



# Čo s mýtnym systémom a stavom ciest na Slovensku?!

**T**émou mesiaca január/február je štrajk dopravcov a odhalenie NKÚ v súvislosti s prevádzkovateľom cestného mýta na Slovensku. Tento problematika sa rozsiaholo venujeme v článku, v rámci tohto vydania časopisu, na str. 18 – 19 a 34 – 35, priebežne sme zverejňovali informácie na webportáli [www.transport.sk](http://www.transport.sk) i na našej facebookovej stránke. Téma je to veľmi živá a ohlasov je veľa, takmer všetky vnímajú doterajšie spravovanie mýta na Slovensku negatívne. Všeobecne najviac rezonuje neopodstatnený/neoprávnený zisk prevádzkovateľa mýta, nedodržanie sľubov o financovaní diaľnic z výberu mýta a vodiči poukazujú na mimoriadne veľké pokuty za chyby či výpadky v prevádzkovaní OBU jednotky. „Zníženie“ pokuty za správny delikt neúhrady mýta z 1 500 na 1 050 eur je stále pre vodiča likvidačný. V Nemecku sú voči vodičom zhovievavejší – väčšinou pri výpadku OBU jednotky automaticky vypočítajú počet km na trase medzi výpadkom a reálne odjazdenými kilometrami, tie dovýúčtujú a dopravca zaplatí správny poplatok – to je férovejší prístup prevádzkovateľa. Navyše na Slovensku prevádzkovateľ mýta „dostal od štátu“ ešte ako dozor nad cestným mýtom aj služby polície (čo je ďalší výdavok navyše z našich daní). V Čechách si rovnaký prevádzkovateľ „stráži mýto“ z vlastných zdrojov. Polícia je v slovenskom mýte ďalšou finančnou výhodou darovanou štátom!

Hoci premiér Peter Pellegrini a minister dopravy Árpád Érsek opakujú, že je to téma spolitizovaná a účelovo prezentovaná pred voľbami, nie je to tak. Ide o biznis medzi štátnou inštitúciou (Ministerstvom dopravy a vládou SR) a súkromnou spoločnosťou, ktorá u nás vznikla len tesne pred tendrom, ale registrovaná bola v cyperskej schránke (už to malo danú spoločnosť vylúčiť z tendra!). Od začiatku v roku 2010 autodopravcovia protestovali proti zavedeniu daného mýtného systému a hlavne utajeniu zmluvy, ktorá je štátnou zakázkou a má byť kompletne verejná. Nebola zverejnená (bol zverejnený len začiatkový fragment) práve pre prešľapy, ktoré zmluva obsahuje a vtedajší aktéri nechceli, aby verejnosť poznala jej obsah! Celkovo sa ukazuje, že zmluva je výrazne nevhodná pre štát a za tou nevhodnosťou štátu stojí zodpovednosť vtedajšieho premiéra Roberta Fica, ministra dopravy Ľubomíra Vážneho a riaditeľa NDS Igora Chomu.

Nové zistenia NKÚ obnovili nespokojnosť a aktivitu autodopravcov, ktorí roky žiadali zmeny, ale ministerstvo dopravy na ne nijako nereagovalo. Samostatne predkladal požiadavky ČESMAD Slovakia, ktorý združuje medzinárodných kamiónových autodopravcov a združenie UNAS, ktoré reprezentuje domácich autodopravcov. Členovia oboch združení sa sčasti prekrývajú, teda sú členmi oboch združení. Napriek tomu sa ani teraz nenašla vôľa postupovať spoločne a jednotne. Nepočuli sa zo situácie zo začiatku roka 2009, keď ich nejednotnosť využila vtedajšia vláda ako ich slabinu...

**Oslovili sme čitateľov prostredníctvom webovej a emailovej ankety, s nasledujúcim výsledkom:**

|   |         |         |
|---|---------|---------|
| 1. Mýto na Slovensku je v poriadku a netreba na ňom nič meniť.  | áno 2%  | nie 98% |
| 2. Mýto je nastavené dobre, ale viac peňazí z mýta by sa malo presunúť do výstavby diaľnic.                           | áno 11% | nie 89% |
| 3. Mýto je od začiatku zmluvne nevhodné, peniaze nejdú do výstavby diaľnic.   | áno 88% | nie 12% |
| 4. Mýto je podvod a malo by sa zrušiť a urobiť nové výberové konanie s nastavením zisku prevádzkovateľa max. do 10 %. | áno 97% | nie 3%  |
| 5. Mýto by sa malo okamžite zrušiť, zmluva by sa mala vyhlásiť za neplatnú a mal by sa vyhlásiť nový tender.          | áno 94% | nie 6%  |

O vyjadrenie sme požiadali aj odborníkov (UNIZA) a zástupcov etablovaných združení ČESMAD Slovakia a ZLZ SR, s otázkami:

**1. Ako hodnotíte stav slovenských ciest a čo je príčinou tak pomalejšieho výstavby diaľnic u nás?**

**2. Je súčasné mýto v poriadku, je „upraviteľné“ alebo by bolo lepšie na základe zistení NKÚ ukončiť zmluvy a vypísať nový tender s priaznivejšími podmienkami pre štát?**

**Prof. Ing. Jozef Gnap, PhD., vedúci Katedry cestnej a mestskej dopravy ŽU**

1. Stav slovenských ciest a mostov je zlý, ak sa uzatvárajú cesty I.

triedy zo dňa na deň pre havarijný stav mostov. Hlavnou príčinou je výber dodávateľov stavieb. Niektoré aj komplikované úseky diaľnic a rýchlostných ciest s tunelmi a estakádami boli postavené v termínoch, resp. s malým predĺžením a niektoré s predĺžením termínov o niekoľko rokov.

2. Nevieme podrobnosti zmluvy, je tajná. V Slovenskej republike majú niektoré zmluvy špeciálne „zlaté padáky“, na ktoré doplatia hlavne všetci daňoví poplatníci, ak sa jednostranne vypovedajú. Štát by mal jednoznačne rokovať, niektoré nepotrebné a predražené služby, ktoré nesúvisia s výberom a kontrolou správnosti fungovania mýtného systému, už neobjednávať. A hlavne pripraviť transparentne nový tender na prevádzkovateľa elektronického mýtného systému, prípadne ho prevádzkovať sám.

**Ing. Pavol Jančovič, prezident združenia medzinárodných autodopravcov ČESMAD Slovakia**

1. Slovensko nemá dostatok kvalitnej cestnej infraštruktúry, teda diaľnic, rýchlostných ciest a ciest I. triedy. Čo sa týka existujúcich ciest, je to čistá katastrofa, najmä žalostný stav mostov, prepádajúce sa krajnice, a samozrejme, nekonečné množstvo prasklín a výtlkov. Napriek enormnému množstvu vybraných finančných prostriedkov od nás dopravcov v podobe daní z motorových vozidiel a zaplateného mýta, tieto nejdú späť do budovania a opráv cestnej infraštruktúry, ale „kde-kade“, a súčasny stav je toho výsledkom.

Samotná „nevýstavba“ diaľnic je odrazom neschopnosti posledných vlád transparentne nastaviť systém zadávania a výberu dodávateľov tak, aby tu nemohli fungovať kartelové dohody, rôzne dodatky a tiež aby vybraný dodávateľ nevyberal ďalšieho a ten ďalšieho a v skutočnosti stavbu realizujú „nevybratí“ dodávatelia, ktorí potom najmä menším živnostníkom ani len nezaplatia.

2. Po prvé, je nevyhnutné, aby bola preskúmaná zmluva a v prípade pochybení aj vyvodená zodpovednosť. Som jednoznačne zástancom nového transparentného tendra a nepochybujem o tom, že takto štát, a teda my všetci, získame omnoho výhodnejšie, ale tiež jasné podmienky. Napríklad platiť SkyTollu za monitorovanie ciest II. a III. triedy je v súčasnosti absolútne zbytočné a hlavne drahé a treba to okamžite skončiť.

**Ing. František Komora, prezident Zväzu zasielateľstva a logistiky SR**

1. Budovanie diaľnic je dosť pomalé a zle organizované. Teraz nehovorím len o nereálnych sľuboch politikov o spojení na východ. Negatívne je treba hodnotiť aj fakt, že postup budovania diaľnic vytvára preťažené lokality najmä pri prechodoch z diaľnic na cesty nižších kategórií. Ďalším príkladom je budovanie obchvatu Bratislavy, kde napojenie slovenskej diaľnice na rakúske, české a maďarské ide cez jeden jediný most takmer cez centrum mesta. Tu okrem rozličných lokálnych záujmov hrajú úlohu lokálni politici, ktorí buď blokujú racionálne budovanie diaľnic a kladú si často nezmyselné podmienky, alebo si naopak vybavujú preskočenie regiónov, ktoré nevolili správne. Otázkou sú, samozrejme, aj ceny, ktoré štát za diaľnice platí.

2. Nejde len o úpravu mýta slovenských dopravcov. Na rozdiel od podpory ich konkurentov na európskom trhu ich vládami, sú naši autodopravcovia neprímerane zaťaženi aj iným spôsobom. Mýto je len jedna zo zložiek tejto záťaže. Ak sa však mám vyjadriť k riešeniu súčasnej situácie, páčilo by sa mi viac riešenie s novým tendrom. Musím však povedať, že vždy sú rozhodujúce podmienky dojednané v existujúcej zmluve. Podľa tých je potrebné rozhodnúť, či zmluvu napadnúť, vypovedať, alebo sa pozrieť, prečo bola takto nevhodná zmluva uzavretá. Nejde len o to, aby sa teraz napravila situácia, ale, aby sa už viac neopakovala.

