš ministr, tak byste se měli podílet na kompenzaci těch škod, těch vícenákladů taky. Minimálně za to nesete odpovědnost.

Nicméně zpátky k elektronickému mýtu. Již někdy v květnu nebo začátkem června, nevzpomínám si přesně, pan kolega Stanjura mě informoval, že bychom měli kooperativně přistoupit k tomu, abychom chodili jako pozorovatelé na řídicí výbor, pak jsme začali jednat i s panem kolegou Birkem a dalšími. Sešel jsem se s panem ministrem Ťokem, který s tím neměl problém, i následně se tak stalo. Chtěli jsme z toho skutečně ne třískat politické body, ale aby nedošlo k této lapálii, která nikomu neslouží a ke které se nyní schyluje. Bohužel tedy řídicí výbor, musím konstatovat, že jsem tam několikrát byl, někdy, už o tom mluvil pan kolega Stanjura, když je úporně poslední dobou svolával na úterky na 10. hodinu, kdy my máme grémium, jsou poslanecké kluby před jednáním Sněmovny, upozorňovali jsme na to, přesto ta praxe pokračovala. Ovšem to je, dejme tomu, technický problém. Co je problém, že řídicí výbor nic neřídí. Je to diskusní klub, jakýsi mix, nyní tedy politiků, odborníků, úředníků Ministerstva dopravy a dalších, kde materiály byly předkládány někdy pozdě, někdy ad hoc, pak se ta praxe tedy změnila, nicméně došlo i k tomu, že na vládu odešly i materiály ke schválení, k projednání, řídicí výbor je předtím neměl, takže se k nim vracel zpětně. Nic nepomohlo rozčilování kolegy Birkeho, moje i dalších lidí. Někteří účastníci v hrůze z toho, že se zjevně schyluje k problémům, tak se začali omlouvat. Ale říkám, já si nevzpomínám, že by na řídicím výboru bylo kdykoli hlasováno o čemkoliv. Tam se nehlasuje, prosím, je to skutečně jakási z hlediska věcného konzultační skupina. Snad nikdo, a vy nepustíte program, aby ať už kolega Šidlo nebo kolega Birke tady mohli říci svoje postřehy a svoje názory. Ale doufám, že nikdo si nedovolí mě obviňovat z toho, že jsem tam působil nějakým způsobem destruktivně. Marně jsem se snažil jim říci: Udělejte analýzu Ministerstvu dopravy, udělejte analýzu závazku, udělejte varianty krizových postupů, udělejte nejenom účetní, ale i komerční odhad skutečné ceny stávajícího systému, udělejte to, to, to. Něco málo se z toho stalo, ale řada dalších věcí hotova nebyla. Prostě řídicí výbor versus management, a nevím, jestli říci slovo odborníci, ale ti, co to mají na starosti na nižších úrovních na Ministerstvu dopravy, to byly prostě dvě mimoběžky, které se nepotkávají.

Co je zásadní, že zřejmě nedošlo vůbec k pochopení toho, že tam neplánujeme nějaké vize, že máme řešit standardní projekt, standardní problémy, nebo nestandardní možná v nějaké části, ale že tam si nemůžeme hrát. Jazyk, kterým jsou zpracovávány ty dokumenty, které byly předkládány vládě, proto říkám: Vláda je pro mě hlavním viníkem, tak přece jestliže si ministři vlády do toho nahlédli nebo jim to zpracovávali jejich poradci, stanoviska, postoje, tak přece museli vědět, že to je návrat minus někam před rok 89 v tom jazyku. Jestliže jsme u nějakého konkrétního projektu, tak tam musí být jasná terminologie, kontrolovatelné názvy, kontrolovatelné časové například úseky, které mají svůj začátek a konec a jsou pojmenovány.

Já bych vám tady jenom na to, abych vám ozřejmil, co mám na mysli, citoval alespoň několik věcí a to, proč jsem také bezmocný v tomto případě, jak prostě popohnat ten projekt dopředu.

Harmonogram, který byl předložen vládě, jmenuje se to Časový harmonogram realizace konceptu přípravy systému elektronického mýta po roce 2016. Prosim, to je problém. Všude je koncept, vize, příprava, příprava k přípravě, ale nejsou tam konkrétní kroky nebo je to zmatené, je to normalizační terminologie. Je mi líto.

Takže když si z toho časového harmonogramu vezmu první položku – zaslavnění technicko-organizačního poradce v desátém měsíci 2015. O tom už tady mluvil kolega Stanjura, je to obecně známo, to byla ta nešťastná smlouva, o které nedávno ÚOHS řekl, že nebyla uzavřena v souladu s právním řádem České republiky.

Další položka je zajištění součinnosti generálního dodavatele. Jenom neformálně, nescházím se s žádnými firmami, pokud funguji ve státní službě, pro stát, nicméně vím, že speciálně společnost Kapsch vysílala signály, že s nimi nikdo kvalifikovaně nejedná, či vůbec nejedná. Bylo by docela zajímavé, aby tady pan ministr řekl konkrétní dny a termíny, kdo a jak jednal, aby se ukázalo, na čí straně je pravda, jaké byly předměty jednání, jaké byly výsledky. Nicméně se domnívám, že je to chaotické. V nějakých fázích v řídicím výboru bylo, že se někdo s někým sice sešel, ale výsledky rozpačité. Možná se jednání nedaří, já to prostě nevím. A zjevně podle postupu dalších prací nedaří.

Příprava zadávacího řízení na provoz stávajícího systému elektronického mýta. Co je to příprava? Tak se připravím. Takhle kdybyste postavili harmonogram na jakoukoliv stavbu, tak to bude příprava, škoda, že tady není příprava přípravy a podobně. Jsou to takové položky, pod které se pak schováte. A výsledkem je, že skutečně jsme dneska, troufám si říct, v bodě nula. Běží čas, České republice tikají hodiny, které říkají 800 mil. každý měsíc, a tady je příprava, příprava přípravy.

Zahájení zadávacího řízení. Zase zahájení, začnu, ale pak je tady nějaký harmonogram, jestli v tom odečíst konec. Samozřejmě termíny i takto vágně formulované, jednotlivé kontrolní body se sypou jak domeček z karet. A sypaly se po celou dobu, co jsem to v řídicím výboru sledoval.

Nevím, jestli vládě nevádí, že dostává materiály, když je bere na vědomí, vždycky bývají velké diskuse, jestli tím, že něco berete na vědomí, že v tom už jedete nebo nejedete, to jsem zažil mnohokrát na úrovni samospráv. Takže někteří se už báli i brát na vědomí. Vláda některé z materiálů po několika odkladech vzala na vědomí, to znamená, že sami sebe usvědčujete z toho, celá vláda a pan premiér, že jste věděli a vědět museli, když jste pro to hlasovali.

Z materiálu Informace o postupu plnění usnesení vlády České republiky č. 693 ze dne 26. srpna 2015 k základním parametrům zadávacího řízení, dokumentace pro zadávací řízení na provoz systému elektronického mýta po roce 2016.

V části B – Analýza možných variant k zajištění provozů po 31. 12. 2016, tam se píše: Smlouva o poskytování služeb technicko-organizačního poradce ze dne 13. října 2015. Byl zadán úkol zpracovat analýzu možných variant k zajištění provozu systému elektronického mýta po 31. prosinci 2016, která by vycházela z aktuálního stavu přípravy a především poznání dané problematiky.

Teď jsou tady zpracovány čtyři varianty. Já bych vám tady řekl stručně obsah varianty č. 3 – Prodloužení stávající smlouvy o poskytování služeb spojených s provozem systému výkonového zpoplatnění vybraných pozemních komunikací v České republice. Dále také SOS, příznačný název, se stávajícím dodavatelem včetně zajištění implementace evropského elektronického mýta, evropské služby elektronického mýta EETS a součinnosti při ukončení poskytování či předání systému elektronického mýta.

Pak je tady varianta č. 4 – Prodloužení o SOS. (Neklid v sále.) Mohl bych poprosit o klid? Se stávajícím dodavatelem při současné modifikaci této smlouvy ve smyslu úpravy, rozsahu a ceny plnění – bla, bla, bla.

Co mě zaujalo, asi vládě a ministrům nevadí, když pak jsou závěry analýzy a tam vám doporučují, je tady konstatováno, že varianty 3 a 4 jsou velmi rizikové, skoro nejrizikovější, ale o kousek dál je v materiálu, že z tohoto důvodu jsou rizikové všechny posuzované varianty. Jedná se o riziko, které nelze vyloučit, přičemž varianty 3 a 4 mají z tohoto pohledu riziko extrémní. A další bod: Matematickým propočtem faktorů vstupujících do multikriteriální analýzy bylo stanoveno pořadí vhodnosti variant 4, 3, 1a, 1b, 2a a 2b. Takže to je přesně ukázka toho, jak materiály fungují, jak jsou koncipovány.

Vidím základní problém: pan ministr Ťok nemá na Ministerstvu dopravy kvalifikované a schopné odborné zázemí, dostal se do slepé uličky s externími službami, které by to Ministerstvu dopravy, které je po personální genocidě, a nepřičítám to jemu za vinu, ale jeho předchůdci, ve stavu, že už není schopno plnit některé základní funkce. Co se týká koupení projektů a poradenských služeb zvenku, tak to prostě nevyšlo, ÚOHS to zrušil. Samozřejmě jsme také, a nejenom já, upozorňovali na jednom z řídicích výborů, že pravděpodobnost, že ÚOHS neposvětí uzavřenou smlouvu se společností Deloitte, je vysoce pravděpodobná, pravděpodobnost větší než malá, a výrazně větší.

Domnívám se, že jsme jako TOP 09 odmítli další účast v řídicím výboru, který nic neřídí a který pouze slouží jako mediální zástěrka pro to, že jste u toho všichni, můžete za to všichni, je to napříč politickým spektrem, není to náš problém. Domnívám se, že cesta přes hospodářský výbor, přes zřízení jakési politické komise při hospodářském výboru, kam by pan ministr pravidelně dával informace o postupu, plnění konkrétních kroků, kterému by předcházela normalizační, ale zcela jasná a konkrétní s definovanými úkony, s definovanými kroky, s definovanými časy časový harmonogram postupu, že je to v tuhle chvíli pro politiky jediná možná cesta, jak alespoň vidět, co se kolem bude dít.

Když se mě včera jeden novinář zeptal, co jsem doporučoval v minulosti a co bych doporučoval nyní, tak jsem říkal: v minulosti jsem říkal, že je pravděpodobné, že se stihne vypsát to, co vláda, a myslím, že to bylo jedno z prvních a posledních usnesení, které plně podporují, mělo svoji hlavu a patu a bylo naprosto fěrové, bylo to usnesení, kterým vláda uložila panu ministru dopravy vypsát technologicky neutrální soutěž na výběr mýtného po 31. 12. 2016, že to platilo. Poměrně záhy už ale bylo jasné, že Ministerstvo dopravy to nestihne. Říkal jsem, že bude asi schůdné pro orgány činné v trestním řízení, pro politiky, pro české daňové poplatníky, pro ÚOHS, když uděláte jasné definované kroky k tomu, že běží přípravy a vypsání tendrů v duchu tohoto usnesení vlády, a současně zřejmě přes jednací řízení bez uveřejnění, paralelně nebo ve vhodný čas, ale už musí být nějaké konkrétní kroky jasné a v souladu s českou legislativou, tak prodloužíte stávající smlouvu, abyste získali dostatečný časový prostor. Tohle se nestalo, protože z hlediska zákona nevím, že by nějaké konkrétní kroky typu, že je hotová dokumentace pro výběrové řízení, že už je oznámen termín zahájení výběrového řízení, nic takového není. To znamená, že... (Odmlka pro hluk v sále.)

Předseda PSP Jan Hamáček: Já prosím levou část sálu o klid. Děkuji.

Poslanec František Laudát: To znamená, že pokud dojde nyní k podepsání smlouvy nadivoko se stávajícím provozovatelem, ať už to budou nějakí oponenti, kteří se rozhodně na tuto velmi lákavou ekonomickou kořist chtěli vrhnout, nebo orgány státu, ať už je to ÚOHS, NKÚ apod., tak notně musí konstatovat, že vláda, potažmo Ministerstvo dopravy se uchýlí ke krokům, které nebudou konformní s českou legislativou.

A to, co tady říkal pan kolega Stanjura. Mě skutečně v tuto chvíli nenapadá jiné možné řešení, které by neohrozilo beztržnost aktérů případných dalších kroků, než vymyslet nějaký zcela absurdní sice, ale v tuto chvíli jediný možný legislativní nástroj. Tím myslím jakýsi zákon, který by legalizoval provozování mýtného po 31. 12. 2016. Nic jiného mě nenapadá. Nejsem schopen ovšem v tuto chvíli říci, co to udělá např. s orgány Evropské unie, které se zabývají prostředím hospodářské soutěže, co to udělá s případným čerpáním fondů, a nejenom v resortu dopravy atd. atd. To už bude tak vysoce sofistikovaná záležitost, jak by vůbec takový zákon měl vypadat, že nevím, jestli náhodou se tam nenajdou tisíce špatných uliček.

Dámy a pánové, se zkušeností toho, co se děje od okamžiku, kdy jste neodsouhlasili program schůze před rokem a něco v situaci v resortu dopravy, vás znovu vyzývám, abyste v tomto případě přistoupili k racionálnímu jednání, abyste lidem typu Karla Šidla, Jana Birkeho a dalších, kteří se problematikou zabývají, umožnili, aby mohli říci své zkušenosti, své názory, a umožnili jim vystoupení. Děkuji vám za pozornost. (Potlesk poslanců TOP 09.)

Předseda PSP Jan Hamáček: Další s přednostním právem, kdo bude vystupovat, je pan předseda Faltýnek a připraví se pan předseda Kalousek.

Poslanec Jaroslav Faltýnek: Hezké dopoledne, kolegyně, kolegové. Já nejsem odborníkem na mýto na rozdíl od kolegů Laudáta a Stanjury, ti tomu asi rozumí více než já. Teď to nemyslím špatně, nicméně přesto mi dovoluji pár slov a poznámek k tomu, co tady zaznělo.

Já bych si dovolil trošku nesouhlasit, ale současně prosím prostřednictvím pana předsedajícího pana kolegu Stanjuru, aby pokud možno na to nereagoval (smích zprava), že historie v této kauze je pravěk a že nemá smysl se o tom bavit. Já si to osobně nemyslím, protože přece všichni, kdo jsme se o tento problém nějak zajímali, víme, jak byly nastaveny parametry provozování mýta od roku 2006 do roku 2016. A já neříkám touto větou, že všechno bylo špatně. Ale pokud jenom v rychlosti zrekapituluji, jak to vlastně celé proběhlo, tak víme, že v roce 2006 byla vybírána v neutrálním výběrovém řízení nejlepší technologie pro naši zemi. A tehdy ze čtyř nabídek byla vybrána mikrovlnná technologie, kterou nabízela firma Kapsch. Další tři zájemci byli z nějakých důvodů vyloučeni. Ale já to nijak nekomentuji. Prostě stát se rozhodl v té době, že je pro naši zemi nejvýhodnější tato technologie. Tato technologie funguje v celé Evropě s výjimkou dvou států, a to konkrétně Německa a Slovenska, kde funguje technologie satelitní. A někde funguje kombinovaná.

Pokud se týká nákladů, můžeme diskutovat, jestli jsou nízké, nebo vysoké. Můj osobní názor je, že jsou vysoké náklady na výběr mýta v České republice. Myslím si, že je tam určitě prostor pro snížení těchto nákladů, ať už je to formou soutěže, nebo jednáním se stávajícím provozovatelem. Ale to je věc Ministerstva dopravy, které vykonává exekutivu, nikoliv nás jako Poslanecké sněmovny. V tom souhlasím s Františkem Laudátem. Tak jenom pro vaši informaci, náklady na Slovensku jsou zhruba 50 %, u nás 20, v Rakousku 10. Takže můžeme si porovnat, jak který systém v kterém státě Evropy funguje.

V roce 2006 byla vybrána tato technologie. Během deseti let se do majetku státu dostala technologie, železo a OBU jednotky v pořizovací hodnotě zhruba kolem 8 mld. korun. To je dneska v majetku státu. Co se bohužel do majetku státu nedostalo, je právě ten zmíněný dodatek, který byl uzavřen 8. 6. 2006, tzn. celý ten zbytek, know-how, software atd., ten se bohužel do majetku státu nedostal. Smlouva nemá jasně pojmenováno, jakou součinnost ten stávající provozovatel má státu poskytnout při předávání toho systému, což je bohužel další problém, ale s tím je potřeba, abychom se společně nějak vypořádali.

Já bych chtěl poděkovat za relativně věcnou debatu dneska. Já jsem čekal trochu jinou debatu a jsem celkem příjemně překvapen, že ta debata se vede ve věcné rovině. A bylo by dobře, aby na závěr pan ministr reagoval na některé konkrétní věci, které tady zazněly, protože se mně zdálo, že ne úplně všechno byla sto procentně pravda.

Já snad ještě jednu věc na závěr svého krátkého vystoupení. Já jsem obdržel 12. listopadu 2015 a možná někteří z vás další také dopis od prezidenta sdružení ČESMAD BOHEMIA, což je sdružení, které zastřešuje dopravce, kteří jezdí po našich i zpoplatněných komunikacích a také platí českému státu, ta částka je z jejich strany zhruba 1,5 mld. korun ročně, což je 18 % na vybraném mýtu. A když to zkrátím, nebudu číst dopis celý, tak v podstatě je psaný panu premiérovi, protože oni vnímají, že to není problém pouze resortu dopravy, ale celé naší vlády. V podstatě nabádají k tomu, aby byla na nezbytně nutnou dobu prodloužena smlouva se stávajícím provozovatelem a současně vypsáno neutrální výběrové řízení na provozování mýta v příštích letech. Kdo má zájem, můžu mu tento dopis poskytnout. Čili tolik jenom velmi stručně z mé strany.

Závěrem chci říct, že nemůžeme přece pominout začátek celé této záležitosti, za jakých podmínek a jak vlastně byly nastaveny podmínky na provozování mýta v naší zemi na deset let, protože z toho se odvíjí další postup, jak budou nastaveny podmínky na provozování mýta na dalších deset – kolega Laudát nebo Stanjura tady říkali možná dvanáct, nevím – let. To je potom věcí dohody nejenom vládní koalice, ale určitě i ostatních politických subjektů zde ve Sněmovně, protože to zcela určitě přesáhne mandát jedné, dvou, možná i tří vlád. Děkuji.

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Já děkuji všem. Přeji hezké dopoledne. A nyní prosím k mikrofonu s přednostním právem pana poslance Kalouska.

Poslanec Miroslav Kalousek: Děkuji za slovo. Nebojte se, já se pokusím nebýt delší než můj předřečník. Ale než řeknu to, s čím jsem se přihlásil, dovoluji mi, abych krátce zareagoval na to, co řekl pan předseda Faltýnek, abych zareagoval na jeho úvahu... On mi do toho zrovna Faltýnek křičí, tak já počkám.

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Ano, pane poslanče. Já poprosím o klid a poprosím...

Poslanec Miroslav Kalousek: Děkuji. Abych zareagoval na úvahu pana předsedy Faltýnka o vhodnosti té či oné technologie. Já také nejsem odborník na mýto, ale vím něco o ekonomické výtěžnosti těchto systémů a vím něco o onom tenkém rozhraní mezi informačním systémem mýtného systému a bankovním systémem, který inkasuje příjem. A z toho vyplývá, a to prosím není můj názor, to je základní abeceda, že výběru vhodné technologie musí předcházet politické rozhodnutí, jaké komunikace chci v tom státě zpoplatnit. Protože máme dvě technologie povolené v rámci EU – jedna je mikrovlnná, jedna je satelitní. A pokud se stát rozhodne, a to je jenom jeho politické rozhodnutí, že zpoplatněny budou pouze páteřní komunikace, to znamená dálnice a silnice I. třídy, pak vychází jednoznačně jako výhodnější z hlediska nákladů, ale i výnosnosti technologie mikrovlnná. Pokud se rozhodneme pro výkonové zpoplatnění celé infrastruktury, což je samozřejmě zajímavá debata a já bych ji rád někdy vedl, jak bychom zrušili silniční daň a známky a všechno nahradili výkonovým zpoplatněním, ale to sem teď nepatří, pak je jednoznačně výhodnější technologie satelitní. To znamená, učinit rozhodnutí o technologii bez toho politického rozhodnutí, co chci zpoplatnit, je prostě chyba, protože se mohou rozhodnout pro tu

méně výhodnou technologii, protože nechci zpoplatnit všechno, a naopak. Takže tohle bychom si měli jednoznačně ujasnit.

Já bych si ale dovolil shrnout to obšírné expozé svých předřečníků, předsedů klubů ODS a TOP 09, na to, abychom si řekli, co za ty dva roky vláda dokázala udělat. Za ty dva roky dokázala udělat to, že v roce 2014 se neúspěšně pokoušela vysoutěžit projektového manažera, nic jiného se jí nepovedlo, a v roce 2015 se neúspěšně snažila rozjet výběrové řízení bez projektového manažera, což vyústilo zakázkou pro projektového manažera bez výběrového řízení, který je nejenom podle mého názoru, ale i podle pravomocného názoru ÚOHS, což byl krok v rozporu se soutěžním právem, a počkáme si tedy na to pravomocné rozhodnutí. Ale to je vše, co se stalo za dva roky. Za ty dva roky došlo k výběru, o jehož oprávněnosti můžeme s úspěchem pochybovat, projektového manažera, navíc projektového manažera, který byl projektovým manažerem onoho tendru v roce 2005, což je tedy v přímém rozporu s tím, co někdy zaznívá, že tendr v roce 2005 byl zpackaný, tak proč si tedy v takovém případě, když si to myslím, vybírám stejného manažera a zadávám mu to bez výběrového řízení, když si myslím, že ten tendr byl zpackaný. Anebo ten tendr nebyl zpackaný, pak si vybírám projektového manažera proto, že má vynikající a neopakovatelné zkušenosti, ale buď platí jedno, nebo druhé. Obojí platit nemůže. To bych také docela rád slyšel, co doopravdy platí.

Nicméně zatím veškerá diskuse, která se vede, se vede logicky o prioritní snaze mít od Nového roku zajištěn příjem z mýta, aby nedošlo k výpadku. To je nepochybně prioritou číslo jedna. Nicméně Poslanecká sněmovna z hlediska své kontrolní pravomoci nad vládou ČR by se měla také zabývat transparentností tohoto procesu. A chaos, který se za dva roky odehrává kolem toho, včetně toho jednoho jediného kroku, který je pravděpodobně v rozporu s právem, vidím jako z hlediska transparentnosti a práva problematický minimálně ve třech krocích.

Za první, ono neodůvodnitelné oslovení Deloittu v rámci zadávacího řízení bez uveřejnění, kde tedy běží rozklad na ÚOHSu. Ministerstvo dopravy už dostalo pokutu, nicméně pan ministr pokračuje dál v onom procesu, který byl nepravomocně zatím označen za nezákonný.

Za druhé, krok, který již je avizován, že k 1. lednu bude pravděpodobně uzavřena opět v rámci režimu JŘBU smlouva se stávajícím provozovatelem, a tady upozorňuji, že z hlediska soutěžního práva to bude stejný problém. Časový tlak, kterým to bude pravděpodobně zdůvodňováno, je těžko obhajitelný tváří v tvář faktu, že tato skutečnost je vládě známa dva roky a vláda měla dva roky na to, aby udělala férové výběrové řízení, a také to po poměrně dlouhou dobu statečně tvrdila. Naposledy mi to říkal pan premiér v našem televizním vystoupení, že samozřejmě v rámci harmonogramu se počítá, že proběhne řádné férové výběrové řízení. Na to si vezmu lístek do první řady, jestli se to stihne do Nového roku. Takže to je druhý problém.

A třetí problém je, že má-li proběhnout do Nového roku výběrové řízení, čemuž nevěřím, jak je možné, že člen vlády jedná v této době s jedním potenciálním účastníkem tohoto výběrového řízení a požádá ho o písemnou nabídku. Myslím tím teď jednání se společností Skytoll. Já pro to těžko hledám jiný výraz než slovo skandál, protože pokud chtělo mít Ministerstvo dopravy nějaké referenční nabídky, pak minimálně mělo být do té míry opatrné, že by se obrátilo na řadu jiných firem, které jsou potenciálně schopny takovou nabídku dát, ať už to je Autostrade, nebo Asfinag, nebo kdokoliv, ale jeden jediný s exkluzivním jednáním? Ať už to výběrové řízení proběhne jakkoliv a kdykoliv, tak vždy bude potřísněno a vždy bude zpochybněno tímto exkluzivním jednáním Ministerstva dopravy s jedním z potenciálních uchazečů a vždy tam budou padat otázky, proč jste v procesu zahájení výběrového řízení vedli exkluzivní jednání s jedním jediným a ještě jste si mu řekli o písemnou nabídku. Tomu jaksí nelze říkat transparentní proces!

Takže prosím, máme tady tři momenty: zadání Deloittu z volné ruky bez právního důvodu, ohrožuje nás zadání Kapschi z volné ruky z důvodů, které neobhájíme před právem, protože na to bylo poměrně dost času, a rozhodně se nestalo nic neočekávaného, co by vláda nemohla vědět, a exkluzivní jednání s jedním z potenciálních uchazečů budoucího výběrového řízení. Tři momenty, kde bychom se měli skutečně společně zamyslet, zda jsme se neocitli už na hranici prostoru, který je běžně nazýván pletichy proti veřejné soutěži, a ptát se, zda ty pletichy jsou způsobeny úmyslně a účelově, zda tomu časovému tlaku se vláda nebo Ministerstvo dopravy vystavilo schválně, aby mělo čím zdůvodňovat zadání z volné ruky, anebo zda to je prostá neschopnost. Jedno nebo druhé není nic pro vládu lichotivého a určitě to nemá nic společného s transparentností a určitě to nemá nic společného s volebním heslem politické strany, která za ministerstvo odpovídá: Ano, prostě to zařídíme. Zdá se, že to opravdu někomu zařizujete, ale určitě to není veřejnost a daňoví poplatníci.

Proto se domnívám, že by program této schůze měl být schválen a tou mimořádnou netransparentností a nebezpečnou netransparentností počínání vlády v této kauze bychom se měli zabývat. Děkuji. (Potlesk poslanců TOP 09 a Starostové.)

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Děkuji, pane poslanče. A nyní prosím další přihlášku s přednostním právem pana ministra Ťoka. Prosím, máte slovo.

Ministr dopravy ČR Dan Ťok: Vážená paní předsedající, vážené paní poslanci, vážení poslanci, rád bych reagoval na pár věcí, které padly, a musím říct, že jsem vždy a vždy překvapen, jak se věty vytržené z kontextu a věty postavené tak, jak chci, dají interpretovat i v tak jednoznačné záležitosti, jakou mýto je.

Rád bych zareagoval na jednu věc. Tady můj předchůdce na Ministerstvu dopravy pan poslanec Stanjura, prostřednictvím paní předsedající, říkal spoustu věcí, které nejsou úplně pravda. On dával dohromady materiály vlády plus novinové články, které nikdy nebyly autorizovány. Já zkusím pár věcí okomentovat.

Za prvé – ano, vyslovil jsem někdy na začátku, když jsem byl zhruba čtrnáct dnů, tři týdny v úřadu, větu, že je potřeba, abychom se podívali, jestli opravdu poradce potřebujeme, nebo nepotřebujeme. Říct nepotřebujeme poradce, prohlásil Ťok, a pak ho chtěl, je trošku fabulace, která si myslím, že není pravda a nedá se s ní vůbec argumentovat.

Druhá záležitost – státní podnik Cendis. Cendis prosím nikdy nebyl založen pro mýto. Já jsem to nikdy neřekl. Že o tom spekulovali a píšou stejným způsobem někteří novináři dokonce i z novin, které jak říkáte, nejsou nepřátelské, tak je to prostě bohužel pravda a tak to funguje. Abych to osvětlil, Cendis je primárně firma, která vznikla transformací bývalého podniku, který byl na odpady, a tento podnik má převzít IT zakázky a pomáhat v IT zakázkách Ministerstva dopravy. To znamená, není to podnik, který je primárně pro to, aby řešil mýto. Nikdy takto nebyl založen. Že tam byl člověk, který pomáhal s mýtem, a že jsme ho skrze tuto organizaci platili, je pravda, ale je to úplně jinak.

A pak přejdu k další věci. Ano, jsou tady harmonogramy, které tato vláda – nebo Ministerstvo dopravy vládě předložilo a vláda je schválila. Ale pokud si budete číst poctivě a dobře všechna usnesení, všechna jsou podvázána jednou naprosto zásadní záležitostí, kterou jsem se tady snažil na začátku vysvětlit a která je bohužel pravda, ať s ní uděláte co uděláte, a to je, že nám stávající poskytovatel dá součinnost. A my máme, dámy a pánové, dvě možnosti. Buď nám stávající dodavatel poskytne součinnost a pak můžeme dělat spoustu věcí, a já to říkám při věci, že ta součinnost není úplně jednoduchá, anebo nám součinnost neposkytne a pak máme velký problém. To znamená, náš harmonogram byl založen na tom,

že součinnost dostaneme. My se o součinnosti dlouhou dobu bavíme a bohužel jsme se dál nedostali.

Pamatuji si dobře na náš rozhovor s panem poslancem Stanjurou, když říkal – vysoutěžte velkou soutěž a pak můžete jít dál. Já jsem tehdy říkal – já s tím souhlasím. Řekl bych, že my máme soutěž do velké míry připravenou, bez té zásadní věci, která nám chybí, a to je ta součinnost. Já bez součinnosti se prostě nepohnu. A když nevydefinuji, jakým způsobem přejde jeden systém do druhého, jakým způsobem udělám tyto kroky, tak soutěž bude pro kočku. Protože i když se dohodnu, tak bez těchto kroků to neudělám. A tady budu citovat slova, která tady padla: Jsou procesy, které trvají pět až šest let. Ano. Na Ministerstvu dopravy jsou takové procesy, a to je příprava například mýtného systému, pokud nebudu mít součinnost a budu vybudovávat systém, který poběží paralelně s tímhletem a prostě ho překryje. Ale v tom případě už zahájení takového výběrového řízení v době před čtyřmi lety bylo pozdě, nebo bylo tak tak, aby se to dalo stihnout.

Jsem připraven vypsát soutěž s tím, že dohodnu součinnost, ale bez součinnosti pro to potřebuji ten čas. A ten čas nám někdo vzal v roce 2006, kdy řekl – pak se musíš dohodnout. Jestli já bych byl dodavatelem mýta, který se musí dohodnout, jakým způsobem ho předám dalšímu, no tak mám zlatý talon v kartách a můžu to hrát.

Chtěl bych jenom z tohoto místa ještě zareagovat na další věci. Prosím, používejme slovo transparentnost tak, jak se má. Jsem přesvědčen a chci prokázat, že Ministerstvo dopravy ve všech krocích, které dělá, transparentnost dodržuje. Říkat jednání, kdy mě osloví jeden z dodavatelů, který nechce, nebo neříká, že chce soutěžit dál v soutěži, a přijde s nějakou konkrétní nabídkou, jak řešit stávající situaci, a já ho požádám, aby ji konkretizoval bez toho, že bych mu říkal, že chce nabídku? Jako pokus o pletichu v hospodářské soutěži je sice, řekl bych, hezký bonmot, ale má od pravdy hodně, hodně daleko.

Totéž si myslím, že tady vůbec nejde o to, že bychom my se vymlouvali na časový tlak, a tím vysvětlovali, proč si bereme Deloitte jako poradce.

My jsme tady v technologické nedostatečnosti a nemáme šanci vůbec vypsát soutěž bez součinnosti se stávajícím dodavatelem, popř. máme hodně málo času, abychom to s jeho nesoučinností vypsali. A to je ten základ našich návrhů, které jsme měli.

Takže to je za mě všechno. Děkuji.

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Já děkuji. Další přihlášený s přednostním právem je pan poslanec Kováčik, kterého v tuto chvíli nevidím v sále, proto dám dalšího v pořadí jemu přednost a tím je pan poslanec Stanjura. Prosím, máte slovo.

Poslanec Zbyněk Stanjura: Já už jsem nechtěl. Díky tomu, že bude program, tak nechci vystupovat třikrát a dělat, že vedeme debatu, když debatu neumožníte. Ale pan ministr opět řekl, on je o tom přesvědčený, že smlouva z roku 2006 je špatná, a já se s ním nepřu, já to jenom nechci řešit, a současně říká, že si vybral tu samou firmu, která tu smlouvu připravila pro stát. Necítíte ten rozpor? Já ho cítím. Nemůže platit obojí. Anebo pak říkáte, záleží, kdo je ministr. Když byl Šimonovský, tak firma to udělala špatně. A když jsem já, tak to udělá dobře. Mně se nezdá, že je to relevantní argumentace.

Ale pan ministr ve svém vystoupení řekl to, v čem se názorově lišíme, a to není vůbec politická věc. Jsem přesvědčený, říkal jsem to opakovaně, pane ministře, že jste uvěřil tezi, že bez stávajícího provozovatele nemůžeme soutěžit. A já jsem skutečně přesvědčen, že to není pravda. Že je to složitější, to přiznávám, ale prostě to není pravda. A pokud si tento problém takto vyrobíme a postavíme, a vaši poradci vám to takhle říkají, to je pravda, tak se dostáváme

do nevýhodné situace. Protože jak se chová druhá strana, logicky, které končí kontrakt za jedenáct měsíců, které říkáme: Tak my uděláme výběrové řízení otevřené, které můžete prohrát, protože to bude férové, ale abychom to vůbec mohli pustit, tak nám musíte něco dát. Nejlépe vaše know-how. Anebo když nám to nedáte, tak to s vámi musíme podepsat napřímo. To je asi docela jednoduchá volba. Každý hájí své zájmy, legitimně. Nebudu kritizovat privátní firmu, že hájí své zájmy. Ale pokud to postavíte takhle, že když nám pomůžete a dáte nám část svého know-how, tak se dočkáte určitě soutěže. A když nám to nedáte, tak vám budeme nuceni smlouvu prodloužit. Tak jaká bude asi reakce?

Podle mě problém opravdu tak nestojí. Ale není to věc za pultík Poslanecké sněmovny, abychom šli do detailů IT řešení a říkali jsme si, co lze použít, co nelze. Představa, kterou mají někteří na Ministerstvu dopravy, že vám kterákoliv firma odevzdá zdrojové kódy k softwaru, je scestná. Nikdy to žádná firma se svým IT systémem neudělá! To je opravdu slepá cesta. A to můžete vyjednávat rok, dva, tři. Jedno, kdo bude ministr, opravdu to je jedno. Tohle se nepovede. Musíme počítat s tím, že stát má dát zadání. A já jsem zatím slyšel, že to chcete prodloužit. To znamená, už jste politicky rozhodli, že nebudeme rozšiřovat okruh zpoplatnění. Že to je první krok, který, když mluvíme o těch novinách a o korektních výrociích. Četl jsem, že jste řekl novinářům, věřím, že to není autorizovaná věta – ten Stanjura neudělal vůbec nic. Není to pravda. Není to prostě pravda, ale píšou to v tom a citují vás. Já jsem říkal, že cituji z novin, a vím, co je to riziko neautorizace, zkreslení, posunutí. Ale svůj komentář jsem si nechal až po celé té anabázi dvou let, kdy vaše hnutí působí v čele Ministerstva dopravy. A mně to přijde zvláštní. Dneska se dočtu v monitoringu – váš předchůdce, ne tři před vámi jako já. Váš předchůdce z vaší politické strany, či politického hnutí, říká: všechno bylo připraveno, Ťok to zastavil, dnešní Hospodářské noviny.

Tak dámy a pánové z hnutí ANO, je to normální? Nebo to dokresluje to, co říkám, tu bezradnost, a vždycky jeden krok dopředu a dva kroky zpět?

Ale já jsem nabídl tu debatu, jsme na ni připraveni, ale opravdu, ta debata je potom tak podrobná, že opravdu nepatří sem za mikrofon. Tady bychom měli říct když tak zásadní stanoviska, případně říct ano, máme zájem, pojďme vést tu debatu na půdě hospodářského výboru, v pracovní skupině a tak dále. Jinak se nikam nedostaneme. Ale to zpoždění, které každým dnem narůstá, opravdu vychází z přesvědčení mnoha lidí i pana ministra, že bez součinnosti se stávajícím dodavatelem se nepohneme. Podle mě to není pravda a jsem připraven hodiny a hodiny o tom debatovat a tohleto si vyřikávat, ale ne tady, pro to tady skutečně není prostor.

Ale potom, vrátím se k té otázce ze začátku – jak to asi dopadne, když takovouhle volbu dáte dodavateli? Když nám pomůžeš, tak si zasoutěžíme a můžeš vyhrát, když nám nepomůžeš, tak ti to prodloužíme. To je špatná pozice pro stát.

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Děkuji a nyní prosím s přednostním právem pana poslance Kováčika. Prosím, máte slovo.

Poslanec Pavel Kováčik: Děkuji, vážená paní předsedající. Dámy a pánové, přeji vám hezký dobrý den. Než začnu, rád bych na konto uspokojení, určitého uspokojení pana ctěného kolegy Faltýnka, který tady řekl, že je rád, že vítá debatu, která probíhá. Já si myslím, že žádná ani nezačala. Aby byla plnohodnotná debata doopravdy možná, musí být schválený program.

Vítám, že tato schůze, byť ještě jakoby nezačala oficiálně, vůbec byla svolána, protože KSČM již dlouhodobě sleduje tuto otázku. Už v okamžiku vzniku myšného systému jsme měli odlišný názor na to, jaký použít systém. Prosazovali jsme jej, pravda, byli jsme

v menšině, a čím dál tím více jsem přesvědčen o tom, že kdybychom tehdy dali na Františka Beneše z klubu KSČM, který je odborníkem na satelitní systémy, nejen tedy co se týká úzké specializace na mýto, ale satelitní systémy obecně, tak jsme dnes nemuseli řešit tyto problémy, nemuseli jsme žehrat na vysoké náklady, nemuseli jsme klást otázky, a myslím si, že spolu s veřejností docela oprávněné otázky, bude-li se vůbec po roce 2017, nebo od roku 2017 nějaké mýto v České republice vybírat. Protože zatím to vypadá že nic.

Dovolím si, velmi krátce shrnout historii, protože se nedomnívám, na rozdíl možná od některých předřečníků, že úplně veškerá vina světa padá na hlavu pana ministra Ťoka, byť je ministrem, je ministrem nějakou dobu, je ve vládě, kterou my jako opozice kritizujeme. Nicméně aby to bylo skutečně objektivní, je potřeba znát tu historii a já se velmi stručně pokusím tu historii shrnout, některé zásadní okamžiky vypíchnout.

Vůbec ten počátek byl počátkem všech problémů. Pan ministr Šimonovský a smlouvy na dodávku a provoz mýta, které byly podepsány v březnu 2006, tam je zásadní problém, že nebylo upraveno předání systému jiného poskytovateli poté, co skončí dosavadní smlouvy. Dále dodatky k této smlouvě, které přesně stanovily, že ve vlastnictví státu nebudou některé zásadní záležitosti týkající se infrastruktury. Smlouvy jsou udělány tak, že je velmi těžké, ne-li nemožné je vůbec jakýmkoliv způsobem měnit, že komponenty toho systému se staly cizím majetkem bez kompenzace státu, že i další dodatky byly pro stát uzavírány přinejmenším, jemně řečeno, nevýhodně, že není řešen rozdíl, například oprávnění obsazování mýtnými branami veškerých zpoplatněných komunikací, u nichž stavební povolení nabude právní moci do konce roku 2017, ale smlouvy o službách jsou účinné, o provozu, jen do konce roku 2016, a tak podobně.

To jsou ty určité pochybnosti o způsobu výběru dodavatele a provozovatele mýtného systému. To je to slabé postavení státu, tedy České republiky, tehdy ve smlouvě uzavřené s konsorciem Kapsch. To jsou ty pochybnosti, které jsme už tehdy vyjadřovali, bohužel pro věc jsme neměli sílu tehdy to zvrátit, nepřesvědčili jsme. A to je možná záležitost, která se táhne celou historií jako červená nit.

Tehdy, pro připomenutí, osvěžení paměti, vládla koalice pod vedením Jiřího Paroubka s ministrem dopravy Milanem Šimonovským z KDU-ČSL. Sněmovna v dalším volebním období, za vlády koalice po vedením občanských demokratů, reagovala ustavením vyšetřovací komise, která konstatovala dílčí pochybení v dodržování formálních administrativních postupů, ale nevznesla žádné konkrétní obvinění. Všichni účastníci výběrového řízení a přípravy smlouvy jako by náhle utrpěli ztrátu paměti, rozhodně tedy před tou komisí. Nedošlo ani k vyvrácení ani k potvrzení podezření na zadávání veřejných zakázek na míru pro konkrétní firmu, která realizovala mikrovlnnou technologii, a smlouva byla podepsána v době, kdy termín na dodávku systému a jeho spuštění do provozu zůstal stejný, tedy 1. 1. 2007, což znamenalo poměrně velmi vysoké riziko nesplnění termínu ze strany dodavatelské firmy, ale také ze strany státu při změně časového zpoplatnění za výkonové.

Tato situace sama o sobě vyvolala potřebu změn smlouvy, které byly postupně realizovány formou oněch dodatků, o kterých jsem hovořil v úvodu. Jen tak pro připomenutí, dosud je těchto dodatků 85. Za ministra Aleše Řebíčka z ODS byly uzavřeny první čtyři dodatky, které reagovaly na rozsah zpoplatnění a způsob dodávek zařízení pro mýtný systém. Dodatkem ze 27. 12. 2007 bylo umožněno konsorciu Kapsch pokračovat ve výstavbě zařízení pro mikrovlnný systém mýtného i po ukončení smlouvy na služby. To znamená po 31. 12. 2016. Další dodatky smluv na zajištění služeb a dodávky zařízení souvisely se snahou postupně přebírat mýtný systém státem, ovšem bez řádného legislativního ukotvení způsobu nového zpoplatnění v legislativě České republiky. Podíleli se na něm bez výrazné snahy všichni ministři dopravy vlád Mirka Topolánka – to je ODS, KDU-ČSL a Strana zelených, jen tak pro připomenutí, kdo to tady vládl, Jana Fischera úřednická vláda, tedy ODS, ČSSD a

Strana zelených, Petra Nečase, připomínám, že to byla ODS, TOP 09 a LIDEM a Věci veřejné, možná někteří ještě pamatujeme Jiřího Rusnoka, což byla vláda úřednická, a Bohuslava Sobotky, což je vláda sociální demokracie, ANO 2011 a KDU-ČSL.

Úpravy smlouvy s konsorciem Kapsch reagovaly vždy na poslední chvíli na potřeby provozu nebo dodávek zařízení mikrovlnného systému a bohužel ani jedné z vlád se nepodařilo nastavit podmínky a provést včas transparentní výběrové řízení na provozování mýtného systému po roce 2016, kdy končí smlouva na služby s konsorciem Kapsch.

Byla přijata, a to opakovaně, usnesení vlády s různou úrovní síly a kvality. Tato usnesení zůstala pouze formálními opatřeními, bez odezvy Ministerstva dopravy.

Nyní se pokusím zrekapitulovat činnost jednotlivých ministrů dopravy, kteří mohli řešit situaci s provozováním mýtného systému po roce 2016. Pan ministr Bendl z ODS byl na Ministerstvu dopravy pouze čtyři měsíce v lednu až květnu 2009, zřejmě nic moc nemohl v té krátké době zlomit.

Pan ministr Gustav Slamečka ve Fischerově vládě, to je květen 2009 až červenec 2010. Tato vláda jako úřednická neměnila systém ani pravidla, protože neměla potřebný mandát od voličů.

Pamatujeme všichni pana ministra Bárta z Věci veřejných ve vládě Nečasově, vládl v červenci, tedy pan ministr Bárta, 2010 až v dubnu 2011. Bez jasně stanovených dopravních cílů a pověření vlády začal přece jen připravovat nový tendr na mýtný systém.

Nahradil jej ovšem pan ministr Šmerda, který vládl na ministerstvu v dubnu 2011 až v červnu 2011. Uznáte samozřejmě, že ani on nemohl nic moc zlomit.

Nahradil jej pan ministr Dobeš, také dobře pamatujeme, v červenci 2011 až v listopadu 2012, a vláda v létě 2012 vydala usnesení č. 492 ze 4. 7. 2012, kde uložila ministrově k mýtnému systému následující úkoly: do 30. 11. 2012 připravit návrh na zpoplatnění vozidel nad 3,5 t a příprava tendru na provozovatele po roce 2016. Pan ministr konal, založil pracovní skupinu, která ve spolupráci s poradenskou společností Deloitte zahájila práce na materiálu Rozvoj systému elektronického mýta v České republice a materiálu Koncepce zpoplatnění pozemních komunikací do třetího čtvrtletí 2013, cílová varianta zpoplatnění po roce 2017, do čtvrtého čtvrtletí 2013 návrh úprav právních předpisů, do čtvrtého čtvrtletí 2013 vybrat projektového manažera, do konce čtvrtého kvartálu 2014 vyhlásit soutěž na dodávku nového mýtného systému.

Po odstoupení pana ministra Dobeše materiál vládě předložen nebyl, protože byl posunut termín plnění usnesení vlády do 31. 3. 2013.

Pak nastoupil pan ministr Stanjura z ODS. Také pamatujeme, vládu Petra Nečase nemusíme připomínat, jenom časově – prosinec 2012 až červenec 2013. Pan ministr Stanjura požádal o prodloužení termínu pro splnění úkolu do 30. 6. 2013, úkol však nestihl splnit, protože jej nahradil pan ministr Žák v úřednické Rusnokově vládě, který nastoupil v červenci 2013 a sloužil do ledna 2014. Předložil tento materiál s ročním zpožděním. Tento materiál vedl pouze k formálnímu splnění usnesení vlády. Jednalo se o zpoplatnění silnic prvních tříd ve variantách, kde ovšem Ministerstvo dopravy nedoporučilo ani jednu.

Vláda Jiřího Rusnoka přijala usnesení č. 919 ze 4. 12. 2013 a to usnesení obsahovalo zhruba následující: Příprava technickoorganizačního řešení budoucího systému výkonového zpoplatnění po roce 2016. Nebylo nikdy splněno. Zavedení evropské služby elektronického mýta bez odkladu do roku 2016. Nesplněno, pan ministr Ťok prý údajně podlé médií projekt zastavil. Současně uložila ministrově dopravy do 31. 12. 2013 vyhlásit výběrové řízení na projektového manažera systému elektronického mýta do roku 2017. Nesplněno, tendr

vyhlášen až 8. 6. 2014. Do 31. 12. 2013 předložit návrh na složení řídicího výboru pro přípravu zadávací dokumentace výběrového řízení na dodavatele mýtného systému a poskytovatele služeb elektronického mýta po roce 2016. Nesplněno, návrh podal pan ministr Prachař v dubnu 2014. Do 30. 6. 2014 předložit vládě ke schválení návrh základních parametrů zadávací dokumentace pro výběrové řízení na dodavatele a poskytovatele služeb elektronického mýta. Nesplněno, dodnes nikdo návrh nepředložil. A konečně do 30. 6. 2014 zpracovat hodnocení dopadu regulace výkonového zpoplatnění po roce 2016. Nesplněno, dodnes nikdo materiál nepřipravil.

Pan ministr Prachař ve vládě Sobotkově, tedy v lednu 2014 až v listopadu 2014, ukončil spolupráci s firmou Veřejné zakázky, s.r.o., kterou na Ministerstvu dopravy v souvislosti s mýtem přivedl pan ministr Žák. V únoru 2014 zahájil přípravu projektového manažera, v červnu soutěž vyhlásil, řídicí struktura projektu je řídicí výbor, vláda schválila v dubnu 2014, výkonný výbor, členové byli jmenováni ministrem Prachařem. V průběhu výběrového řízení nastala určitá závažná pochybení, například pozdní jmenování členů hodnotící komise až měsíc po obdržení nabídek, vyloučení dvou uchazečů, po jejich odvolání byli opět zařazeni do výběru, zásadní změny podmínek v průběhu soutěže bez prodloužení termínu pro podání nabídek, byl podán podnět na přezkum postupu zadavatele na ÚOHS, bylo zahájeno správní řízení.

Pan ministr Ťok ve vládě Sobotkově, tedy od prosince 2014 dosud, rozhodl tendr na projektového manažera zrušit. Tím je příprava projektu mýta opět v bodě nula. Navíc se asi nikdy nedozvíme, jak by správní řízení u ÚOHS dopadlo a zda by byla soutěž zrušena. Pan ministr Ťok zdědil úřad v situaci, kdy nemá dostatečné personální kapacity na další úkony ve věci zajištění výběru mýta po roce 2016, a proto bylo provedeno výběrové řízení na technickoorganizačního poradce, kterým se opět stala firma Deloitte, maximální cena 52 mil. Kč. ÚOHS tuto soutěž zpochybnil a Ministerstvo dopravy je tím nyní ve velmi obtížné situaci vzhledem ke krátkému se termínu ukončení smlouvy na provozování mýtného systému v České republice.

Ministerstvo dopravy navrhuje rozdělení zajištění systému mýtného po roce 2016 ve dvou krocích. Prvním krokem je zajištění provozovatele současného mikrovlnného systému na léta 2017 až 2020 a druhým krokem je během této doby připravit řádně soutěž a smlouvu na dodavatele a provozovatele technologicky neutrálního mýtného systému po roce 2020. Musíme říci, že i přes tuto snahu je na výběrové řízení provozovatele systému po roce 2016 velmi, ale velmi málo času, a proto vláda bude projednávat prodloužení smlouvy s konsorciem Kapsch na dobu dvou až tří let. Pokud nechce Ministerstvo dopravy přijít o denní výnos výkonového zpoplatnění, který je cca 25 mil. Kč, což měsíčně představuje 750 mil. Kč a ročně až 9 mld. Kč, tak je třeba doopravdy, ale doopravdy pracovat ve dne v noci.

Vše, co jsem uvedl, má jediný cíl – na faktech ukázat, jak jednotlivé vlády České republiky promarnily celou dobu platnosti desetileté smlouvy na služby provozovatele mýtného systému, a tak se dá říci, že rezignovaly na další existenci a rozvoj mýtného systému po roce 2017.

Já jsem přesvědčen o tom, že je třeba, aby program této schůze byl schválen, aby všichni, kdo do toho mají co říci i po té stránce odborné, mohli své názory říci. A ta jediná otázka, na kterou musíme velmi rychle najít společnou odpověď, a tady bych souhlasil s tím, že pokud exekutivní řešení je velmi obtížné, ne-li nemožné, tak musíme společně hledat i řešení legislativní, a to té otázky – bude vůbec a jak bude po roce 2017 vybíráno mýto v České republice? Jsem přesvědčen o tom, že není mnoho důležitějších úkolů, chceme-li, aby Česká republika pokračovala v tom mýtném systému, ať už je jakýmkoliv způsobem, samozřejmě legálním, legitimním a transparentním, nastaven.

Já se omlouvám, že můj projev byl poněkud delší, než jste zvyklí, nicméně byl podstatně kratší než některé jiné projevy. Přeji všem dobrý den. (Potlesk z levé strany sálu.)

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Děkuji, pane poslanče. Nyní prosím s přednostním právem pana poslance Laudáta. Prosím, máte slovo.

Poslanec František Laudát: Děkuji za slovo. Dámy a pánové, tak si tady dvě hodiny povídáme. Mě by zajímal nějaký výstup z tohoto, protože předpokládáme, je škoda, docela bych přivítal, kdyby vystoupil pan kolega Faltýnek nebo pan kolega Sklenák a řekli jasně, jestli tedy pustí do diskuse tento bod, nebo ne. Jinak se rozejdeme, vy tedy poneseíte morální odpovědnost, koaliční poslanci, za to, že jste nepřipustili diskusi, že jste nepřipustili domluvu, dohodu o nějakých krocích na půdě Sněmovny, která by se nějakým způsobem, tak jak tady doporučoval pan kolega Stanjura nebo já, do toho zapojila.

Říkám znova, za situace, v jaké je řídicí výbor, tam my nevidíme možnost, nebo já nevidím osobně za TOP 09 možnost spolupráce. Ale to, jak se to tady ubírá, já bych chtěl slyšet, jestli tedy bude postaven na Ministerstvu dopravy – nebo pan premiér, pro kterého už to asi není problém, takže odešel, já bych rád slyšel od něj, nebo vy byste měli slyšet slova, jak dál míní postupovat, jestli si vynutí na Ministerstvu dopravy nějaký krizový tým, který začne ten projekt skutečně řídit razantně. Při vší úctě pan ministr je příliš hodný na to, aby byl krizovým manažerem, tak jak ho znám. Takže prostě já si vážím, že je velmi komunikativní na rozdíl od svého předchůdce, ale prostě tady už jsou potřeba na vyřešení tohoto problému hodně ostré lokty.

Já jenom upozorňuji na další věc, a protože jsem chtěl, aby tady vystoupilo co nejvíc poslanců s přednostním právem, upozorňuji také na to, že prostě dneska je to v pozici, že Ministerstvo dopravy bude mít velmi velký problém sehnat dotyčné odborníky. Jenom bych zmínil například jméno profesor Moos, který také utekl v hrůze, co se děje, z té poradenské sféry nebo z té činnosti v řídicím výboru. Tam se odehrávaly neuvěřitelné story, jestli tedy Fakulta dopravní ČVUT prostě dělá analýzy, nedělá, došlo tam k totálnímu chaosu a nedorozumění, takže nedělá, neúčastní se toho a může se skutečně stát, že Ministerstvo dopravy se dostane do situace kromě firem, které rozumějí všemu, a byly i u tedy zde tak kritizovaného začátku elektronického mýta v roce 2006, před ním a zřejmě nějaké potom, jak jsem si přečetl také z nějakého vystoupení pana ministra, tak to jsou možná jediní, kteří vám potom budou radit. Ale skuteční odborníci, kteří v žádném předchozím projektu nešli a skutečně jsou to znalci ve svém oboru, tak spíš utíkají a nechťejí se tohoto účastnit, protože už to skutečně je hodně za hranou zákona, jaké postupy zřejmě se nabízejí nebo jaké zvažujete, že uděláte. Takže já skutečně bych rád, kdyby tady vystoupil pan premiér, protože já jsem jednoznačně říkal a trvám si na tom, že vláda nese hlavní odpovědnost za tu situaci, protože vzhledem k těm informacím a projednávání nemůže říci, že nevěděla. Musela vědět a věděla. Takže já prostě trvám na tom, aby pan premiér – jestli mu nestojí 800 milionů měsíčně za to, tak skutečně jenom avizují, že jestli skončí krachem tento projekt, tak pak je na to, aby vláda odstoupila. Já se domnívám, že nevybírat 800 milionů měsíčně je dostatečný důvod pro to, aby tato vláda s ostudou skončila. Tady se dohadujeme, jestli prostě hospodský budou platit za pivo a budou muset přiznávat minutu, několik sekund poté pivo v Horní Dolní nebo v Suché nad Mokrou, a na druhé straně tady prostě premiér mlčí k problému resortu, kde hrozí škody obrovského rozsahu.

Jenom ještě zpětně. Já se domnívám, že Česká republika se dopustila chyby, když v roce 2004 začaly přípravy výběru toho elektronického mýta. Já si myslím, že jsme měli zkopírovat, byť tehdy se potýkal na začátku s obrovskými problémy, satelitní systém z Německa. Bohužel je mně líto, že vláda tehdy dokonce nereagovala ani na nabídky

k jednání samotného německého kancléře Schrödera a šla nakonec svou cestou. Úředníci Ministerstva dopravy, někteří jsou tam dodneška, páchali obrovskou morální škodu, když zesměšňovali při svých návštěvách v Německu tamní systém, který byl doladován, umí spoustu věcí, dala by se s ním dělat dopravní politika.

Nicméně dneska jsme v jiné pozici, někdo se takto rozhodl, já si mohu povzdechnout jenom, že se takto rozhodl. Aby toho nebylo málo, tak jsme zemí, která v podstatě je domovinou systému Galileo, tak tady máme tento systém. Pan profesor Moos, já také, jsme se snažili dostat ministra Ťoka do pozice, aby skutečně ten tendr vypsal, on tedy – jeho problém je, že se upnul na to, že se bojí odepsat těch asi 8 miliard, které byly investovány do těch bran, na kterých si myslím, že by měl někdo nést odpovědnost za to, proč tento systém, ale to je jiná věc. Já jsem se domníval a domnívám se, že šlo vypsat i přes ty problémy i přes ten prolongační dodatek, že Kapsch bude stavět mytné brány na silnicích, které ještě ani nejsou, a jenom budou mít k tomu 31. 12. nebo k 1. 1. 2017 stavební povolení nebo "úerko", a že šlo vypsat férový tendr, protože tam jde o to, že měl být vypsán tak, že budou prostě na pořizovatele dat z těch zpoplatněných komunikací. A k tomu mělo být nabídnuto podle mého názoru: tady máme majetek, který převezmeme, tady jsou tato omezení, která vycházejí z těch možná neukončitelných dodatků, nebo speciálně toho jednoho, toto ovládáme, toto neovládáme. A myslím si, že v tomto jsme byli zajedno s panem profesorem, který také říkal: Co tady pořád diskutujete, vypište tendr na sběrače dat, pořizovatele dat na těch komunikacích, to znamená, kdy kdo, jak a v jaké tonáži tam jezdil, protože stejně se má i podle evropských přání do budoucna oddělit zpracovatel toho mýta, ten, kdo bude prostě inkasovat od toho, kdo pořizuje data.

Takže mně je to líto. Nicméně já bych opravdu chtěl, aby tato Sněmovna – aby to nebylo popovídání, ale aby to mělo jakékoliv vyústění. Já se chci zeptat, ať tady tedy někdo řekne relevantně ze zástupců koalice, jestli tedy bude – a já nechci vyšetřovací komise, já nechci vyšetřovací skupiny – ale pracovní skupina jestli tedy vznikne na půdě Sněmovny, zřejmě na půdorysu hospodářského výboru, nebo nevznikne. Tak tedy aspoň něco řekněte, co chcete dělat do budoucna.

Děkuji. (Slabý potlesk z pravé části jednacích síně.)

Místopředsedkyně PSP Jaroslava Jermanová: Já děkuji. V tuto chvíli byla zatím všechna přednostní práva. Nyní pro stenozáznam prosím. S náhradní kartou číslo 11 dnes hlasuje paní poslankyně Kailová, z dnešního jednání mezi 10. a 16. hodinou se omlouvá pan ministr Chovanec z pracovních důvodů.

Nyní bychom měli přistoupit k hlasování o návrhu pořadu 40. schůze Poslanecké sněmovny. Já svolám kolegy z předsálí, všechny vás odhlásím a poprosím, abyste se znovu přihlásili svými identifikačními kartami.

Nyní tedy budeme hlasovat o návrhu pořadu 40. schůzi Poslanecké sněmovny, jak byl písemně předložen.

Zahajují hlasování a táži se, kdo je pro, zmáčkněte tlačítko, zvedněte ruku. Proti?

Hlasování končím. Je to hlasování s pořadovým číslem 2, do kterého je přihlášeno 130 přítomných, pro 57, proti 55. Návrh byl zamítnut a já tedy končím 40. schůzi.

V 11.40 budeme pokračovat v dalším jednání a to bude pokračování 39. schůze. (Nesouhlasné hlasy z pléna.) Pardon, v 11.30, omlouvám se, v 11.30.

(Schůze skončila v 11.19 hodin.)