

# Ide sa naostro

**ELEKTRONICKÝ VÝBER MÝTA** satelitným spôsobom nabere zreteľnejšie kontúry. Tender je uzatvorený, zmluva podpísaná, termíny a ceny sú známe. To nič nemení na skutočnosti, že súdne spory s odmietnutými uchádzačmi pokračujú.

**O**tom, že s tendrom asi nie je všetko v poriadku, svedčí predovšetkým skutočnosť, že investor najprv podpísal vraj nenapadnuteľnú zmluvu so zhotoviteľom, a až následne si vyžiadal čas na rozmyslenie.

**Otázky.** Prvá otázka, ktorá sa natíska, preto znie: Čo robil investor celý uplynulý rok, keď teraz potrebuje tri týždne na preskúmanie konceptu elektronického mýta, kde víťazný uchádzač presvedčí o tom, že vie zrealizovať ponúkaný predmet služby? Hneď nasleduje aj druhá otázka: Keď nepresvedčí, čo sa môže celkom spokojne stať, pretože referencie víťaza tendra sú vo väčšom meradle dosť chabé - čo sa bude diať potom?

Z druhej strany - niet pochýb o tom, že všetci uchádzači sú kvalitní a skúsení hráči, ktorí by zákazku asi nezbabrali a aj by ju dotiahli do konca. Napokon, aj víťazné konzorcium má praktické skúsenosti. Síce len na lokálnej úrovni, no Francúzsko je v porovnaní so Slovenskom obrovské, nuž lokálna úroveň je dosť zavádzajúci pojem. Keď sa takéto skúsenosti spoja s finančnou skupinou Penta a celosvetovou dodávateľskou spoločnosťou Siemens, ktoré - ako zlé jazyky tvrdia - predstavujú v konečnom dôsledku víťazov, môže vzniknúť vskutku zaujímavé zoskupenie.

**Tvrď oriešok.** Národná diaľničná spoločnosť (NDS) podpísala 13. januára tohto roka zmluvu s akčiovou spoločnosťou Sky Toll, ktorá ako jediná nebola z tendra vylúčená, zmluvu na vybudovanie mýtného systému na Slovensku. Firmu SkyToll podľa NDS založili členovia víťazného konzorcia v mýtnom tendri - spoločnosť Ibertax, a.s. Bratislava a SanToll s.r.o. Bratislava, za ktorou je francúzsky Sanef. Navrhli za mýtny



**„Do troch týždňov sa musí uskutočniť funkčná skúška konceptu“**

**Lubomír Vážny, minister dopravy SR**

ny systém najvyššiu cenu - 852,1 mil. €.

NDS uzavrela zmluvu s vybraným dodávateľom komplexnej služby elektronického výberu mýta na obdobie 13 rokov s možnosťou jej predĺženia o ďalších päť rokov. Vybraný prevádzkovateľ má dodať službu podľa systému DBFOT, čiže navrhni, postav, financuj, prevádzkuj/udržuj a prevádz.

**Najnižšiu cenu** v tendri na výber mýta predložilo konzorcium Slovakpass, a to 530,16 mil. € bez dane. Slovensko-švajčiarske združenie ToSy.sk navrhlo za mýtny systém 547,28 mil. € a konzorcium rakúskej spoločnosti Kapsch 629,71 mil. €.

Obstarávateľ predpokladal pôvodne cenu 663,9 mil. € bez dane z pridanej hodnoty. Medzi tromi hodnotiacimi kritériami mala cena za mýtny systém podiel 60 percent, efektívnosť výberu mýta 30 % a jednotková cena za tisíc mýtnych transakcií 10 %.

**Lacné vozus reálne?** „Do troch týždňov sa musí uskutočniť funkčná skúška konceptu elektronického mýta, kde nás víťazný uchádzač presvedčí o tom, že vie zrealizovať ponúkaný predmet služby,“ informoval minister dopravy Lubomír Vážny. Podľa ministra dopravy nezhodila najdrahšia ponuka, ale jediná, ktorá zostala



v súťaži a splnila podmienky účasti. Generálny riaditeľ NDS Igor Choma uviedol, že dvaja z troch vylúčených uchádzačov boli vyradení napríklad aj pre kombináciu neobvykle nízkej cenovej ponuky a nereálne vysokej efektívnosti výberu mýtného, ktorá sa pri málo vynaložených prostriedkoch nedá údajne zabezpečiť.

**Odhady a plány.** Podľa Chomu však existovali pre vyradenie uchádzačov aj vážnejšie dôvody, ktoré vzhľadom na utajenie ponúk z ich strany zatiaľ nemôže prezentovať. O správnosti ich vyradenia z mýtného tendra podľa Vážneho a Chomu svedčí aj to, že Úrad pre verejné obstarávanie odmietol, alebo neprijal na konanie všetkých dvanásť námietok vyradených uchádzačov. Výnosy z elektronického výberu mýta v prvom roku prevádzkovania systému, teda v roku 2010, by mali dosiahnuť podľa odhadov okolo 182,6 mil. €. Spoločnosť Sky Toll by mala podľa Vážneho do vybudovania mýtného systému v tomto roku investovať okolo 265,6 mil. €. Ak by mýtny systém nesprevádzkovala do 1. januára 2010, prišla by vzhľadom na výpadok mýtnych poplatkov o tieto investované prostriedky.

