
Brány, převlečené za satelit

Brány, převlečené za satelit

Expertní skupina Ministerstva dopravy podle všeho nedoporučí přijmout návrh firmy Kapsch na změny ve způsobu realizace druhé etapy mýtného systému. Pokračuje tak patová situace: soutěž na výstavbu mýtného systému (v níž po ostudném průběhu zbyl Kapsch jako jediný uchazeč) totiž byla vypsána na obě etapy najednou.

Zatím tedy platí smlouva, kterou s Kapschem podepsal bývalý ministr dopravy Milan Šimonovský. Kapsch má podle ní nejpozději do konce letošního roku postavit nad silnicemi první třídy stovky ocelových bran.

Když se po volbách z vedení Ministerstva dopravy vytratili lidovci a s nimi fanatické nadšení pro mikrovlnnou technologii, ministerstvo vystoupilo s požadavkem, aby druhá etapa mýtného systému byla řešena pomocí satelitní technologie. Nový náměstek ministra dopravy Jiří Hodač vyzval firmu Kapsch, aby pro druhou etapu nabídla řešení, které je založeno na určování polohy pomocí satelitního systému GPS. Netajil se tím, že očekává obrovské úspory.

»Podle smlouvy činí náklady vybudování systému pro druhou etapu 3,2 miliardy korun. Čekám, že nasazením satelitního systému z této částky ušetříme zhruba miliardu,« řekl Hodač Ekonomu v polovině ledna.

Dosahování dramatických úspor jistě není motivací, která by hnala firmu Kapsch k navrhování změn v již dojednané a podepsané smlouvě. Jenže i Kapsch už zjistil, co bylo jasné od samého počátku: že stavět brány nad silnicemi první třídy je nesmysl. Přesněji: že v termínu, k němuž se zavázal, to v žádném případě nemůže stihnout. Pohádkové zisky (nezapomeňme, že Kapsch získal zakázku přesto, že dva konkurenti nabízeli srovnatelné řešení o čtyři, resp. sedm miliard levněji) jsou teď pro Kapsche nedosažitelné. K jednání o změně technologie proto přistoupil s radostí. Expertní skupina. Místo poradenských firem (v čele se společností Deloitte), s jejichž pomocí byl původní tendr ušit na míru Kapschovým ocelovým branám, navázalo ministerstvo spolupráci s odborníky z akademické sféry. S Kapschem teď průběžně jedná takzvaná Expertní skupina pod vedením profesora Petra Moose z pražské ČVUT. Její posudek bude podle náměstka Hodače rozhodující, zda návrh Kapsche přijmout, nebo ne. Ministerstvo má dostat posudek k návrhu Kapsche ve čtvrtek 15. února, a teprve pak se k návrhu oficiálně vyjádří. Nejde o žádnou nezávaznou diskusi, ale o jednání o změnách v již uzavřené smlouvě - a ta pro taková jednání předepisuje přesná pravidla.

Hybrid. Detaily návrhu firmy Kapsch nejsou veřejně dostupné, ale z předchozích verzí, které kolovaly Ministerstvem dopravy na začátku roku, a z doplňujících kusých informací ze všech stran, se dá odvodit, co Kapsch navrhuje.

Hned od začátku se představitelé Kapsche netajili záměrem pojmout druhou etapu jako tzv. hybridní systém. Část sítě silnic první třídy by byla pokryta dalšími branami a satelity by sledovaly jen zbytek. Brány by se měly postavit hlavně tak, aby protáhly úseky sledované mikrovlnným systémem až k hranicím.

Oficiální zdůvodnění je, že nákladákům, které republikou jen projíždějí po hlavních tazích, by nadále stačily současné palubní jednotky. Nemusely by si je tedy měnit za nové, které si rozumějí jak s branami, tak se satelity. Vypadá to hezky - až na to, že vozy vybavené pouze starými jednotkami by vůbec nesměly na zpoplatněné silnice sledované pouze satelitem. Nebylo by totiž možné vybrat od nich mýtné. Jak by se měli řidiči dostat třeba do servisu, není jasné.

Stavět brány, když provoz na příslušných silnicích stejně bude »hlídat« satelit, nedává na první pohled smysl. Vysvětlením by mohlo být snad jenom to, že Kapsch z nějakého důvodu potřebuje prodávat další mikrovlnné palubní jednotky.

Expertní skupina proto od samého začátku důrazně varuje, že tudy cesta nevede. »Nechceme žádný český originál,« uvedl hned začátkem ledna pro Ekonom prof. Petr Moos, který Expertní skupinu vede. »Požadujeme řešení, které bude vyhovovat připravovaným evropským standardům.«

Celkový počet bran pro druhou etapu se v rámci »hybridního řešení« Kapsche podle kuloárových zpráv snížil asi na polovinu, ale i to by bylo podle předchozích vyjádření Expertní skupiny nepřijatelné. Vedle bran pro tzv. enforcement (brány na strategických úsecích vybavené mikrovlnnými čtečkami a kamerami) považují experti za vhodné postavit jen pár bran v oblastech s horším pokrytím mobilním signálem, nanejvýš ještě na extrémně frekventovaných městských okruzích.

Komunikační poplatky. Nadšení náměstka Hodače z očekávaných úspor se snažil krotit ředitel českého zastoupení Kapsche Karel Feix. Ano, s menším počtem bran se náklady na výstavbu druhé etapy o něco sníží, nechal se slyšet. Ale zase vzrostou komunikační náklady, dodal vzápětí.

Je jasné, že právě na na poplatcích se bude Kapsch snažit zahojit za ušlé zisky.

Od začátku jednání o satelitním systému Kapsch prosazuje řešení s tou nejjednodušší možnou palubní jednotkou. Ta by předávala do centrály pouze informace o poloze - tedy o tom, kudy v uplynulých momentech vozidlo jelo. Porovnání s mapou zpoplatněných úseků a výpočet mýtného by se pak prováděl v centrále. Tato varianta je však nejnáročnější

na datový provoz. Mimochodem, taková satelitní jednotka by centrále vnucovala informace o poloze vozidla i v případě, kdy by jelo po dálnici pokryté mikrovlnnými branami - protože bez mapy nahrané ve své paměti by to neměla jak poznat. Expertní skupina od samého počátku toto řešení odmítá. Požaduje, aby palubní jednotka sama porovnávala polohu s mapou a odesílala údaje o tom, které úseky vozidlo projelo. Nebo aby měla ve své paměti i tarify mýtného (v budoucnu mohou být na různých úsecích a dokonce v různých časech různé), takže by dokázala z projetych úseků rovnou vypočítat - a do centrály posílat - výši mýtného.

Objem dat, která palubní jednotka posílá do centrály, se při jednotlivých variantách výrazně liší. Docent Václav Jirovský z Matematickofyzikální fakulty UK, jeden z členů Expertní skupiny, již dříve vypočítal, že v prvním případě by se poplatek za přenesená data pohyboval okolo 400 korun ročně, v druhém by byl asi 75 korun a ve třetím dokonce necelých padesát. »Vycházel jsem z tabulek vypracovaných expertní skupinou Evropské komise,« vysvětluje Jirovský.

K těmto poplatkům je třeba přičíst fixní poplatky, které si bude mobilní operátor účtovat za datové SIM karty v palubních jednotkách. Ty by se mohly pohybovat v rozmezí sto až pět set korun. Na spodní hranici by se Kapsch možná dostal, kdyby se stal virtuálním mobilním operátorem a vydával si karty sám. Kapsch podle nepotvrzených zpráv tuto variantu zvažuje - i když není jasné, jestli by se dokázal s některým z operátorů dohodnout. Dosud se to totiž nikomu nepodařilo a zájemci škrábou na dveře mobilních operátorů marně.

Kolik by takový provoz stál? Při řádově sto tisících palubních jednotek se celkové náklady na datovou komunikaci pohybují mezi patnácti až devadesáti miliony. A tady je zádrhel. O tak směšných částkách by přece Karel Feix nehovořil jako o důvodu, proč satelitní (pardon - hybridní) řešení nebude výrazně levnější než stovky ocelových konstrukcí s desítkami kilometrů napájecích kabelů a s rozsáhlou komunikační infrastrukturou.

Zdá se tedy, že Kapsch bude chtít účtovat podstatně - nejspíš řádově - víc...

Architektura. Z dosavadních vyjádření vedoucího Expertní skupiny Petra Moose k návrhu Kapsche vyplývá, že tento návrh nesplňuje klíčové požadavky Expertní skupiny - tedy omezit na minimum počet dalších stavěných bran a použít »chytro« palubní jednotku. Dalšími požadavky jsou otevřenost systému pro dodavatele telematických služeb (například informace o nejbližším motorestu nebo servisu) a »čistá« architektura systému. K těmto parametrům návrhu se Moos nevyjádřil, ale i tady se dají čekat střety.

Kapsch totiž bude logicky chtít satelitní systém a telematické služby co nejlépe propojit s centrálními funkcemi systému. Každý dodavatel přece chce být nepostradatelný. Expertní skupina naopak tlačí na řešení, kdy se stávající centrální systém nebude vůbec měnit a pouze se k němu přidají rozhraní pro vstup dat od satelitních palubních jednotek a pro poskytování telematických služeb. Tento zdánlivě teoretický spor má zásadní dopady na vztahy mezi tvůrcem, provozovatelem a uživatelem mýtného systému. Podle toho, jak bude vypadat architektura celého systému, bude všechno buď jednoduché, nebo naopak složité - od drobných úprav systému až po změnu provozovatele. Co když... Dá se předpokládat, že Kapsch a Expertní skupina (potažmo Ministerstvo dopravy) společnou řeč brzy najdou. Motivace k tomu je oboustranná, protože smlouva, v níž jsou obě strany zamčeny, je opravdu nesmyslná. Ani v tom případě však nebude hrozba stovek zbytečných, drahých a ošklivých ocelových bran zažehnána.

Ke slovu totiž přijdou právníci. Bude je třeba přesvědčit, že technologický kotmelec od mikrovlnného k satelitnímu systému se odehrává v rámci uzavřené smlouvy, a tedy v rámci zadání výběrového řízení, které Kapsch loni po skandálním průběhu »vyhrál«. Kdyby tomu tak nebylo, nepochybně by následoval protest některého z konkurentů Kapsche, kteří se o zakázku na mýtné také ucházeli. Ministerstvo dopravy se takovým problémům chce vyhnout. Změnu, na níž se s Kapschem dohodne, si proto nechá posvětit od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

»Vejít se« se satelitní druhou etapou do původního zadání bude oříšek, protože výběrové řízení bylo šito na míru mikrovlnné technologii. Zájemce, který by snad chtěl nabídnout satelitní řešení, měla odradit řada nášlapných min. Nejzákladnější z nich byl požadavek, aby systém byl odolný proti »útokům na libovolnou technologickou komponentu«, včetně »záměrného zneřádnění či vypnutí systému«.

Lze si vůbec představit satelitní mýtný systém, který by tuto podmínku splnil?

»Nabídnuté řešení musí být v souladu se zadávací dokumentací,« odpovídá neurčitě náměstek Hodač.

A co když nebude?

»To teď vůbec nechci předjímat.« Přesto: co by se stalo, kdyby snahy změnit již uzavřenou smlouvu s Kapschem ztroskotaly?

Ministerstvo dopravy by pak mělo dvě možnosti. První je, nechat Kapsch stavět brány a doufat, že to včas vzdá (například protože si nedokáže zajistit potřebná stavební povolení) a přistoupí na rozumné podmínky ukončení smlouvy. Druhou možností by bylo dohodnout se na ukončení smlouvy rovnou.

V porovnání s tím, že by byla smlouva naplněna v původní podobě, jsou jakékoli podmínky pro její ukončení přijatelné. Na případné odstupné pro Kapsch hravě vydělají úspory, které by přinesla náhrada muzeální a předražené technologie moderním řešením.