



Stran / Page: 44

Doseg / Reach: 0

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1567 cm2

1 / 4



# Avtocestna karte

Tekst: **Nenad Glücks** Foto: **Primož Lavre, BOBO, Salomon 2000**  
[nenad.glucks@revija-reporter.si](mailto:nenad.glucks@revija-reporter.si)

**Gradbena podjetja** so se med seboj dogovarjala o razdelitvi poslov pri gradnji avtocest, daleč največji slovenski investiciji. Ta do zdaj javna skrivnost postaja otipljiva z uhajanjem dokumentov medijem, s postopki varuha konkurence in z besedami akterjev dogovorov. Po ocenah bodo davkopllačevalce ti sporazumi stali več kot dve milijardi evrov.

Dokumenti, do katerih so prišli pri Financah, pričajo, da so se direktorji največjih slovenskih gradbenih podjetij leta 1998 sestali na dvorcu Zemono v Vipavski dolini in sklenili kartelni sporazum, v katerem so si razdelili dela iz avtocestnega programa. Gre za projekt, za katerega bodo davkopllačevalci do leta 2033, ko naj bi bili odplačani vsi dolgovi, plačali dobrih sedem milijard evrov. Po pričakovanju je imel pri kartelnem dogovoru glavno besedo Ivan Zidar, predsednik uprave in zdaj že večinski lastnik družbe SCT. Po sporazumu so ustanovili »veliko koalicijo« gradbenih podjetij, v kateri so bila poleg SCT še Primorje (predsednik uprave Dušan Črnič), Giz Gradis in Gradis, nizke grad-

Stran / Page: 44

Doseg / Reach: 0

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1567 cm<sup>2</sup>

2 / 4

slovenija

Vrhovni vodja in arbirer gradbenega kartela Ivan Zidar na čelu SCT je v času mastnih zaslužkov pri gradnji avtocest izpeljal menedžerski prevzem SCT.



Prvi človek Primorja Dušan Črnigoj je bil leta 2008 najbolje plačani menedžer v Sloveniji – s plačo 64 tisoč evrov bruto na mesec.



Največji del preplačanega zneska pri avtocestnem projektu se je prelil v SCT.



Jože Brodnik je prišel za prvega šefa Drsa naravnost z vrha SCT.



Urad za varstvo konkurence je šele pod vodstvom Janija Soršaka začel opravljati funkcijo varuha konkurence.

# Ina združba

nje (Anton Zaletel, podjetji sta bili likvidirani) in Kraški zidar (Radoš Lipanje). Skupaj so si razdelili 86,5 odstotka poslov pri gradnji avtocest, ostanek pa radodarno prepustili »mali koaliciji«, v kateri so bili CM Celje, CP Maribor, CP Ljubljana in CP Novo mesto.

## Zidar vrhovni arbirer

Glavni pri sporazumu so se dogovorili, da bodo pri oddaji ponudb nastopili koordinirano in uskladili ponudbe, preden jih bodo oddali. Določili so celo arbitra v primeru sporov med njimi, »velikega« Ivana Zidarja. Andrej Kamenšek, upokojeni direktor CMC, je te dogovore potrdil in dodal, da se je Vegrad sporazumu pridružil kasneje. Toda njegove besede, da se niko-

li niso dogovarjali o cenah, pač pa le o odstotkih delitve dela, so vprašljive. Kot prvi direktor Urada za varstvo konkurence (UVK) Jani Soršak, sporazum o delitvi trga neposredno vpliva tudi na cene podizalcev; kjer ni proste konkurence, so cene višje. Soršak na podlagi podatkov, ki jim imajo na UVK, in ocen, ki jih je že podala nekdanja predsednica državne revizijske komisije Vesna Cukrov, meni, da so kartelni dogovori med izvajalci del v projektu avtocest tega podražili za okoli tretjino. Tudi direktor Kraškega zidarja Radoš Lipanje je potrdil zemonški dogovor in to, da so pač pravila postavljali veliki gradbinci.

Če so na Družbi za avtoceste v RS (Dars), vedeli za sume o dogovorih med gradbe-

niki, bi morali kot dober gospodar in naročnik del že po zakonu o gospodarskih družbah zadeve preveriti, je prepričan Soršak. Takšni dogovori so bili prepovedani in kaznivi že v času sklepanja; pred zakonom o preprečevanju omejevanja konkurence (sprejetem 1999.) jih je prepovedoval zakon o varstvu konkurence, sankcioniral jih je tudi že takrat veljavni kazenski zakonik (kaznivo dejanje ustvarjanja monopolnega položaja).

## Slepilo Janeza Božiča

Jože Brodnik, prvi predsednik uprave Darsa, naročnika projekta gradnje avtocest v letih od 1994 do 1999, sicer zanika, da bi se z direktorji gradbenih družb dogovarjal glede javnih razpisov, zanje

Stran / Page: 44

Doseg / Reach: 0

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1567 cm2

3 / 4



Vrednost gradnje šentviškega predora se je od začetnih ocen podražila za trikrat.



Nekdanji predsednik uprave Darsa Janez Božič je vedel za kartelni dogovor, toda o tem ni obvestil nadzornih organov, policije in tožilstva.

menda tudi ni vedel. Poznavalci temu ne verjamejo, nekdanji član računskega sodišča Martin Jakše pa meni, da so vsi na ključnih položajih pri projektu avtocest vedeli za kartelne dogovore; dejstvo, da sta Dars v letih od 1994 do 2004 vodila nekdanja človeka iz SCT, Jože Brodnik in Janez Božič, se mu zdi najmanj nehigienično. Leta 2000 se je Kamenšek Božiču celo pritožil, ker velika koalicija gradbenikov izpodriva male z dampinškimi cenami, vendar Božič kot prvi človek naročnika del ni sprožil alarma pri uradu za varstvo konkurence, računskem sodišču in policiji. Nasprotno, kot je povedal v *Odmevih* na TVS, ni obveščal nikogar, čeprav mu je Kamenšek poslal pismo, v katerem ga prosi, da bi jim pomagal pri uresničitvi kartelnega dogovora. »Stvar gradbincev je, da se med seboj dogovorijo o poslih, ki jih veliki gradbinci dajejo podizvajalcem,« ugotavlja Božič. Tudi širše so v upravi Darsa menili, da je to interni problem izvajalcev. Po njegovem se zaradi tega kartelnega dogovora ni prelilo kaj več denarja h gradbincem.

Jakše te njegove besede opredeljuje kot popolno slepilo, prav tako zatrjevanje Božiča, da so leta 2001 na Darsu pri razpisnih kriterijih za avtocestne odseke določili zgornjo mejo vrednosti ponudb na podlagi projektantskih izračunov. Le kako so določili zgornjo mejo vrednosti pri razpisih, če pa niso vedeli, koliko posamezni avtocestni odseki dejansko stanejo, se sprašuje. Prepričan je, da bi moral Božič kot odgovorna oseba Darsa spoštovati predpise in te kartelne dogovore prijaviti.

### Vloga DDC

Kot pravi Jakše, ni nič narobe pri združevanju podjetij za določene projekte, vendar ne smejo že vnaprej določiti zmagovalca na razpisu. Po uredbi, ki je veljala v devetdesetih letih, neizbrani ponudnik na

razpisu kasneje ni mogel sodelovati kot podizvajalec. Razpise je za Dars pripravljal in vodil državni DDC (nekdanj družba za državne ceste, zdaj svetovanje inženiring), ki jo je vodil Metod Di Batista, zdaj direktor za tehnično področje. Pred nekaj leti je zagotavljal, da avtoceste pri nas gradijo hitro, kvalitetno in za solidno ceno. Batista trdi, da pri kakršnemkoli dogovarjanju med ponudniki del ni sodeloval ne on ne kdo drug iz DDC, prav tako z dogovori niso bili seznanjeni. Na vprašanje, ali so ti dogovori povzročili podražitve gradnje avtocest, pa iz DDC odgovarjajo, da se je »v tem času zelo občutilo delovanje trga«.

## Martin Jakše: »Besede Janeza Božiča, da gradbinci zaradi dogovora niso zaslužili več, so popolno slepilo.«

Poleg domačih ponudnikov so se pojavljali tuji, ki so ponujali zelo nizke ali zelo visoke cene. Kar precej pomembnih avtocestnih projektov so na podlagi najbolj ugodne ponudbe izvajali tujci, dodajajo. Koliko so verodostojna ta pojasnila, je razkrila zgodba o razpisu za gradnjo predora Podmilj, kjer je s svojo najbolj ugodno ponudbo zmagala Zidarjeva SCT. Italijanski Grasseto je zahteval revizijo postopka, in državna revizijska komisija je ugotovila, da je med postopkom disketa SCT s ponudbo čudežno spremenila barvo, hkrati se je znižala tudi ponudba SCT, da je bila najugodnejša. Nekdo je očitno disketo s ponudbo SCT zamenjal, po razkritju je to podjetje posel izgubilo, Di Batista pa je ta-

krat zatrjeval, da razpisno dokumentacijo hranijo v sobi s posebnim varnostnim režimom. Predor so nato gradili Italijani, slovensko tožilstvo pod vodstvom sedanje podpredsednice LDS Zdenke Cerar pa ni zaradi te afere nikogar pripeljalo pred sodišče, kaj šele da bi mu dokazalo krivdo za goljufijo.

### Grehi Mitje Gasparija

V letih od 1994 do 2007 je urad za varstvo konkurence vodil Andrej Plahutnik, toda zdaj pravi, da za dogovore med gradbinci ni vedel, sicer bi ukrepal. V primerjavi s sedanjo dejavnostjo UVK pod vodstvom Soršaka se zdi, da je bil Plahutnik 13 let na položaju, zato da je mižal na obe oči ob očitnih sumih kartelnega dogovarjanja na različnih področjih v gospodarstvu. Ob tem je bila problematična tudi vloga Igorja Šoltesa, predsednika računskega sodišča od maja 2004, ki zdaj pojasnjuje, da so pristojnosti računskega sodišča glede ugotavljanja morebitnih kartelnih dogovorov omejene. Toda, kot poudarja Jakše, bi lahko računsko sodišče pregledovalo dokumentacijo z javnih razpisov in ugotavljalo, ali je Dars kršil predpise in izbiral na podlagi kartelnih sporazumov. Lahko bi ugotavljali smotrno porabo državnih sredstev pri gradnji avtocest, vendar bi za to potrebovali tudi več zunanjih strokovnjakov.

Od leta 2000 do 2007 (od 1998 do 2003 je bil predsednik računskega sodišča Vojko Antončič) so pregledali zgolj gradnjo odseka Blagovica-Sentjakob, za kar so Darsu dali negativno mnenje. Antončič se je izogibal pregleda gradnje avtocest kot hudič križa, saj so nanj pritiskali, se spominja Jakše. Jakše je vodil pregled trase in načrtovanje avtoceste čez Trojane, kjer sta Dars in DDC izbrala dražjo varianto, toda takratna vlada (pomeni skupščino Darsa) teh ugotovitev ni upoštevala. Pri tem Ja-

Stran / Page: 44

Doseg / Reach: 0

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1567 cm<sup>2</sup>

4 / 4



Predsednica uprave Darsa Mateja Duhovnik, prej šest letih članica nadzornega sveta, menda za kartelne dogovore ni vedela.



Podjetje Vegrad z glavno direktorico Hildo Tovšak ima v avtocestnem kartelu glede na podatke UVK manj pomembno vlogo.



Dolgoletni varuh konkurence Andrej Plahutnik se ne čuti prav nič krivega, ker ni preganjal kartelnega dogovarjanja.



Predsednik računskega sodišča Igor Šoltes se je več let izogibal reviziji posameznih odsekov gradnje avtocest.

kše poudarja negativno vlogo tedanjega ministra za finance Mitje Gasparija, ki bi moral prvi bedeti nad gospodarno porabo državnega denarja, vendar tega glede gradnje avtocest ni počel, zato se tudi Antončič ni več loteval teh pregledov. Članica nadzornega sveta Darsa je bila Helena Kamnar, tedanja državna sekretarka na ministrstvu za finance.

Jakše se nikakor ne strinja z besedami Božiča, da je Slovenija gradila avtoceste hitro in poceni. Nasprotno, pravi, namesto da bi delali odseke dolge po sto kilometrov, smo jih razdrobili na take po deset, pri tem pa smo odpovedali pri načrtovanju tras. Poudarja, da prav neustrezne trase za avtoceste (na primer nepotrebna gradnja viadukta Črni Kal, neustrezna trasa odseka čez Rebernice) vsaj toliko podražijo gradnjo, kot dogovori med gradbinci. Zaradi slabega načrtovanja imajo nato gradbinci veliko možnosti za mnoge anekse k osnovnim pogodbam in s tem za dodatni denar.

### Šentviška ponikalnica

Tipični primer, v katerem je cene gradnje diktiral izvajalec in ne naročnik, je razvpiti predor Šentvid v Ljubljani. Prvotna cena, za katero se je Zidarjeva SCT zavezala zgraditi dober kilometer dolg predor, je bila manj kot 50 milijonov evrov, toda po besedah Jakšeta se je Božič potem odločil, da bi namesto dvocevne gradili tricevni predor, kar je ceno skoraj dvakrat povišalo. Kasnejši prvi človek Darsa Rajko Siročič je SCT omogočil dodatne anekse k pogodbi in s tem nove podražitve gradnje, ki nas je na koncu stala kar 135

milijonov evrov, 5,5 dolgi odsek Šentvid-Koseze pa skupaj kar 265 milijonov evrov. Znan je tudi še blamaža Darsa (takrat pod vodstvom Tomislava Nemca) in SCT, ker se je na severnem vходу v predor takoj po odprtju poleti 2008. zrušil omet na avtomobil z nemškimi turisti. Nemeč je ob odprtju tega predora izjavljal, da so na Darsu podedovali od prejšnjih uprav skoraj nasledlo investicijo in da so se pri šentviškem predoru naučili, da se načrti med gradnjo ne smejo spreminjati.

To so na Darsu odkrili veliko prepozno, sedanja prva dama Darsa Mateja Duhovnik pa je bila članica njegovega nadzornega sveta v letih od 1994 do 1998 in od 2001 do 2003. Pravi, da s kartelnimi dogovori ni bila seznanjena in se zanje tudi ne čuti odgovorna.

### Množica spornih poslov

Pregon kaznivega dejanja ustvarjanja monopolnega položaja (zdaj zloraba monopolnega položaja), za kar bi lahko šlo pri dogovoru iz leta 1998, je že zastaral, enako velja glede prekrška po tedanjem zakonu o varstvu konkurence. Toda na uradu za varstvo konkurence ne vodijo postopka v zvezi z dogovori iz leta 1998, pač pa z novejšimi, in sicer zoper družbe SCT, Primorje, Vegrad, CP Ljubljana, CP Maribor, GP Grosuplje, Kraški Zidar in CMC.

Vsa ta podjetja naj bi kršila šesti člen zakona o preprečevanju varstva konkurence, za kar je zagrožena globa kar do de-

set odstotkov letnega prometa podjetja v poprejšnjem poslovnem letu za podjetje, direktorji pa so lahko kaznovani s kaznijo do 30 tisoč evrov. UVK jim očita omejevanje konkurence z oblikovanjem višine ponudb pri pridobivanju javnih naročil Darsa pri več kot sto projektih (sklenjene pogodbe z Darsom v letih od 2005 do 2009). V manjši meri gre za gradnjo avtocest (odseki Brezje-Peračica, Slivnica-Pesnica, Pluska-Ponikve, Brezje-Podtabor, priključek na odseku Šentvid-Koseze), večinoma pa za rekonstrukcije vozišč že zgrajenih avtocest, razširitve cestninskih postaj, izvedbe protihrupne zaščite, vzdrževalna dela, gradnjo priključnih cest ...

Vsi sporni posli, ki so predmet postopka, so zapisani na spletni strani UVK. Pogodbene vrednosti so od nekaj sto tisoč evrov do več kot 15 milijonov evrov. Po Soršakovih besedah bi lahko prvi del postopka zaključili v približno dveh mesecih, očitno bodo sami opravili velik del posla za policijo in tožilstvo.

### Besede v veter

Kljub temu glede na dosedanje izkušnje ostaja veliko vprašanje, ali bodo za protizakonite kartelne dogovore na koncu z globami kaznovana inkriminirana podjetja in ali bodo njihovi direktorji (pa tudi morebitni odgovorni z Darsa, DDC ter ministri) prišli za zapahe. Ob tem besede premierja Boruta Pahorja, da »je pristojnim ministrom že naložil pripravo ustrezne protikartelne zakonodaje«, potrjujejo domneve, da se ne bo spremenilo veliko. Protikartelno zakonodajo smo namreč zadnjih 15 let že imeli, žal pa je do pred kratkim ni nihče uveljavljal. ■