



pogovor, **Mateja Duhovnik**, predsednica uprave Darsa

Posojila bomo odplačali čez 50 let

Barbara Hren

Ljubljana – **Mateja Duhovnik**, predsednica uprave Darsa, je z gradbinci obkrožena večji del svoje poklicne kariere, saj je bila kar 13 let zaposlena v GIP Gradisu. Pravi, da se je že zdavnaj navadila na komuniciranje po moško, po gradbiščno. Ali in kako bo ukrepala, če bo urad za varstvo konkurence (UVK) gradbena podjetja oglobil zaradi kartelnega dogovarjanja, pa z izjemo napovedi, da bo Dars ravnal v skladu z zakonom, ne razkriva. Enako velja tudi za nov sistem cestninjenja.

Direktor UVK Jani Soršak je uvedel protikartelno preiskavo zoper sedem večjih gradbincev, ki naj bi si vsako leto razdeljevali avtocestne posle na Darsu. Sporne naj bi bile tudi skupne ponudbe večjih gradbincev za posle, ki bi jih zlahka opravil en sam. Ali nameravate takšne ponudbe v prihodnje prepovedati?

Zakon o javnem naročanju nam onemogoča, da bi takšne ponudbe prepovedali. Tudi če bi Dars to storil, bi bila v postopku revizije naša odločitev zagotovo razveljavljena. Se pa strinjam, da bo v prihodnje treba narediti vse, kar je v naši moči, da se to ne bo več dogajalo. Skupne ponudbe bo treba še posebej pozorno pregledati, saj v veliki večini konzorcijev nastopajo ista gradbena podjetja. Manjkajoči del dolenskega avtocestnega kraka, ki je dolg približno 15 kilometrov in razdeljen na dva odseka, je zagotovo razdeljen na preveliko število pogodb in v skoraj vseh pogodbah nastopajo isti izvajalci. Dars bi moral pogodbe sklopiti za daljše avtocestne odseke, s čimer bi razbremenili tudi delo nadzornih inženirjev.

UVK preiskuje tudi CPM in konkretno razpis za predor Markovec. Če bo urad ugotovil kršitve zakona o preprečevanju omejevanja konkurence v tem primeru, boste kakor koli ukrepali?

To me sprašujete prezgodaj. Tudi v tem primeru bomo ravnali v skladu z zakonodajo.

Ali pogodba s CPM vsebuje protikorupcijsko klavzulo?

Pogodba je bila sestavni del razpisne dokumentacije, razpis je bil objavljen septembra 2008. Razpisne dokumen-

tacije med postopkom ni mogoče spreminjati in po pravno močno dokončanem postopku oddaje del sem prevzela vodenje Darsa, podpisala. Strokovnim službam sem naročila, naj pripravijo aneks k pogodbi s protikorupcijsko klavzulo, zato pričakujem, da bo zadeva kmalu urejena.

Torej, v Darsovih pogodbah z izvajalci doslej ni bilo protikorupcijske klavzule?

Posebne protikorupcijske klavzule v dosedanjih pogodbah ni bilo, vendar pa imamo področje ničnosti pogodbe, ki zajema tudi to klavzulo, že v dosedanjih pogodbah pokrito z določili obligacijskega zakonika. Ne glede na to bodo protikorupcijske klavzule poslej v vseh pogodbah, ki jih sklepa Dars. K tistim, ki se že niso iztekle, pa bomo pogodbenemu partnerju, kot sem omenila, posredovali v podpis aneks s protikorupcijsko klavzulo. Dokončna dikcija klavzule bo opredeljena v aneksu.

Če bo UVK dokazal kartelno usklajevanje gradbincev, bo Dars zoper gradbince vložil odškodninske tožbe?

V tem primeru bomo preučili vse pravne možnosti, ki so nam na voljo. To je naša dolžnost.

Po nekaterih ocenah naj bi avtocestni križ prav zaradi kartelnega dogovarjanja preplačali za okoli dve milijardi evrov, kar je približno polovica Darsovega dolga. Kolikšen delež tega

denarja je realno mogoče izterjati z odškodninskimi tožbami?

Menim, da je ocena o preplačilih za okoli dve milijardi pretirana. Izida morebitnih tožb ne morem komentirati. Počakajmo najprej na ugotovitve pristojnih organov.

Računsko sodišče je pri nedavni reviziji vzdrževanja avtocest na Darsu ugotavljalo, da nimata ustrezno urejenega niti nadzora nad stroški vzdrževanja niti ustreznih evidenc o investicijskih vzdrževalnih delih. Kakšne popravljalne ukrepe ste sprejeli?

Obdobje, na katerega se nanaša poročilo, med letoma 2005 in 2007, je časovno precej oddaljeno. Že med potekom revizije smo na Darsu popravili nekatere zadeve, ustrezno vodenje različnih evidenc pa pospešeno vzpostavljamo. Z izjemno skrbnega finan-

čnega načrtovanja in spremljanja izvajanja načrta smo večino priporočil že izpolnili. To bo še posebej pomembno, ker bo Dars postal običajna gospodarska družba in ne bo več imel posebnega položaja kot sedaj. S pobrano cestnino bo moral dobro gospodariti z osnovnimi sredstvi, torej avtocestno infrastrukturo. Nadzorni svet je upravi naložil, da sproti poroča o uresničevanju priporočil računskega sodišča, nekaj pa jih je vezanih tudi na DDC in ministrstvo za promet, zato bo moralo ukrepati tudi ministrstvo.

Boste zahtevali drugačno ureditev odnosov z DDC, ki za Dars pripravlja podlage za javne razpise? DDC je namreč plačan glede na vrednost posla in je zato v njegovem interesu, da so podpisane pogodbe čim več vredne.

Odnos med Darsom in DDC temelji na številnih pogodbah in naša želja je, da bi se razmerja med družbama spremenila. DDC je strokoven inženir in veliko stvari zna pripraviti zelo kakovostno. Vprašanje pa je, ali so te pogodbe, ki DDC vključujejo kot inženirja v vseh fazah postopka, dobre za Dars. Zagotovo so dobre za DDC. Redefinicija teh pogodb pa je mogoča samo, če se bo strinjala tudi druga stran. Glede na to, da sta obe družbi v državni lasti, pričakujem, da bomo pogodbe ustrezno spremenili.

To vas sprašujem zato, ker je bila za predor Markovec, ki je tudi prvi večji posel, ki ste ga oddali kot predsednica uprave Darsa, zgornja cena, ki jo je izračunal in postavil DDC, za tretjino višja od tiste, po kateri ste posel oddali CPM in Alpine Bau. Od kod izvira razlika v ceni?

Razlika je še višja, nekaj več kot 35-odstotna. Preden sem podpisala pogodbo, sem dejala, da nisem prepričana, da je to cena, za katero bo CPM lahko v roku in kakovostno zgradil predor. Vsi postopki revizije so bili končani in morala sem podpisati pogodbo. Od kod izvira razlika med ceno, ki jo je postavil DDC, in ponudbeno ceno CPM, ne vem.

Vlada je pred nedavnim sklenila, da bo avtocestno infrastrukturo prenesla v lastništvo Darsa. Ali je to prvi korak k privatizaciji Darsa?

Ta poteza je odgovor na nove uveljavljene računovodske standarde, ki zahtevajo drugačno evidenco javne

infrastrukture. Se je pa vlada odločila, da bo vzporedno z računovodskimi potezami vodila vse aktivnosti za morebitno privatizacijo Darsa. A pred tem je nujno treba Dars preoblikovati v običajno gospodarsko družbo. Zdaj je skupščina Darsa vlada, ki tudi imenuje upravo. Prav tako skupščino sklicuje vlada, ne uprava. Pričakujem, da bo Dars začel delovati po zakonu o gospodarskih družbah, in šele takrat bo primeren za vstop zasebnega kapitala.

Kdo bo po novem lastnik avtocestne infrastrukture, država ali Dars?

Država bo Darsu podelila stavbno pravico za vso zgrajeno infrastrukturo. Za kakšno obdobje, še ni določeno. Stvarnopravno to ne pomeni, da je Dars lastnik infrastrukture, ampak bo lastnik pravice posebne rabe.

Dars bo torej državi plačeval nadomestilo?

Da.

Kolikšno bo to nadomestilo?

To še ni določeno. To bo urejeno z medsebojno pogodbo, ki bo nadomestila koncesijsko in agentsko pogodbo, ki ju ima Dars trenutno sklenjeni z državo. Višina nadomestila je odvisna tudi od obdobja, za katerega bo Dars dobil stavbno pravico. Najdaljše je za 99 let in cenilci običajno nadomestilo za takšno obdobje enačijo z lastninsko pravico. V pogodbi z državo bo treba upoštevati vrednost zgrajene infrastrukture. Kolikšna bo, lahko zgolj ugibam. Če na primer upoštevamo dejstvo, da mora Dars odplačati okoli štiri milijarde evrov posojil in da bo dobil stavbno pravico za 99 let, bi to pomenilo slabe štiri milijone evrov nadomestila na leto. Izračune bo naročil lastnik, Darsu je seveda v interesu čim nižje nadomestilo.

Menite, da je privatizacija Darsa pametna rešitev za to, da bi se znebili bremena več kot štirimilijardnega dolga?

O privatizaciji se bo odločal lastnik. Osebnost nisem proti privatizaciji oziroma vstopu zasebnega kapitala. Dars trenutno deluje kot »upravna služba«, morebiti tudi zaradi pogodbenih odnosov z inženirjema DDC svetovanje inženiring ter »joint venture« ZPC, v katerem so po sporazumu o skupnem nastopu združeni ZIL inženiring, Projekt in Slovenska cestna podjetja.

Ta sta opravila tudi velik del dela, ki bi ga po moji oceni moral Dars. Namesto da bi zaposleni na Darsu aktiv-

no odločali, so postali izvajalci drugod sprejetih odločitev. Vstop zasebnega kapitala bi dal zaposlenim spodbudo za odločanje, ne pa da se za vsako odločitev Dars posvetuje z inženirjema. Nadzor nad gradnjo mora opravljati zunanji izvajalec, saj tako določa zakon o graditvi objektov. Ni pa smotno, da inženirja vodita Darsove projekte od umestitve v prostor do uporabnega dovoljenja in odpravljanja napak v garancijskem roku. Dars bi moral inženirja pooblastiti za pripravo državnega prostorskega načrta, nato pa sam izdelati projektne naloge za izvedbo projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja. Zdaj so bile te naloge v celoti v pristojnosti inženirjev.

Dars ravno zdaj prihaja v finančno najzahtevnejše obdobje odplačevanja dolga. Ali bo podražitev vinjet in okoli 30-odstotno zvišanje cestnin za tovorna vozila zadoščalo za zapiranje načrtovane finančne konstrukcije?

Podražitve bodo zadoščale za odplačevanje dolga v letošnjem in prihodnjem letu, v letih 2012 in 2013 ne v celoti, leto 2014 pa bo katastrofalno. Na srečo imamo še dovolj časa, da do takrat poiščemo ustrezne rešitve. Po zdajšnjem načrtu naj bi dolgove za gradnjo avtocest odplačali do leta 2037, je pa to seveda odvisno od prihodnje višine cestnine, potrebnih investicijskih vlaganj, višine nadomestila za stavbno pravico, gostote prometa. Po moji oceni je glede na množico spremenljivk realno leto 2060, torej čez 50 let.

Koga in zakaj bi sploh zanimal nakup Darsa, ki mora odplačati okoli štiri milijarde evrov dolga?

Zasebne družbe so ministrstvu za promet že pošiljale ponudbe za lastniški vstop v Dars ali sodelovanje pri gradnji avtocest v obliki javno-zasebnega partnerstva. Dars jih zanima zato, ker je naložba v infrastrukturno družbo dolgoročno varna in zelo predvidljiva.

Torej, zanimanja niso pokazali tuji upravjalci avtocest? Pred časom se je namreč kot možnega investitorja omenjalo portugalsko Briso.

Ko sem pred časom govorila z uslužbencem v Brisi, mi je zagotovil, da takšnega interesa niso nikoli izkazali. Jaz osebno se o tem z nikomer nisem pogovarjala, o tem se bo moral odločiti minister za promet.

Država bo morala investitorju nekaj ponuditi v zameno. Edino, kar je

privlačno, so prihodki od cestnin. Bo država investitorju ponudila tudi uvedbo sistema cestninjenja v prostem prometnem toku?

To je dobra možnost. Razpisno dokumentacijo bo treba pripraviti na tak način, da bo izvajalec cestninjenja financiral tudi vso opremo. Na tak način bi finančno vstopil v lastništvo Darsa in bi morda kasneje lahko ponujal še druge storitve. Vendar, ponavljam, to je v celoti odvisno od odločitve lastnika.

Dars na razpisu za izbiro svetovalca pri pripravi dokumentacije za uvedbo novega sistema cestninjenja ni izbral nobenega ponudnika. Ste s tem ustregli željam ministra za promet Patricka Vlačiča ali kogarkoli drugega?

Razpis še ni končan, saj neizbrana ponudnika z našo odločitvijo nista bila zadovoljna. Zato razpisnega postopka ne smem komentirati. Lahko pa povem, da smo se tako odločili izključno glede na prispele ponudbe.

Na ministrstvu za promet svojo določitev, da se cestninjenje v prostem prometnem toku uvede zgolj na avtocestnem križu, utemeljujejo z izsledki študije, ki ste jo pripravili na Darsu. Nam lahko pojasnite, zakaj je cestninjenje zgolj avtocestnega omrežja bolj ekonomično od cestninjenja še vzporednih državnih cest?

Dars je zadnjo študijo cestninjenja pripravil po naročilu ministrstva za promet leta 2007, ko je bil sprejet prvi akcijski načrt uvedbe cestninjenja v prostem prometnem toku, in sicer za nadgradnjo mikrovalovnega sistema cestninjenja. Tematika cestninjenja je zelo zahtevna, vendar ne toliko z vidika tehnologije, kot se skuša prikazati. Razprave o tem, s kakšno tehnologijo naj Dars pobira cestnino, so odveč. Način cestninjenja urejajo evropske direktive, ki jih je treba spoštovati. Dolgo časa smo poslušali, da je satelitsko cestninjenje ekonomično le, če se cestninijo vse ceste. Glavni strošek je še vedno izdelava »on board unit«, a od leta 2008, ko se je govorilo o 120 evrih na enoto, je cena padla že pod 50 evrov in naj bi zdaj bila le malo dražja od »on board unit«, ki deluje na mikrovalovni tehnologiji. Satelitska tehnologija je tako morda ekonomična tudi ob cestninjenju samo avtocestnega omrežja.

Ob uvedbi vinjet se je promet na vzporednih državnih cestah zmanjšal. Medresorska cestninska skupina opozarja, da se bo ob uvedbi cestninjenja po kilometru za osebna vozila zgodilo ravno obratno, če ne bodo cestninjene tudi vzporedne

državne ceste.

To drži. Zagotovo bo del osebnega prometa znova prešel na vzporedne ceste, kar je slabo najmanj z dveh vidikov. Na eni strani se bo zmanjšal

prihodek Darsa, na drugi strani pa se bo zmanjšala tudi prometna varnost. Dokončno odločitev bo sprejel minister za promet. Je pa pomembno, da zadnji akcijski načrt za cestninjenje v prostem prometnem toku ni dokon-

čno določil, katere ceste bodo cestninjenje. Minister še vedno lahko odloči, da se bodo dodatno cestninile nekatere avtocestam vzporedne ceste.

barbara.hren@dnevnik.si



UVK je med preiskavo gradbincev odkril dokumente, ki nakazujejo, da je za kartelno dogovarjanje vedel nekdanji predsednik uprave Darsa Janez Božič. Zdajšnja prva dama Darsa Mateja Duhovnik je na vprašanje, ali je mogoče, da so si gradbinci brez vednosti naročnika razdelili celoten avtocestni križ, odgovorila, da »v tej fazi lahko o tem le špekuliramo, zato predlagam, da počakamo vsaj na izsledke preiskave varuha konkurence«. Na vprašanje, ali je kar koli slišala o zemonškem dogovoru, glede na to, da je bila v preteklosti nekaj časa nadzornica Darsa, pa je odvrnila, da »kot članica nadzornega sveta o zemonškem dogovoru nisem bila seznanjena«.