

Kto będzie zarządzał viaTOLlem?

data aktualizacji: 2017.04.04



Jak informuje resort infrastruktury, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad weryfikuje obecnie zgłoszenia do postępowania, w którym ma zostać wyłoniony nowy operator elektronicznego systemu poboru opłat od kierowców. viaTOLL w przyszłym roku zmieni zarządcę, który będzie odpowiedzialny za przychody do budżetu państwa i bazę wrażliwych danych milionów kierowców. Pod znakiem zapytania stoi udział w postępowaniu dwóch spółek celowych o minimalnym kapitale zakładowym i niejasnej strukturze właścicielskiej.

- Problem pojawiania się w przetargach spółek celowych, zawiązywanych tuż przed terminem składania ofert, nie jest wcale nowy. Zamawiający mają narzędzia, aby się przed tym zabezpieczyć i mogą postawić w ogłoszeniu lub specyfikacji istotnych warunków zamówienia wymagania, które zablokują możliwość startowania w przetargu takim właśnie spółkom – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Dariusz Ziemiński, radca prawny z Kancelarii Ziemiński & Partnerzy. - Doświadczony zamawiający, jak GDDKiA, powinien się liczyć z tym, że takie spółki celowe mogą wystartować w przetargu.

Orange Polska wśród chętnych

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła w grudniu postępowanie, w którym ma zostać wyłoniony nowy operator krajowego systemu poboru opłat drogowych viaTOLL. Wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu złożyło dziewięć podmiotów. Są wśród nich renomowane firmy, z ugruntowaną na rynku pozycją – m.in. słowacki SkyToll, Comarch i Orange Polska, austriacki Kapsch (dotychczasowy operator) i konsorcjum ze spółką z grupy Budimeksu – jak i dwa podmioty, których udział w postępowaniu budzi wątpliwości ze względu na strukturę właścicielską i kapitał

zakładowy, wynoszący zaledwie 5 tys. zł.

Obie spółki, Catterick Investments oraz Leadville Investments, zostały zgodnie z KRS zarejestrowane pod tym samym adresem. W pierwszej z nich – na dobę przed terminem składania dokumentów przetargowych – zaszły zmiany w zarządzie i akcjonariacie (udziały w spółce objęły włoski Autostrade Tech i Stalexport Autostrady). Druga stanęła do postępowania w konsorcjum ze spółką córką Strabagu, opierając się na jej możliwościach i doświadczeniu. Obie są powiązane osobowo, a udział spółek o niskim kapitale zakładowym w wielomiliardowym przetargu wzbudził szerokie wątpliwości, ponieważ wyłoniony w przetargu nowy operator viaTOLL będzie nie tylko odpowiadał za miliardowe przychody do budżetu państwa, lecz także będzie zarządzał bazą wrażliwych danych milionów kierowców i bazą kompletnych informacji o ruchu drogowym w całym kraju.

Przetarg pod ochroną służb

- Z uwagi na przedmiot zamówienia, który jest strategiczny z punktu widzenia wpływów do budżetu, bezpieczeństwa państwa i bezpieczeństwa antyterrorystycznego, taki przetarg powinien być objęty ochroną różnego rodzaju służb, które powinny przyglądać się temu, kto startuje w postępowaniu, a nawet jak to postępowanie zostało przygotowane – uważa Dariusz Ziemiński.

Radca prawny z Kancelarii Ziemiński & Partnerzy zauważa, że profesjonalizm jest wymagany nie tylko od podmiotów, które biorą w nim udział, lecz także od zamawiającego. Ten ma z kolei prawne narzędzia, aby wyeliminować z przetargu podmioty, które niekoniecznie są gwarantem należytego wykonania zamówienia.

- Jeżeli zamawiający chciałby się ustrzec przed startem w przetargu spółki, która powstała na dzień przed upływem terminu składania ofert, to ma ku temu wiele możliwości. Przykładowo, może postawić warunek średniorocznego zatrudnienia w okresie ostatnich kilku lat i wykazać, że nie zachodzi „stosowna sytuacja”, która pozwala wykonawcom polegać na zasobach osób trzecich. Wtedy taka spółka, utworzona chwilę wcześniej, nie będzie mieć wymaganego poziomu zatrudnienia, bo najpewniej w ogóle nie ma zatrudnionych pracowników – mówi Dariusz Ziemiński.