**Galileo v nedohľadne.** Je všeobecne známe, že sa Európa ako celok rozhoduje medzi satelitným a mikrovlnným spôsobom vyberania



## „Úrad pre verejné obstarávanie odmietol na konanie všetkých dvanásť námietok vyradených uchádzačov“

Igor Choma, generálny riaditeľ NBS

elektronického mýta na vybraných druhoch cestných komunikácií. Satelitné Galileo má zástancov, práve tak odporcov. Slovensko, na rozdiel od susedného Česka, odmietlo mikrovlnný spôsob vyberania mýta. Aj keď je Galileo ešte v nedohľadne, zvolilo prechodnú fázu prostredníctvom ruskej družice. Najmä preto, že mikrovlnný systém sa v Českej republike stretol s veľkými problémami, ktoré by sa na Slovensku vzhľadom na počet obyvateľstvá dvojnásobil, zato prínos z výnosu by klesol na štvrtinu.

**Stavebné práce.** V tom najlepšom prípade potrvajú osem mesiacov, môže sa s nimi začať až niekedy v apríli. No prijatím satelitnej technológie sa celý proces urýchlil a zjednodušil, pretože – na rozdiel od mikrovlnného systému – sa bude zhotoviteľ

podstatne menej hrabať v zemi. Vyhne sa tým siahodlhému naťahovaniu sa o vlastníctvo pozemkov, ktoré potrebuje na položenie káblov. Takže termín 1. január 2010 pre spustenie mýta je vcelku reálny.

Keď sa termín nedodrží, bude zle. Každé omeškanie je totiž drahé. Nielen z nespĺnenia si medzinárodných záväzkov, ale aj ekonomicky. Konkrétne, prvý polrok 2009 pripraví štát oproti pôvodným plánom o 2,5 miliardy Sk (82,98 milióna €), ďalší kvartál o pol miliardy korún (16,60 milióna €) a celý rok o 4,0 až 4,5 miliardy Sk (132,78 až 149,37 milióna €).

**Predmet zákazky.** Mýtny systém pre vozidlá s hmotnosťou nad 3,5 tony sa má dotknúť 2 435 kilometrov diaľnic a ciest vrátane úsekov, ktoré sa spoplatnia nulovou sadzbou mýta. Spoplatnená sieť má pozostávať z 346 kilometrov diaľnic, 207 kilometrov rýchlostných ciest a 1 882 kilometrov súbežných ciest I. triedy. Prejazdné úseky v mestách a obciach v dĺžke 565 kilometrov sú však navrhnuté bez spoplatnenia, aby v nich miestna preprava nezvyšovala ceny tovarov a služieb.

Mýto sa tiež týka motorových vozidiel, ktoré umožňujú prepravu viac ako deviatich osôb vrátane vodiča. Priame cestné ťahy by nemuseli byť problém, kabeláž sa tam dá uložiť do cestného telesa. No v kri-

### Nákladníky budú pod dohľadom satelitov už o rok: pre osobné autá zatiaľ ostávajú diaľničné známky

žovatkách či pri prieťahoch miest alebo obcí už problémy nastávajú môžu. Vyberať mýto na súbežných cestách je aj bez tohto zádrhu dosť vážny oriešok, pretože každý občan EÚ sa má právo dostať, čo aj pomaly, domov zadarmo. To by však znamenalo, že sa doprava preniesla zo spoplatnených rýchlostných dopravných ťahov na súbežné cesty a zo života okolo nich by sa stala nočná mora. Takže mýto je z dvoch ziel predsa len to menšie.

**Predsa satelit.** Technické podrobnosti satelitnej technológie sú viac-menej známe. Pozdĺž hlavných ťahov a na hraničných priechodoch budú kontaktné miesta, kde sa vodiči zaregistrujú a získajú zariadenie na báze GPS, tzv. OBU jednotku. Dopravcovia si prístroj nebudú kupovať, ale prenajmú si ho za kauciu, ktorá bude zodpovedať jeho hodnote. S tým súvisí aj súťažná podmienka, ktorou sa líšime od susedných krajín. Kým napríklad v Nemecku sa OBU jednotky inštalujú na špeciálnych montážnych miestach, u nás musí byť vodič schopný zapojiť prístroj do piatich minút. Spočiatku by malo byť k dispozícii k dispozícii 80-tisíc OBU jednotiek a ich počet sa bude upravovať podľa dopytu.

**Referencie neradno podceňovať.** Získať referencie zo Slovenska je pre spoločnosti, ktoré sa na elektronické mýto špecializujú, nesmierne dôležité. Bude to totiž mýto jedinečné, pretože po prvý raz sa v stredoeurópskom regióne spoplatní aj veľká sieť ciest prvej triedy, a to v dĺžke zhruba 1 300 kilometrov. Pôjde o tie úseky ciest prvej triedy, ktoré by mohli slúžiť ako obchádzkové trasy diaľnic s cieľom vyhnúť sa plateniu poplatkov. V Českej republike, Rakúsku či Nemecku sú spoplatnené len diaľnice, vo Švajčiarsku celá cestná sieť. Pre každú firmu je veľmi zaujímavé získať referencie práve od nás, aby zvýšili šance na úspech na pripravovaných tendroch, napríklad v Maďarsku alebo vo Veľkej Británii.

Analýzy ukázali, že rozsah ponúknutých cien uchádzačmi v mýtnom tendri na Slovensko je prijateľný v porovnaní s okolitými krajinami aj pokiaľ ide o pomer k HDP. Zhruba tretinu ponúk na mýtny systém predstavujú investičné náklady na jeho vybudovanie a dve tretiny tvoria prevádzkové náklady počas 13 rokov fungovania mýta.

Daniela Zverková