Tym samym zamawiający mógłby uniemożliwić start spółek celowych w postępowaniu, nie dopuszczając do korzystania z zasobów podmiotu trzeciego. To oznacza, że wszystkie zasoby, które są potrzebne do spełnienia warunków udziału w postępowaniu, muszą być w spółce i nie można ich „pożyczyć” od innego podmiotu – mówi Dariusz Ziemiński.

Zamawiający może również zastrzec w ogłoszeniu lub SIWZ (specyfikacja istotnych warunkach zamówienia, podstawa dokumentacji przetargowej), że kluczowe części zamówienia nie mogą zostać powierzone podwykonawcom. To powoduje, że przetarg jest dedykowany tylko dużym i doświadczonym firmom. Zamawiający może w dowolnym stopniu ograniczyć zakres podwykonawstwa.

- Przedział jest bardzo różny. To ograniczenie może sięgać nawet 80 proc. całego zamówienia. Wówczas tę część spółka będzie musiała wykonać sama. Do tego z kolei musi mieć zasoby i potencjał. Jednodniowa spółka takiego potencjału raczej mieć nie będzie – mówi Dariusz Ziemiński.

Jak podkreśla ekspert, zamawiający może też postawić w przetargu konkretne wymagania ekonomiczne, którymi musi się wykazać startujący w nim podmiot z zastrzeżeniem określonego pułapu środków dla każdego członka konsorcjum.

Ministerstwo weryfikuje wnioski

Jak poinformowało Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, obecnie komisja przetargowa weryfikuje wszystkie wnioski, które wpłynęły w postępowaniu na nowego operatora systemu viaTOLL.

- Na obecnym etapie celem zamawiającego jest wybór wykonawców, którzy będą rzetelnymi partnerami do dialogu (...).W celu oceny spełniania warunków udziału w postępowaniu i zweryfikowania zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia badana jest m.in. sytuacja ekonomiczna i finansowa oraz zdolność techniczna i doświadczenie wykonawców, a także kwalifikacje zawodowe osób, którymi te podmioty dysponują - poinformował Szymon Huputyś, rzecznik resortu, dodając, że na obecnym etapie dyskusja dotycząca podmiotów, które zgłosiły się do postępowania, jest bezzasadna.

W kolejnym kroku GDDKiA zaprosi do dialogu konkurencyjnego te firmy, które spełnią formalne warunki udziału w postępowaniu. Po jego zakończeniu zostanie im przekazane zaproszenie do składania ofert w przetargu, w którym wadium ma wynosić 30 mln zł.

- Warto jednak dostrzec, że w tym postępowaniu zamawiający bardzo celnie dobrał tryb przetargu do stopnia skomplikowania przedmiotu zamówienia i szczegółowo opisał kryteria selekcji. Dzięki tej staranności wynik przetargu jest jeszcze otwarty - konkluduje Dariusz Ziemiński.

GDDKiA chce zawrzeć umowę z nowym operatorem krajowego systemu poboru opłat drogowych viaTOLL na sześć lat (od 3 listopada 2018 r. do 2 listopada 2024 r). Obecnie operatorem viaTOLL jest Kapsch Telematic Services, z którym umowa wygasa w listopadzie przyszłego roku.

Jak wynika z ubiegłorocznych wyliczeń Fundacji Republikańskiej, system viaTOLL w ciągu pięciu lat wniósł do Krajowego Funduszu Drogowego ponad 7 mld zł. Elektroniczny system poboru opłat za przejazdy wybranymi odcinkami dróg krajowych został wprowadzony w lipcu 2011 roku i zastąpił karty opłaty drogowej (winiety). Z viaTOLL obowiązkowo muszą korzystać kierowcy autobusów i pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t.

Źródło: