

## Analýza postupu spoločností skupiny PENTA s ohľadom na proces privatizácie Letiska (Letisko M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s.)

Nižšie poskytujeme analýzu (ďalej len „**Analýza**“) postupu spoločností skupiny PENTA v prípade privatizačného procesu spoločnosti Letisko M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (ďalej len „**Letisko**“) a (okrajovo) aj Letisko Košice – Airport Košice, a.s. (ďalej len „**Letisko Košice**“). Analýza sa vyjadruje k nasledovným okruhom skúmaných tém:

1. Výber privatizačného poradcu
  - 1.1. Proces výberu privatizačného poradcu
  - 1.2. Zmluva s poradcom, výber, spolupráca a zodpovednosť subporadcov
2. Rozhodovací proces príslušných dotknutých orgánov v súvislosti s privatizáciou Letiska a Letiska Košice
3. Medzinárodné výberové konanie vedené Ministerstvom dopravy
  - 3.1. Priebeh medzinárodného výberového konania - 1. kolo
  - 3.2. Riadiaci výbor a Výberová komisia
  - 3.3. Ponuky uchádzačov v 1. kole a ich hodnotenie
  - 3.4. Priebeh medzinárodného výberového konania - záverečné kolo
  - 3.5. Ponuky uchádzačov v záverečnom kole a ich hodnotenie

Analýza bola vypracovaná na základe verejne dostupných zdrojov, informácií obdržaných v rámci postupu v zmysle Zákona o slobodnom prístupe k informáciám<sup>1</sup> a interných informácií poskytnutých spoločnosťami patriacimi do investičnej skupiny PENTA.

---

<sup>1</sup> Zákon č. 211/2000 Z. z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) (ďalej len „**Zákon o slobodnom prístupe k informáciám**“)

**Obsah**

A.	Závery.....	3
B.	Podrobná analýza.....	8
1.	Výber privatizačného poradcu .....	11
1.1	Proces výberu privatizačného poradcu .....	11
1.1.1	Prvé verejné obstarávanie .....	11
1.1.3	Druhé verejné obstarávanie – predkladanie ponúk.....	14
1.1.4	Druhé verejné obstarávanie – hodnotenie ponúk .....	15
1.2	Zmluva s poradcom, výber, spolupráca a zodpovednosť subporadcov .....	24
1.2.1	Zmluva s poradcom .....	24
2.	Rozhodovací proces príslušných dotknutých orgánov v súvislosti s privatizáciou Letiska a Letiska Košice ..	8
3.	Medzinárodné výberové konanie vedené Ministerstvom dopravy .....	31
3.1	Priebeh medzinárodného výberového konania - 1. kolo .....	31
3.1.1	Právny základ medzinárodného výberového konania.....	31
3.2	Riadiaci výbor a Výberová komisia .....	39
3.3	Ponuky uchádzačov v 1. kole a ich hodnotenie .....	44
3.3.1	Ponuky uchádzačov - Pravidlá výberového konania.....	44
3.3.2	Ponuky uchádzačov – predloženie záväzných ponúk a ich hodnotenie .....	45
3.4	Priebeh medzinárodného výberového konania - záverečné kolo.....	67
3.4.1	Vyhlásenie záverečného dodatkového kola.....	67
3.5	Ponuky uchádzačov v záverečnom kole a ich hodnotenie.....	67
3.5.1	Ponuky uchádzačov.....	67
3.5.2	Výber preferovaného investora .....	68

## A. Závery

Na základe nižšie poskytnutej podrobnej Analýzy poskytujeme závery k jednotlivým okruhom skúmaných tém:

1. Z podrobnej analýzy procesu verejného obstarávania výberu privatizačného poradcu vyplýva, že postup obstarávateľa v rámci verejného obstarávania nevykazuje žiadne porušenia aplikovaného Zákona o verejnom obstarávaní.
2. Ministerstvo dopravy si v druhom verejnom obstarávaní splnilo všetky publikačné povinnosti uložené Zákomom o verejnom obstarávaní (vo vestníku ÚVO aj vo vestníku Európskej únie) a okrem iného s dostatočným časovým predstihom zverejnilo aj oznámenie o vyhlásení metódy verejného obstarávania.
3. Z pohľadu adekvátnosti požiadaviek kladených na uchádzačov v Súťažných podkladoch, je potrebné uviesť, že odrážali predmet zákazky – poradenstvo pri prevode letísk vlastnených štátom.
4. Ministerstvo dopravy zvolilo štandardnú metódu verejného obstarávania – metódu užšej súťaže. Do súťaže sa zapojilo deväť záujemcov, ktorí predložili komisii doklady za účelom preukázania splnenia podmienok účasti, pričom úspešných bolo až sedem z nich, ktorí boli následne vyzvaní na predloženie ponúk. Ministerstvo dopravy pri vyhodnocovaní podmienok účasti vylúčilo kvôli nedostatočnej dokumentácii troch záujemcov z celkového počtu deviatich záujemcov, pričom však vyhovel opravnému prostriedku jedného vylúčeného záujemcu, takže ďalej konalo so siedmimi uchádzačmi. Aj uvedené preukazuje funkčnosť kontrolných mechanizmov v rámci procesu verejného obstarávania.
5. Komisia VO vyhodnocujúca ponuky mala viac členov ako požadoval aplikovateľný Zákon o verejnom obstarávaní. Hodnotitelia (členovia Komisie VO s právom vyhodnocovať ponuky) nemohli pridelovať body ľubovoľne a svojvoľne. V Súťažných podkladoch boli presne stanovené pravidlá a vzorce na výpočet bodového zisku, ktorých sa Komisia VO musela pridržovať.
6. Ponuku už v rámci procesu verejného obstarávania predložili piati uchádzači (zo siedmich vyzvaných), ktorí boli vyhodnocovaní podľa pravidiel hodnotenia uvedených v Súťažných podkladoch. Uchádzač, ktorý ponúkol najnižšiu cenu bol vyzvaný na vysvetlenie tejto ceny, s jeho vysvetlením sa Komisia VO uspokojila a ďalej s ním konala.
7. Proti výsledku vyhodnotenia ponúk nepodali žiadny opravný prostriedok traja zo štyroch neúspešných uchádzačov. Neúspešný uchádzač opierajúc sa o domnelé procesné pochybenia (nie materiálne týkajúce sa samotného výsledku bodovania) využil opravný prostriedok a podal žiadosť o nápravu aj námietky. Pred ústnym pojednávaním na ÚVO Neúspešný uchádzač svoje námietky vzal späť, čo je vzhľadom na charakter a prepracovanosť týchto námietok pochopiteľné.

8. Z vyššie uvedeného je jednoznačne možné uzatvoriť, že kontrolné mechanizmy procesu verejného obstarávania (či už vyhovenie žiadosti o nápravu, vysvetlenie neobvykle nízkej ceny, konanie o nápravu a konanie o námietkach) boli funkčné a Ministerstvom dopravy ako obstarávateľom aj plne aplikované.
9. Rozsah prác bol Zmluvou s poradcom určený len rámcovo, čím sa stanovoval priestor aj na poskytovanie služieb spojených s rámcovo stanovenými službami. Takto rámcovo zadaný predmet zmluvy bol logickým a právne správnym riešením, keďže v čase uzatvorenia Zmluvy s poradcom nebolo jasné, ako bude privatizácia prebiehať.
10. Poradca, Meinl Bank, podľa Zmluvy s poradcom v plnom rozsahu zodpovedal za všetky výstupy v rámci privatizácie (medzinárodného výberového konania), t.j. aj za výstupy subporadcov (SH&E a DLA) a iných subdodávateľov.
11. Odmena poradcu za plnenie podľa Zmluvy s poradcom bola určená súčtom podielovej odmeny z výnosu z privatizácie a paušálnej odmeny.
12. Za „kontrolné mechanizmy“ riadneho plnenia Zmluvy s poradcom zo strany poradcu možno považovať: štruktúru odmeny poradcu, zodpovednostný mechanizmus poradcu za výstupy subporadcov, odškodnenie Ministerstva dopravy za nároky tretích strán v prípade nesprávne poskytnutých informácií poradcom, poistenie poradcu za škodu spôsobenú tretím stranám v súvislosti s poskytovaním služieb podľa Zmluvy s poradcom a mechanizmus riešenia možných obchodných prepojení poradcu a subporadcov na uchádzačov.
13. V rámci procesu privatizácie letiskových spoločností pôsobili poradca a subporadcovia spolu s Riadiacim výborom resp. Výberovou komisiou, s Ministrom dopravy (zastupujúcim Ministerstvo dopravy) a Ministrom hospodárstva (zastupujúcim Ministerstvo hospodárstva) ako orgány s výlučne poradenskou a odporúčacou funkciou. Rozhodujúcim orgánom, ktorý rozhodol o výbere najvhodnejšieho uchádzača o nadobudnutie letiskových spoločností bola Vláda, ktorá tak rozhodla na základe návrhu Ministra dopravy a Ministra hospodárstva.
14. Výberová komisia mala oprávnenie akýkoľvek dokument pripravený poradcom v rámci procesu privatizácie letiskových spoločností kontrolovať, dopĺňať, zmeniť, vrátiť poradcovi alebo s ním inak naložiť.
15. Proces medzinárodného výberového konania nebol upravený priamo zákonom. Bol regulovaný Pravidlami výberového konania, ktoré mohli byť v zmysle ich znenia menené dodatkami, a metodikou upravujúcou spôsob bodového hodnotenia záväzných ponúk. Pravidlá výberového konania a dodatky k nim pripravoval privatizačný poradca v spolupráci s Riadiacim výborom, ktorý ich tiež odsúhlasoval a následne ich privatizačný poradca v mene Ministerstva dopravy vydal.

16. Napriek tomu, že proces medzinárodného výberového konania nebol exaktne zákonne upravený, bol regulovaný Pravidlami výberového konania v znení troch dodatkov, ktoré boli pre uchádzačov záväzné a rovnako aj metodikou upravujúcou spôsob bodového hodnotenia záväzných ponúk. Tieto dokumenty zaručovali spravodlivý súťažný proces výberu najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti na základe vopred stanovených pravidiel.
17. Rozhodujúcim orgánom, ktorý rozhodol o výbere najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti bola Vláda, ktorá tak rozhodla na základe návrhu Ministra dopravy a Ministra hospodárstva v súlade s ustanovením § 10 ods. 1 Zákona o veľkej privatizácii.
18. Predbežný záujem o účasť v medzinárodnom výberovom konaní prejavilo 49 právnických osôb, z ktorých 37 uzatvorilo s Ministerstvom dopravy zmluvu o zachovaní mlčanlivosti a obdržalo informačné memorandum. Do kvalifikačného kola predložilo kvalifikačné materiály a predbežné ponuky osem právnických osôb, z ktorých do tzv. Short listu postúpilo päť uchádzačov s najvyšším počtom bodov za predbežnú ponuku na Letisko a Letisko Košice. Týchto päť uchádzačov malo zároveň možnosť vykonať due dilligence letiskových spoločností a Ministerstvu dopravy predložiť svoje záväzné ponuky. Záväzné ponuky predložili štyria uchádzači, nakoľko jeden uchádzač zo súťaže odstúpil. Druhého, dodatkového kola, v ktorom sa hodnotila už len cenová ponuka, sa zúčastnili dvaja najúspešnejší uchádzači.
19. V procese výberu najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti v rámci medzinárodného výberového konania pôsobilo viacero poradných orgánov. Medzi tieto orgány patrili Riadiaci výbor, Výberová komisia, privatizačný poradca a subporadcovia, Minister dopravy zastupujúci Ministerstvo dopravy a Minister hospodárstva zastupujúci Ministerstvo hospodárstva, pričom jediným rozhodujúcim orgánom, ktorý mal rozhodnúť o výbere najúspešnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti bola naproti tomu Vláda, čo exaktne vyplýva zo Zákona o veľkej privatizácii.
20. Deväťčlenný Riadiaci výbor a neskôr Výberovú komisiu zriadil Minister dopravy ako svoje poradné orgány, ktoré mali prerokovávať dôležité otázky súvisiace s privatizáciou letiskových spoločností.
21. Riadiaci výbor spolu s privatizačným poradcom spolupôsobil pri príprave medzinárodného výberového konania, pri hodnotení kvalifikačných materiálov a predbežných ponúk v prvom kole a pri výbere uchádzača na tzv. Short list. Po zriadení Výberovej komisie táto spolu s privatizačným poradcom spolupôsobila pri hodnotení záväzných ponúk uchádzačov, pri výbere najúspešnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti a pri výbere uchádzača v druhom kole medzinárodného výberového konania. Výberová komisia odporučila najúspešnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti Ministrovi dopravy.
22. Ani v prípade Riadiaceho výboru, ani v prípade Výberovej komisie, neexistoval príslušný

právny predpis, ktorý by činnosť, resp. kompetencie týchto komisií (poradných orgánov) upravoval a stanovoval tak záväznosť odporúčaní komisií pre Ministra dopravy. Vzhľadom na odporúčací charakter Riadiaceho výboru a Výberovej komisie Minister dopravy mohol, ale aj nemusel s odporúčaniami týchto orgánov súhlasiť.

23. Analýzou Pravidiel výberového konania (v znení všetkých troch dodatkov) a Metodiky a ich aplikáciou na skutkový stav je možné vyvodiť jednoznačný záver, že postup výberu preferovaného investora v 1. kole medzinárodného výberového konania a jeho hodnotenie prebiehalo v súlade so stanovenými pravidlami. Napriek tomu, že tento proces nebol exaktne zákonom upravený, bolo možné postupovať po línii pravidiel vytvorených špeciálne pre predmetné medzinárodné výberové konanie. Žiadny odklon pri ich aplikácii ako i pri samotnom hodnotení nebol zistený.
24. Záväzné ponuky, spĺňajúce predpísané kritériá v zmysle Pravidiel výberového konania v znení Prvého dodatku i Druhého dodatku, predložili v stanovenom termíne, t.j. do 5.12.2005 celkovo štyria uchádzači. Ani jedna z týchto záväzných ponúk nebola odmietnutá a všetky sa podľa verejne dostupných zdrojov vyhodnocovali v zmysle vopred určených pravidiel pre medzinárodné výberové konanie. Je zrejmé, že cieľom každého uchádzača bolo predložiť čo najlepšie vypracovanú a kritériá spĺňajúcu záväznú ponuku a stať sa tak preferovaným investorom. Neidentifikovali sa žiadne znaky, na základe ktorých by bolo možné ponuku niektorého uchádzača hodnotiť ako ponuku „na oko“ alebo ponuku, ktorou by určitý uchádzač konal v zhode s iným uchádzačom.
25. Na splnenie základných kritérií účasti na 1. kole výberového konania bolo potrebné vypracovať záväznú ponuku pozostávajúcu povinne z (i) finančnej ponuky, (ii) obchodného plánu a (iii) právnych dokumentov, pričom každá náležitosť záväznej ponuky podliehala presne stanoveným obsahovým i formálnym podmienkam zakotveným v Pravidlách výberového konania (v znení dodatkov) a v Metodike. Za každú časť z uvedených častí bolo možné získať (presne stanovený) počet bodov, pridelených v zmysle Pravidiel výberového konania a hodnotených v súlade s Metodikou. Finančná ponuka ako i právne podklady je vzhľadom na ich obsahovú stránku možné považovať za objektívne posúdiťelné náležitosti záväznej ponuky. Obchodný plán, naopak, podliehal nevyhnutne aj určitej miere subjektivity v posudzovaní jeho kvality a splnenia podmienok. Finančná ponuka bola hodnotená použitím porovnávacej metódy jednoduchým spôsobom – najvyššej ponuke bol pridelený najvyšší počet bodov, od čoho sa následne odvíjalo hodnotenie ostatných záväzných ponúk. Za právne podklady sa neudeľovali priamo plusové body, ale ako bolo uvedené, za odchýlky záväznej ponuky v porovnaní s predbežnou ponukou bolo možné prideliť na základe stanovených pravidiel až do desať mínusových bodov.
26. Obchodný plán tvoril 20% bodového hodnotenia záväznej ponuky. Vzhľadom k miere subjektivity v hodnotení obchodného plánu je namieste poukázať na skutočnosť, že vypracovanie navrhovaného hodnotenia spadalo do delenej kompetencie Meinl Bank a SH&E. Metodika presne vyčleňovala časti obchodného plánu, ktoré hodnotil Meinl Bank a časti, ktoré spadali do hodnotiacej kompetencie SH&E. Celkovo boli kompetencie návrhu hodnotenia v zmysle Metodiky rozdelené v pomere 3:1, t.j. 75% váhového faktoru obchodného plánu hodnotilo SH&E a 25% váhového faktoru spadalo do kompetencie

**Meinl Bank.**

27. Pri hodnotení všetkých obsahových náležitostí záväznej ponuky je nevyhnutné neopomenúť možnosť pridelenia malusových bodov, pričom táto sa aj aplikovala.
28. V otázke hodnotenia záväzných ponúk je v zmysle uvedeného možno jednoznačne vyvodiť záver, že ponuka TwoOne bola hodnotená v súlade s Pravidlami výberového konania a nedošlo k žiadnemu podozrivému neopodstatnenému a netransparentnému prideleniu bodov čo dokazuje aj skutočnosť, že ponuka TwoOne získala najvyšší počet bodov predovšetkým v kritériách objektívne posúdiťelných. Naopak, bodová strata bola zaznamenaná práve v kritériách, ktoré podliehali istej miere subjektivity a tak potenciálne pri nich mohol existovať priestor na manipuláciu. Hodnotenie predmetných kritérií v prípade TwoOne však bolo zjavne v jeho neprospech. Sumárne teda v prípade hodnotenia takýchto kritérií nemožno vylúčiť tendenčnosť Meinl Bank ako poradcu, vrátane subporadcov v neprospech TwoOne.
29. Prvý dodatok počítal s možnosťou vyhlásenia záverečného kola predkladania záväzných ponúk pre dvoch uchádzačov s najvyšším počtom získaných bodov za predloženú záväznú ponuku v prípade, že sa tak rozhodne Výberová komisia. Vzhľadom k malému bodovému rozdielu medzi uchádzačom umiestneným na prvom mieste a uchádzačom umiestneným na druhom mieste (t.j. TwoOne s počtom 78 bodov a KO-BRA s počtom 75,5 bodov) tak Výberová komisia v súlade s Pravidlami výberového konania vyhlásila záverečné kolo medzinárodného výberového konania. Pre maximálnu transparentnosť zvolila Výberová komisia jediné hodnotiace kritérium a to výšku predloženej dodatočnej kúpnej ceny, pričom ten uchádzač, ktorý nezávisle od predloženej ponuky v predchádzajúcom kole ponúkne vyššiu dodatočnú kúpnu cenu, bude navrhnutý Vláde ako preferovaný investor.
30. Po vykonaní hodnotenia upravených ponúk Výberová komisia vybrala v poradí najvyššie umiestneného uchádzača, ktorým bolo konzorcium TwoOne s ponúkanou dodatočnou kúpnu cenou 4,52 mld. Sk. KO-BRA ponúkla kúpnu cenu vo výške 3,307 mld. Sk a zaradila sa tým na druhé miesto za TwoOne.
31. Priebeh dodatočného záverečného kola medzinárodného výberového konania bol podobne ako predchádzajúce kolo tohto konania regulovaný Pravidlami výberového konania v znení Tretieho dodatku a Metodikou, ktoré vo vzájomnej súvislosti viedli k návrhu preferovaného investora. Záverečné kolo medzinárodného výberového konania sa vďaka jedinému hodnotiacemu kritériu vyznačovalo vysokou mierou transparentnosti vzhľadom ku skutočnosti, že kritérium najvyššej kúpnej ceny je absolútne objektívne hodnotiteľným kritériom.
32. Výsledkom dodatočného záverečného kola bol výber úspešného uchádzača celého medzinárodného výberového konania – konzorcia TwoOne, ktoré svojou dodatočnou kúpnu cenou vo výške 4,52 mld. Sk ponúklo oproti druhému uchádzačovi cenu vyššiu o 1,213 mld. Sk. Obálky s dodatočnými finančnými ponukami pritom za prítomnosti

televíznych kamier otváral verejne Minister dopravy.

## B. Podrobná analýza

### 1. Rozhodovací proces príslušných dotknutých orgánov v súvislosti s privatizáciou Letiska a Letiska Košice

1. Nižšie popísaný postup rozhodovania Vlády a príslušných dotknutých orgánov vo vzťahu k privatizácii Letiska a Letiska Košice predstavuje časový rámec procesu privatizácie a obsah jednotlivých podstatných rozhodnutí Vlády a zmienených orgánov.
2. Začiatky privatizačného procesu Letiska a Letiska Košice možno vzhľadom už v programovom vyhlásení Vlády Mikuláša Dzurindu na roky 2002 až 2006, v zmysle ktorého sa Vláda zaviazala, že „*vytvorí podmienky pre úspešnú reštrukturalizáciu a transformáciu správy letísk*“.
3. Vláda následne uznesením<sup>2</sup> zo **dňa 13.2.2003** schválila návrh projektu transformácie príspevkovej organizácie Slovenská správa letísk (ďalej len „**Projekt transformácie SSL**“), a zároveň uložila Ministrom dopravy, aby predložil na rokovanie Vlády návrhy na prevod majetkovej účasti štátu na podnikaní letiskových spoločností Bratislava a Košice. Podľa predkladacej správy k uvedenému uzneseniu bol proces transformácie Slovenskej správy letísk rozdelený do štyroch etáp, pričom v poslednej, štvrtej etape sa počítalo s privatizáciou časti majetku štátu v letiskových spoločnostiach a jej predajom strategickému partnerovi so zachovaním účasti štátu v privatizovaných spoločnostiach prostredníctvom Zákona o veľkej privatizácii.
4. K transformácii príspevkovej organizácie – Slovenská správa letísk došlo najmä z dôvodov neefektivity tejto právnej formy, nemožnosti podnikania a nemožnosti získania kapitálu z externých zdrojov do rozvoja jednotlivých letísk. Projekt transformácie SSL okrajovo na viacerých miestach naznačoval smerovanie k posilneniu záujmu súkromného kapitálu o vstup do letiskových spoločností, pričom výslovne pojednával o následnej možnosti (po transformácii Slovenskej správy letísk) privatizácie časti majetkovej účasti štátu v novozaložených letiskových spoločnostiach. V jednotlivých prípadoch letísk (hlavne v prípade Letiska a Letiska Košice) sa mal zväžiť a umožniť vstup zahraničného strategického partnera so skúsenosťami s prevádzkovaním veľkých medzinárodných letísk. V závere Projektu transformácie SSL bol uvedený časový harmonogram, ktorý stanovoval do 31.12.2005 uzavrieť výberové konanie na poradcu pre výber strategického partnera do letiskových spoločností a do 31.12.2005 na základe úspešnosti výberového konania predložiť do Vlády návrhy na prevod časti majetkovej účasti štátu na podnikaní letiskových spoločností Bratislava a Košice na iné osoby – strategického partnera. V Projekte transformácie SSL bol stanovený proces výberu privatizačného poradcu a následne uskutočnenie výberového konania (medzinárodného) na strategického partnera.

<sup>2</sup> Uznesenie Vlády č.130 zo dňa 13.2.2003 ([http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-4441?listName=Uznesenie&prefixFile=u\\_](http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-4441?listName=Uznesenie&prefixFile=u_)). V rámci pripomienkového konania Ministerstvo spravodlivosti SR (ďalej len „**Ministerstvo spravodlivosti**“) pod vedením D. Lipšica nevznieslo žiadnu pripomienku.



5. Následne, **dňa 4.2.2004** bol prijatý zákon č. 136/2004 Z. z. o letiskových spoločnostiach, ktorý, okrem iného, upravil právne pomery akciových spoločností založených z majetku štátu v správe Slovenskej správy letísk na prevádzkovanie verejných letísk. V súlade s týmto zákonom Ministerstvo dopravy založilo **dňa 26.4.2004** letiskovú spoločnosť Letisko (Letisko M.R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s.)<sup>3</sup>.
6. Vláda **dňa 21.6.2005** svojim uznesením<sup>4</sup> schválila návrh koncepcie privatizácie Letiska a Letiska Košice, ktoré zaradila do zoznamu majetkových účastí štátu na podnikaní iných právnických osôb zahrnutých do privatizácie, pričom tieto majetkové účasti predstavovali 66 % na základnom imaní oboch letísk. Vláda zároveň uložila Ministromi dopravy, aby do dňa 31.8.2005 predložil návrhy privatizačných projektov vyššie uvedených majetkových účastí
7. Výber záujemcu o privatizáciu letiskových spoločností sa uskutočnil v procese medzinárodného výberového konania, ktoré sa začalo zverejnením oznámenia v denníku Hospodárske noviny a Financial Times (finančný denník vychádzajúci vo Veľkej Británii), pričom jeho predmetom bola výzva na predkladanie vyjadrení záujmu o 66%-nú majetkovú účasť štátu na podnikaní Letiska. Priebeh medzinárodného výberového konania je uvedený v časti 3 tejto Analýzy.
8. Samotný výber úspešného uchádzača o letiskové spoločnosti v medzinárodnom výberovom konaní bol na začiatku na Riadiacom výbore a neskôr na Výberovej komisii, ktoré postupovali v procese privatizácie v spolupráci a na základe odporúčaní poradcu – Meinl Bank. Riadiaci výbor a Výberová komisia však mali len odporúčací - poradný charakter. Rozhodujúcim orgánom, ktorý rozhodol o výbere najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti bola Vláda, ktorá tak rozhodla na základe návrhu Ministra hospodárstva a Ministra dopravy.
9. Vláda **dňa 1.2.2006**, po vyhodnotení záverečného kola medzinárodného výberového konania, (na základe návrhu uznesenia Ministra hospodárstva a Ministra dopravy) ďalším uznesením<sup>5</sup> vydala rozhodnutie o privatizácii časti majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločnosti Letisko (vo výške 66% podielu na základnom imaní), a to **priamym predajom spoločnosti BTS Holding, a.s.** (ďalej len „**BTS**“)<sup>6</sup>. Vláda zároveň Ministromi dopravy uložila, aby:
  - uzavrel zmluvu o kúpe akcií a akcionársku zmluvu, a tiež všetky ďalšie dokumenty potrebné na uskutočnenie prevodu majetkovej účasti,
  - v prípade udelenia potrebných súhlasov PMÚ s koncentráciou v termíne **do 15.8.2006** pre BTS, zvýšil základné imanie v Letisku v stanovenom rozsahu a uzavrel zmluvu s BTS o prevode práv na prednostné upísanie akcií,
  - v prípade neudelenia potrebného súhlasu predložil na rokovanie vlády návrh na vydanie rozhodnutia o privatizácii majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločnosti Letisko v prospech spoločnosti KO-BRA Airport Partners, a.s. (ďalej len „**KO-BRA**“)<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> <http://www.orsr.sk/vypis.asp?ID=41434&SID=2&P=1>

<sup>4</sup> Uznesenie Vlády č. 484 zo dňa 21.6.2005 ([http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-5387?listName=Uznesenie&prefixFile=u\\_](http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-5387?listName=Uznesenie&prefixFile=u_)) a sprievodné materiály k tomuto uzneseniu sú zverejnené tu: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=6073> a <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=12437>

<sup>5</sup> Uznesenie Vlády č. 92 zo dňa 1.2.2006 ([http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-2021?prefixFile=u\\_](http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-2021?prefixFile=u_))

<sup>6</sup> Úplný elektronický výpis BTS z obchodného registra: <http://www.orsr.sk/vypis.asp?ID=65765&SID=2&P=1>

<sup>7</sup> Úplný elektronický výpis KO-BRA z obchodného registra: <http://www.orsr.sk/vypis.asp?ID=65341&SID=2&P=1>

10. V súlade s týmto uznesením bola dňa 9.2.2006 uzatvorená akcionárska zmluva medzi SR zastúpenou Ministerstvom dopravy a BTS a právnickými osobami tvoriacimi konzorcium TwoOne. Následne, dňa 10.2.2006 bola, podľa tohto uznesenia, uzatvorená zmluva o kúpe akcií medzi FNM, SR (zastúpenou Ministerstvom dopravy) a BTS. Podstatnou náležitosťou zmluvy o kúpe akcií bola okrem iného odkladacia podmienka spočívajúca vo vydaní rozhodnutia PMÚ, ktorým by sa udelil súhlas s koncentráciou.
11. V rovnaký deň Vláda uznesením<sup>8</sup> rozhodla o privatizácii časti majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločnosti Letisko Košice (vo výške 66% podielu na základnom imaní), a to **priamym predajom spoločnosti KSC Holding a. s.** (ďalej len „**KSC**“). Podľa materiálu k tomuto uzneseniu konečnými akcionármi spoločnosti KSC boli určené Flughafen Wien AG vykonávajúca 50,1% hlasovacích práv, PIL so sídlom na Cypre, vykonávajúca 29,9% hlasovacích práv a Raiffeisen Zentralbank Österreich AG vykonávajúca 20% hlasovacích práv.<sup>9</sup>
12. Keďže, po zdĺhavom konaní o povolení koncentrácie vedenom PMÚ tento nakoniec neschválil koncentráciu vo vzťahu k Letisku do stanoveného termínu 15.8.2006, a tým došlo k nesplneniu jednej z odkladacích podmienok stanovených zmluvou o kúpe akcií, dňa **16.8.2006** Vláda uznesením<sup>10</sup> zobrala toto neschválenie na vedomie a zároveň odporučila prezidentovi prezídia FNM v spolupráci s Ministrom dopravy odstúpiť od zmluvy o kúpe akcií v dôsledku nesplnenia odkladacej podmienky dohodnutej v zmluve. Pre úplnosť, PMÚ rozhodlo<sup>11</sup> dňa 14.8.2006 vo vzťahu k Letisku Košice tak, že súhlasilo s koncentráciou.
13. Finálne, Vláda **dňa 18.10.2006** schválila **rozhodnutie o zrušení** rozhodnutia č. 92/2006 o privatizácii časti majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločnosti Letisko zo dňa 1.2.2006. Pre úplnosť je potrebné uviesť, že Vláda neschválila zmenu, ale zrušenie rozhodnutia, z čoho vyplýva, že s náhradným kandidátom KO-BRA nebolo ďalej konané. Takisto v rámci vyhodnotenia pripomienkového konania k návrhu na vydanie rozhodnutia, ktorým sa ruší rozhodnutie vlády o privatizácii, sa uvádza pripomienka z rezortu Ministerstva zahraničných vecí SR, podľa ktorej: *„Odporúča, aby vzhľadom na verejné vyhlásenie spoločnosti PENTA o podaní dvoch žalôb na vládu SR z dôvodu porušenia zmluvy a práv investora, ktoré majú byť podané na medzinárodnú arbitráž v Paríži a na medzinárodný rozhodcovský súd, MDPT SR vypracovalo pred prijatím navrhovaného uznesenia vlády SR právnu analýzu dôsledkov plánovaného rozhodnutia vlády zrušiť rozhodnutie o privatizácii č. 92/2006 z hľadiska medzinárodného práva.“* Pripomienka bola Ministerstvom dopravy čiastočne akceptovaná, a to tak, že *„Minister hospodárstva bol viazaný uznesením vlády č. 696 zo 16.8.2006 predložiť na rokovanie vlády návrh na zrušenie predmetného rozhodnutia o privatizácii č. 92/2006 a táto úloha bola „termínovaná“. Minister hospodárstva v úvodnom slove k predkladanému materiálu na rokovaní vlády SR oboznámi vládu aj s uvedeným odporúčaním MZV SR s tým, aby vláda rozhodla o jeho akceptovaní alebo neakceptovaní.“* PENTA sa k odstúpeniu od zmluvy vyjadrila v médiách,<sup>12</sup> a to oznámením o ďalších plánovaných krokoch – žalobe o určenie neplatnosti odstúpenia a medzinárodnej arbitráži.

<sup>8</sup> [http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-10274?listName=Uznesenie&prefixFile=u\\_](http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-10274?listName=Uznesenie&prefixFile=u_) a [http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-29162?prefixFile=m\\_](http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-29162?prefixFile=m_)

<sup>9</sup> Akcionárska štruktúra BTS je uvedená v bode 22 skutkového stavu

<sup>10</sup> Uznesenie Vlády č. 696 zo dňa 16.8.2006 ([http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-5289?listName=Uznesenie&prefixFile=u\\_](http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-5289?listName=Uznesenie&prefixFile=u_))

<sup>11</sup> <http://www.antimon.gov.sk/files/14/2006/091.rtf>

<sup>12</sup> [http://spravy.pravda.sk/penta-hrozi-statu-sudom-0w2/-sk\\_ekonomika.asp?c=A060816\\_163217\\_152\\_a](http://spravy.pravda.sk/penta-hrozi-statu-sudom-0w2/-sk_ekonomika.asp?c=A060816_163217_152_a) a <http://ekonomika.sme.sk/c/2854148/penta-je-pripravena-bojovat-o-letisko-v-bratislave-na-arbitrazi-v-parizi.html>

## 2. Výber privatizačného poradcu

### 2.1 Proces výberu privatizačného poradcu

#### 2.1.1 Prvé verejné obstarávanie

14. Vo vestníku Úradu pre verejné obstarávanie (ďalej len „**ÚVO**“) bolo dňa 13.10.2004 publikované oznámenie<sup>13</sup> o verejnom obstarávaní metódou užšej súťaže, ktorého predmetom zákazky bolo poradenstvo pri privatizácii spoločností Letisko a Letisko Košice, resp. pri ponechaní riadenia týchto spoločností tretím osobám. Obstarávateľom týchto služieb bolo Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR (ďalej len „**Ministerstvo dopravy**“)<sup>14</sup>.
15. Dňa 29.10.2004 však bolo vo vestníku ÚVO publikované oznámenie<sup>15</sup> o zrušení tejto súťaže a to z dôvodu oneskoreného vyhlásenia predmetnej súťaže v úradnom vestníku Európskej únie.

#### 2.1.2 Druhé verejné obstarávanie – úvodná etapa (vyhodnotenie podmienok účasti)

16. Vzhľadom na zrušené prvé verejné obstarávanie, Ministerstvo dopravy uskutočnilo druhé verejné obstarávanie. **Dňa 3.11.2004** bolo preto vo vestníku ÚVO publikované oznámenie<sup>16</sup> o novom verejnom obstarávaní. Predmetom tohto verejného obstarávania bolo takisto poradenstvo pri privatizácii majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločností Letisko a Letisko Košice, resp. pri prenechaní riadenia týchto spoločností tretím osobám. Ministerstvo dopravy ako obstarávateľ mohlo použiť v rámci verejného obstarávania štandardné metódy<sup>17</sup> verejného obstarávania, a to metódu verejnej súťaže alebo užšej súťaže a za splnenia zákonných podmienok aj iné metódy - metódu rokovacieho konania so zverejnením a metódu rokovacieho konania bez zverejnenia. Ministerstvo dopravy v oboch verejných obstarávaní (aj v prípade prvého zrušeného verejného obstarávania) zvolilo štandardnú metódu verejného obstarávania – **metódu užšej súťaže**.
17. Podľa vyššie uvedeného oznámenia predmetom poradenskej činnosti poradcu boli privatizačné, finančné, právne, organizačno-poradenské služby v procese privatizácie a súvisiace činnosti, pričom táto zákazka sa financovala z prostriedkov rozpočtu Fondu národného majetku SR (ďalej len „**FNM**“), financovanie bolo nastavené ako podiel na výnose, paušál a ďalšie výdavky. Záujemcovia mali povinnosť preukázať:
- spĺnenie všeobecných podmienok účasti vo verejnom obstarávaní<sup>18</sup>;
  - ekonomické a finančné postavenie<sup>19</sup> ako celkový obrat dosiahnutý vykonávaním:
    - poradenských činností v oblasti privatizácie všeobecne,

<sup>13</sup> Vestník ÚVO č. 163/2004 zo dňa 13.10.2004

(<http://www.uvo.gov.sk/vestnik/hladaj04.php?rok=04&vcislo=163&tabulka=metoda04&retazec=Ministerstvo+dopravy&aalebo=a>)

<sup>14</sup> Na základe legislatívnych zmien (zákon č. 403/2010 Z. z. ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 575/2001 Z. z.) s účinnosťou **od 1. novembra 2010 sa zmenil názov**: Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky na nový názov: Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

<sup>15</sup> Vestník ÚVO č. 175/2004 zo dňa 29.10.2004

(<http://www.uvo.gov.sk/vestnik/hladaj04.php?rok=04&vcislo=175&tabulka=zrus04&retazec=Ministerstvo+dopravy&aalebo=a>)

<sup>16</sup> Vestník ÚVO č. 177/2004 zo dňa 3.11.2004

(<http://www.uvo.gov.sk/vestnik/hladaj04.php?rok=04&vcislo=177&tabulka=metoda04&retazec=Ministerstvo+dopravy&aalebo=a>)

<sup>17</sup> v zmysle ustanovenia § 15 zákona č. 523/2003 Z.z. zákona o verejnom obstarávaní a o zmene zákona č. 575/2001 Z.z. o organizácii činnosti vlády a organizácii ústrednej štátnej správy v znení neskorších predpisov, v znení v rozhodnom období (ďalej len „**Zákon o verejnom obstarávaní**“)

<sup>18</sup> Podľa ustanovenia § 29 ods. 1 a 2 Zákona o verejnom obstarávaní

<sup>19</sup> Podľa ustanovenia § 30 ods. 1 a 2 Zákona o verejnom obstarávaní

- poradenských činností v oblasti privatizácie letísk, poradenstva pri uzatváraní a realizácii kontraktov v oblasti letísk,
  - iné referencie z oblasti poradenstva pri uzatváraní a realizácii kontraktov v oblasti civilného letectva,
  - v oblasti poradenstva pri financovaní letísk,
- za predchádzajúce tri účtovné roky spolu, pričom takýto celkový obrat mal dosahovať najmenej 5.000.000,- EUR<sup>20</sup>; a
- c) technickú spôsobilosť prostredníctvom údajov o vzdelaní a odbornej praxi vedúcich zamestnancov a zamestnancov a referenčnej listiny so zoznamom zmlúv rovnakého predmetu obstarávania, pričom platilo, že každá predložená referencia musela byť aspoň v hodnote 40.000.000,- EUR<sup>21</sup> a referenčná listina musela obsahovať minimálne dve zmluvy.
18. Vzhľadom na to, že zákazka sa posudzovala ako nadlimitná<sup>22</sup>, Ministerstvo dopravy malo povinnosť informovať o tomto verejnom obstarávaní aj v úradnom vestníku Európskej únie, pričom tak urobilo dňa 22.10.2004.
19. V zmysle (v príslušnom čase účinného) Zákona o verejnom obstarávaní<sup>23</sup> bola užšou súťažou (ktorá sa aplikovala v danom prípade) taká metóda verejného obstarávania, ktorú obstarávateľ vyhlasoval pre neobmedzený počet záujemcov<sup>24</sup>; obstarávateľ pritom mohol obmedziť počet záujemcov, ktorých vyzve na predloženie ponuky, a to najmenej na päť a najviac na dvadsať, pričom ponuku mohol predložiť len uchádzač<sup>25</sup>, ktorého obstarávateľ vyzval na predloženie ponuky. Spôsob výberu záujemcov určoval obstarávateľ v oznámení o vyhlásení užšej súťaže. V oznámení sa uvádzalo, že **v prípade splnenia podmienok účasti**<sup>26</sup> **viac ako siedmich záujemcov**, obstarávateľ vyzve na predloženie ponúk len tých záujemcov, ktorí najlepšie splnili podmienky tak, aby počet záujemcov nepresahoval sedem, pričom vyzvaní budú tí, ktorí dosiahli kumulatívne v oblastiach technickej spôsobilosti definovaných v tomto oznámení za posledných päť rokov najvyšší objem referencií.
20. Ak chcel záujemca zmeniť svoje postavenie<sup>27</sup> na postavenie uchádzača musel splniť podmienky účasti definované v (i) Zákone o verejnom obstarávaní, v (ii) oznámení o vyhlásení metódy verejného obstarávania a (iii) musel sa v konečnom poradí umiestniť do siedmeho miesta.
21. Podľa informácií obdržaných na základe Zákona o slobodnom prístupe k informáciám, na užšej súťaži uvedeného verejného obstarávania sa malo záujem zúčastniť deväť záujemcov, z toho traja boli komisiou zriadenou Ministerstvom dopravy ako obstarávateľom za účelom vyhodnotenia splnenia podmienok účasti<sup>28</sup> vylúčení. Členmi vyššie uvedenej komisie<sup>29</sup> boli:

<sup>20</sup> Podľa platného kurzového lístka ku dňu zverejnenia oznámenia 5 mil. EUR predstavovalo sumu 199 585 000 Sk (výmenný kurz podľa NBS 1 EUR = 39,917 Sk).

<sup>21</sup> Podľa platného kurzového lístka ku dňu zverejnenia oznámenia 40 mil. EUR predstavovalo sumu 1 596 680 000 Sk.

<sup>22</sup> Podľa ustanovenia § 25 ods. 3 Zákona o verejnom obstarávaní:

<sup>23</sup> Podľa ustanovenia § 57 Zákona o verejnom obstarávaní

<sup>24</sup> Podľa ustanovenia § 8 Zákona o verejnom obstarávaní: „*Zájemca na účely tohto zákona je každá fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá (...) má záujem o účasť v užšej súťaži...*“

<sup>25</sup> Podľa ustanovenia § 7 Zákona o verejnom obstarávaní:

„*Uchádzač na účely tohto zákona je každá fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá dodáva tovar, uskutočňuje prácu alebo poskytuje službu a predloží ponuku.*“

<sup>26</sup> Podmienky účasti sú upravené v ustanovení § 29 a nasl. Zákona o verejnom obstarávaní

<sup>27</sup> V prípade užšej súťaže subjekt do určitej fázy, t.j. do predloženia ponuky vystupuje ako záujemca a predložením ponuky sa z neho stáva uchádzač.

<sup>28</sup> Podľa ustanovenia § 59 ods. 2 Zákona o verejnom obstarávaní: „*Obstarávateľ môže na vyhodnotenie splnenia podmienok zriadiť komisiu. Obstarávateľ oznámi výsledok vyhodnotenia každému záujemcovi.*“

- Vladimír Drozda (vedúci služobného úradu Ministerstva dopravy),
- Anna Bubeníková (členka výkonného výboru FNM),
- Jozef Jurica (člen výkonného výboru FNM),
- Zuzana Kokavcová (Ministerstvo dopravy),
- Jaroslav Mach (predseda predstavenstva Letiska),
- Peter Vrábek,
- Branislav Kvasnica (Ministerstvo dopravy) a
- Viera Holecová (odborne spôsobilá osoba zaradená do zoznamu odborne spôsobilých osôb vedeného ÚVO<sup>30</sup>).

22. Ako sa uvádza vyššie, traja záujemcovia boli vylúčení v zmysle Zákona o verejnom obstarávaní<sup>31</sup>, a to z nasledujúcich dôvodov:

- nepredloženie úradných prekladov a vyhlásenia o celkovom obrate,
- nepredloženie dokladov za „lídra konzorcia“, ale len za jeho organizačnú zložku v Slovenskej republike,
- nepredloženie vyhlásenia o obrate za určité obdobie a úradných prekladov.

Zvyšní záujemcovia boli informovaní, že pri preukazovaní podmienok účasti uspeli a boli vyzvaní na predloženie ponuky<sup>32</sup>, pričom im boli aj zaslané súťažné podklady. Podľa záznamu o kontrole splnenia podmienok účasti vykonaného vyššie uvedenou komisiou zo dňa 16.12.2004 malo byť celkovo šesť záujemcov vyzvaných na predloženie ponuky. Avšak podľa poznámky uvedenej v zápisnici o vyhodnotení ponúk zo dňa 14.2.2005 je potrebné uviesť, že jeden z troch vylúčených záujemcov podal žiadosť o nápravu<sup>33</sup> proti jeho vylúčeniu. Ministerstvo dopravy tejto žiadosti vyhovel a predmetný záujemca bol tiež vyzvaný na predloženie ponuky. Celkovo bolo teda vyzvaných sedem záujemcov na predloženie ponuky.

<sup>29</sup> V zmysle Zákona o verejnom obstarávaní sa rozlišuje:

- a) Komisia na vyhodnotenie splnenia podmienok účasti (zriaďovaná fakultatívne v zmysle ustanovenia § 59 ods. 2)
- b) Komisia na vyhodnotenie ponúk (zriaďovaná obligatórne v zmysle ustanovenia § 42)

<sup>30</sup> Údaje zapísané v zozname odborne spôsobilých osôb zverejneného na webovom sídle ÚVO

Meno, priezvisko, titul	Adresa trvalého pobytu	Regist. číslo
Viera Holecová,	Piesočná 13, 82104 Bratislava	G1552-467-2004

<sup>31</sup> Podľa § 31 Zákona o verejnom obstarávaní:

(1) *Obstarávateľ vylúči z verejného obstarávania uchádzača alebo záujemcu, ak nespĺnil podmienky účasti podľa § 29 ods. 1, alebo zistil, že predložené doklady sú neplatné.*

(2) *Obstarávateľ vylúči z verejného obstarávania uchádzača alebo záujemcu, ak nepredložil požadované doklady alebo informácie, ktorými preukazuje finančné, ekonomické postavenie alebo technickú spôsobilosť, alebo poskytol nepravdivé informácie alebo skreslené informácie.*

<sup>32</sup> Podľa ustanovenia § 59 ods. 3 Zákona o verejnom obstarávaní:

*Výzvu na predloženie ponuky obstarávateľ pošle len vybratým záujemcom, ktorí splnili podmienky účasti v užšej súťaži.*

<sup>33</sup> Podľa ustanovenia § 105 Zákona o verejnom obstarávaní:

(2) *Uchádzač, záujemca alebo osoba, ktorej práva alebo právom chránené záujmy boli alebo mohli byť postupom obstarávateľa dotknuté (ďalej len "žiadateľ 2"), môže podať žiadosť o nápravu proti (...)*

e) *vylúčeniu uchádzača alebo záujemcu, (...).*

### 2.1.3 Druhé verejné obstarávanie – predkladanie ponúk

23. Ako bolo uvedené vyššie, siedmim záujemcom boli predložené súťažné podklady, ktorými sa podľa Zákona o verejnom obstarávaní<sup>34</sup> rozumeli písomné podklady, prípadne aj grafické alebo iné podklady nevyhnutné na vypracovanie ponuky uchádzača (ďalej len „**Súťažné podklady**“). Ponuka bola podľa Zákona o verejnom obstarávaní takým prejavom vôle uchádzača, ktorým chcel za úhradu poskytnúť obstarávateľovi určité plnenie pri dodržaní podmienok stanovených obstarávateľom.
24. Zákon o verejnom obstarávaní kládol na Súťažné podklady rozličné požiadavky, okrem iných:
- podrobné vymedzenie predmetu obstarávania,
  - z opisu predmetu obstarávania musí byť zrejмый jeho účel a požiadavky na výkonnosť stanovené z technických, ekonomických, konštrukčných, výtvarných a z funkčných hľadísk,
  - opis predmetu obstarávania musí zabezpečiť porovnateľnosť ponúk,
  - Súťažné podklady musia obsahovať dokumentáciu, plány, modely, vzorky, fotografie, ak sú potrebné na vypracovanie ponuky, obchodné podmienky dodania predmetu obstarávania, kritériá na vyhodnotenie ponúk, pravidlá ich uplatnenia a pokyny na vypracovanie ponúk,
  - pravidlá na hodnotenie kritérií uvedené v Súťažných podkladoch musia byť nediskriminačné a musia podporovať spravodlivú súťaž.

Súťažné podklady nám boli sprístupnené na základe Zákona o slobodnom prístupe k informáciám.

25. Na titulnej strane Súťažných podkladov sú uvedení:
- vedúci služobného úradu **Vladimír Drozda**,
  - generálny riaditeľ sekcie rozpočtu a vnútorného financovania **František Perutka** a
  - riaditeľka odboru vnútorného financovania **Veronika Bieliková**, pri ktorej je zároveň uvedená poznámka o súlade Súťažných podkladov so Zákonom o verejnom obstarávaní. Tieto osoby sa zrejme podieľali na vypracovaní, resp. zodpovedali za vypracovanie súťažných podkladov.

Dokumenty, na základe ktorých sa vypracovali uvedené Súťažné podklady a zoznam osôb, ktoré sa podieľali na vypracovaní Súťažných podkladov, boli vyžiadané na základe Zákona o slobodnom prístupe k informáciám, ku dňu vyhotovenia tejto Analýzy nám však tieto dokumenty neboli sprístupnené.

26. Podľa Súťažných podkladov bol uchádzač oprávnený použiť na splnenie časti predmetu obstarávania tretie osoby v rámci konzorcia. Ďalej Súťažné podklady vyžadovali, aby uchádzač, ktorý zastupuje skupinu ako „líder konzorcia“ uzatváral zmluvu s Ministerstvom dopravy a subdodávateľské zmluvy s ostatnými uchádzačmi v konzorciu. Umožnením účasti na verejnom obstarávaní aj skupine Ministerstvo dopravy postupovalo v súlade s ustanovením § 32 Zákona o verejnom obstarávaní<sup>35</sup>.
27. Úlohou poradcu v zmysle Súťažných podkladov boli nasledujúce činnosti:
- návrh štruktúry transakcie, privatizačná stratégia, návrh štúdie rozvoja letísk,
  - návrh podmienok verejnej súťaže,
  - právne, finančné, technické due diligence, due diligence report,
  - informačné memorandum, štúdia rozvoja letísk,

<sup>34</sup> Podľa § 12 Zákona o verejnom obstarávaní.

<sup>35</sup> Podľa ustanovenia § 32 ods. 1 Zákona o verejnom obstarávaní:  
 „Obstarávateľ musí umožniť skupine účasť vo verejnom obstarávaní...“

- správa o ocenení predmetu privatizácie,
- analýza nezáväzných ponúk,
- návrh kúpnej zmluvy, návrh akcionárskej zmluvy, návrh zmluvy o vysporiadaní kúpnej ceny,
- analýza záväzných ponúk.

Podľa Súťažných podkladov boli vyššie uvedené návrhy predmetom schválenia Ministerstvom dopravy.

Podľa zápisnice o vyhodnotení ponúk<sup>36</sup> zo dňa 14.2.2005 ponuku Ministerstvu dopravy predložilo päť zo siedmich vyzvaných záujemcov. Pri otváraní obálok s ponukami dňa 2.2.2005 bola prítomná notárka Mária Sporková, ktorá o otváraní obálok spísala zápisnicu. Obálky otváral predseda komisie pre vyhodnotenie splnenia podmienok účasti a vyhodnotenie ponúk (komisia pre vyhodnotenie ponúk ďalej len „**Komisio VO**“)<sup>37</sup> Vladimír Drozda za prítomnosti jej členov, a to za prítomnosti Anny Bubeníkovej, Jozefa Juricu, Branislava Kvasnicu, Zuzany Kokavcovej, Jaroslava Macha a Viery Holecovej.

28. Všetci členovia Komisie VO s výnimkou Viery Holecovej a Petra Vrábela mali právo vyhodnocovať ponuky.
29. Na otváraní obálok sa mali právo zúčastniť zástupcovia uchádzačov, toto právo využili zástupcovia dvoch uchádzačov, ktorých obchodné mená boli pri sprístupnení informácií anonymizované. Ministerstvo dopravy malo povinnosť do siedmich dní odo dňa otvárania obálok doručiť záznam z otvárania obálok všetkým uchádzačom. Podľa notárskej zápisnice predseda Komisie VO postupne obálky otvoril, zverejnil identifikačné údaje uchádzačov a ich návrhy na plnenie jednotlivých kritérií určených Ministerstvom dopravy. Celkovo bolo doručených a následne sa otvorilo päť obálok, všetky obálky s ponukami boli podané v deň otvárania ponúk tesne pred ich samotným otvorením.<sup>38</sup>
30. Ponuka uchádzača musela byť v zmysle Súťažných podkladov rozdelená na nasledujúce časti:
  - technická časť,
  - cenová časť,
  - návrh zmluvy a
  - informácia na zvláštnom liste (identifikačné údaje uchádzača a jeho konkrétne návrhy na plnenie jednotlivých kritérií).<sup>39</sup>

#### 2.1.4 Druhé verejné obstarávanie – hodnotenie ponúk

31. V zmysle Zákona o verejnom obstarávaní<sup>40</sup> Komisia VO bola povinná vyselektovať tie ponuky, ktoré spĺňali nasledujúce kritériá uvedené v Súťažných podkladoch a v oznámení o metóde verejného obstarávania:

<sup>36</sup> Podľa ustanovenia § 43 ods. 10 Zákona o verejnom obstarávaní:

„O vyhodnotení ponúk komisia spíše zápisnicu...“

<sup>37</sup> Podľa ustanovenia § 42 Zákona o verejnom obstarávaní:

„(1) Obstarávateľ je povinný zriadiť na vyhodnotenie ponúk najmenej trojčlennú komisiu. Členovia komisie musia mať odborné vzdelanie alebo odbornú prax zodpovedajúcu predmetu obstarávania. Komisia je spôsobilá vyhodnocovať predložené ponuky, ak je súčasne prítomná väčšina jej členov, najmenej však traja.

(2) Obstarávateľ môže na zabezpečenie priehľadnosti procesu obstarávania vymenovať do komisie aj ďalších členov bez práva vyhodnocovať ponuky.

(3) Člen komisie musí byť bezúhonný a nesmie byť uchádzačom ani zaujatý vo vzťahu k uchádzačom...“

<sup>38</sup> Obálky sa otvárali o 13:00 a doručené boli v rozmedzí od 10:46 do 12:58.

<sup>39</sup> bod 16.5 Súťažných podkladov

- obsahovali náležitosti určené v bodoch 13 až 16 Súťažných podkladov (vyhlásenie o pravdivosti a úplnosti všetkých dokladov a údajov, návrh zmluvy, doklady preukazujúce zloženie zábezpeky, cena vyjadrená v Sk, originály alebo úradne overené kópie a iné),
  - zodpovedali požiadavkám a podmienkam uvedeným v oznámení o metóde verejného obstarávania, vo výzve na predloženie ponúk a Súťažným podkladom,
  - neobsahovali žiadne obmedzenia alebo výhrady, ktoré sú v rozpore s uvedenými požiadavkami a podmienkami.
32. V zmysle Zákona o verejnom obstarávaní<sup>41</sup> Komisia VO požiadala jedného z uchádzačov<sup>42</sup> o vysvetlenie návrhu neobvykle nízkej ceny pod sankciou vylúčenia ponuky. Toto vysvetlenie Komisii VO zrejme postačovalo, keďže podľa zápisnice o vyhodnotení ponúk **bolo vyhodnotených všetkých päť ponúk, t.j. žiadna ponuka nebola z užšej súťaže vylúčená.**
33. Ponuky mali byť vyhodnocované len podľa kritérií na vyhodnotenie ponúk uvedených vo výzve na predloženie ponuky a podľa časti Súťažných podkladov označenej ako Kritériá na vyhodnotenie ponúk a pravidiel ich uplatnenia (ďalej len „Kritériá“). Podľa Kritérií sa vyhodnocovala **kvalita technickej časti ponuky**, za ktorú mohol uchádzač získať maximálne 65 bodov a **výhodnosť cenovej časti ponuky**, za ktorú mohol získať maximálne 35 bodov.
34. Hodnotenie ponúk spolu s pridelenými bodmi jednotlivých uchádzačov, ktoré nám bolo sprístupnené prostredníctvom hodnotiacich tabuliek všetkých členov Komisie VO s právom vyhodnocovať ponuky, uvádzame nižšie. Keďže sme však pracovali s anonymizovaným dokumentom, uchádzačov označujeme v zmysle abecedy. Pri uchádzačovi s najvyšším počtom udelených bodov predpokladáme, že išlo o Meini Bank, keďže tá sa stala v predmetnej užšej súťaži úspešným uchádzačom.

---

<sup>40</sup> V zmysle ustanovenia § 43 ods. 4 Zákona o verejnom obstarávaní: „Vyhodnocovanie ponúk komisiou je neverejné a nesmú sa ho zúčastniť uchádzači. Komisia vyhodnocuje ponuky z hľadiska splnenia požiadaviek obstarávateľa na predmet obstarávania a vylúči ponuky, ktoré nespĺňajú požiadavky uvedené v oznámení o vyhlásení metódy verejného obstarávania a v súťažných podkladoch.“

<sup>41</sup> V zmysle § 43 ods. 5 Zákona o verejnom obstarávaní: Ak ponuka obsahuje neobvykle nízku cenu, komisia je povinná požiadať uchádzača o vysvetlenie návrhu ceny. Požiadavka na vysvetlenie návrhu ceny má smerovať k tým častiam ceny uvedeným v ponuke, ktoré sa považujú za rozhodujúce vo vzťahu k celkovej cene, a komisia ich posúdi na základe poskytnutého vysvetlenia. Komisia vylúči ponuku, ak neuzná vysvetlenie návrhu ceny podľa odseku 6 za dostatočné alebo ak uchádzač neposkytne vysvetlenie návrhu ceny v lehote určenej komisiou, alebo ak komisia neurčila lehotu, v lehote siedmich dní odo dňa doručenia žiadosti.

<sup>42</sup> Obchodné meno tohto uchádzača bolo pri sprístupnení informácií anonymizované.



HODNOTENÝ PARAMETER V TECHNICKEJ ČASTI PONUKY	MAXIMÁLNY POČET BODOV	ROZPIS MAXIMÁLNEHO POČTU BODOV	POČET BODOV UCHÁDZAČA A	POČET BODOV UCHÁDZAČA B	POČET BODOV UCHÁDZAČA C	POČET BODOV UCHÁDZAČA D	POČET BODOV MEINL BANK
odborné zázemie expertov, prostredníctvom ktorých bude uchádzač vykonávať predmet obstarania	<b>24</b>		<b>7</b>	<b>10,25</b>	<b>16,25</b>	<b>6,25</b>	<b>22,75</b>
manažera tímu - privatizačného poradcu		<b>8</b>	3,25	8	8	0	8
experta na prevádzku, správu letísk		<b>8</b>	1	0	3,75	3,5	8
finančného analytika		<b>4</b>	0,5	0,5	0,5	0	4
právneho experta		<b>4</b>	2,25	1,75	4	2,75	2,75
profesijné referencie uchádzača	<b>26</b>		<b>8,25</b>	<b>13,25</b>	<b>19,25</b>	<b>15,5</b>	<b>21,75</b>
referencie z oblasti privatizácie všeobecne (okrem letísk)		<b>7</b>	4,25	2,25	7	7	3,25
referencie z oblasti privatizácie letísk poradenstva pri uzatváraní a realizácii kontraktov v oblasti letísk (vrátane štúdií rozvoja letísk a PPP kontraktov), okrem financovania letísk z iných kontraktov v oblasti civilného letectva		<b>9</b>	1	8,75	8,75	4	9
referencie z poradenstva pri uzatváraní a realizácii iných kontraktov v oblasti civilného letectva		<b>8</b>	1	2,25	2,75	4,5	8
referencie z oblasti poradenstva pri financovaní letísk		<b>2</b>	2	0	0,75	0	1,5

časové kritériá	<b>5</b>		<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4,25</b>	<b>5</b>
dlhodobosť pôsobenia uchádzača na trhu		<b>2</b>	1	2	2	1,25	2
lehota na ukončenia všetkých činnosti uchádzača v zmysle časti B.1 Opis predmetu obstarania za podmienok definovaných taktiež v časti A.1 Pokyny pre uchádzačov		<b>3</b>	3	3	3	3	3
metodika a organizácia práce	<b>10</b>		<b>6,25</b>	<b>4</b>	<b>4,25</b>	<b>6,75</b>	<b>8</b>
metodika		<b>8</b>	4,25	2,75	3	5,5	7
organizácia práce		<b>2</b>	2	1,25	1,25	1,25	1
CELKOM	<b>65</b>		<b>25,5</b>	<b>32,5</b>	<b>44,75</b>	<b>32,75</b>	<b>57,5</b>

HODNOTENÝ PARAMETER V CENOVEJ ČASTI PONUKY	MAXIMÁLNY POČET BODOV	POČET BODOV UCHÁDZAČA A	POČET BODOV UCHÁDZAČA B	POČET BODOV UCHÁDZAČA C	POČET BODOV UCHÁDZAČA D	POČET BODOV MEINL BANK
cena obstarania	<b>24</b>	13	24	11,25	9,5	<b>10,25</b>
výška paušálu	<b>3</b>	1,5	1,5	1,5	2,5	<b>1,5</b>
poistné krytie v prípade omeškania poradcu a zodpovednosti poradcu za škodu	<b>1</b>	1	1	1	1	<b>1</b>
dodatočné náklady	<b>2</b>	2	0	0	0	<b>0</b>
zmluvné podmienky	<b>5</b>	3,5	2	3,5	3	<b>0</b>
<b>CELKOM</b>	<b>35</b>	21	28,5	17,75	16	<b>12,75</b>

35. Súťažné podklady pri hodnotení jednotlivých ponúk, stanovili ako základ na hodnotenie ponúk okrem vyššie uvedených (i) **maximálnych hodnôt** aj (ii) **všeobecné pravidlá pri hodnotení** (ďalej len „**Všeobecné pravidlá**“) a (iii) **špeciálne pravidlá hodnotenia miery úspešnosti uchádzačov** (ďalej len „**Špeciálne pravidlá**“). Všeobecné pravidlá upravovali hodnotenie v prípade rovnosti počtu bodov a rozdielov medzi kvalitou technickej a cenovej časti ponuky. Naproti tomu Špeciálne pravidlá, ktoré mali prednosť pred Všeobecnými pravidlami, stanovovali výpočty pre splnenie jednotlivých kritérií, a to pre cenu obstarania, dodatočné náklady, hodnotenie referencie za jednotlivý projekt pre konkrétneho experta atď. Komisia VO bola teda v zmysle Kritérií oprávnená prideliť uchádzačom za každý hodnotený parameter, prípadne subparameter rozpätie bodov od hodnoty 0 až po hodnoty v tabuľkách vyššie, a to v intervaloch po 0,25 bodu, pričom tieto hodnoty sa zaokrúhľovali smerom nahor.
36. Za účelom preverenia postupu Komisie VO pri hodnotení náležitostí stanovených Súťažnými podkladmi pre cenovú časť ponuky sme vykonali rekonštrukciu takéhoto hodnotenia aplikovaním Kritérií na cenovú časť ponuky uchádzača Meinel Bank. Je potrebné uviesť, že touto rekonštrukciou sme dospeli k rovnakému počtu bodov ako Komisia VO pri nasledovných kritériách:
- cena obstarania,
  - výška paušálu,
  - poisťné krytie a
  - dodatočné náklady.

Posledné kritérium – zmluvné podmienky nie je možné posúdiť bez znalosti ponúk ostatných uchádzačov.

37. Zároveň je potrebné uviesť, že Meinel Bank získala za cenovú časť svojej ponuky najmenej bodov zo všetkých uchádzačov pred penalizáciou ostatných uchádzačov. Náskok pred ostatnými Meinel Bank získala technickou časťou svojej ponuky, ktorá mala väčšiu váhu v porovnaní s cenovou časťou v pomere 65:35 a tiež dodatočnou penalizáciou ostatných uchádzačov v cenovej časti ich ponúk, ku ktorej Komisia VO musela pristúpiť v zmysle Všeobecných pravidiel pri hodnotení. Hodnotenie technickej časti a cenovej časti ponúk uchádzačov pred a po penalizácii, tak ako vyplýva z hodnotiacich tabuliek všetkých členov Komisie VO s právom vyhodnocovať ponuky uvádzame nižšie.

Uchádzač	Celkové bodové hodnotenie			
	Technická časť	Cenová časť (pri očakávanom výnose 4 mld.)	Cenová časť po penalizácii	Celkový počet bodov
A	25,5	21	0	25,5
B	32,5	28,5	14,25	46,75
C	44,75	17,25	13	57,75
D	32,75	16	12	44,75
<b>Meinel Bank</b>	<b>57,5</b>	<b>12,75</b>	<b>12,75</b>	<b>70,25</b>

38. Ako bolo uvedené vyššie, k penalizácii došlo v zmysle Všeobecných pravidiel, a to na základe nasledovného postupu: ak uchádzač pri samostatnom ohodnotení každého hodnoteného parametra technickej časti, ktorého maximálne bodové ohodnotenie dosahuje aspoň 10 bodov, dosiahne menej ako 50% maximálneho bodového ohodnotenia, bude takémuto uchádzačovi za každé takéto nedostatočné ohodnotenie znížené bodové ohodnotenie cenovej časti tohto uchádzača o 25%.
39. Ďalej, v zmysle Všeobecných pravidiel rovnako platilo nasledovné: Ak uchádzač pri celkovom hodnotení kvality technickej časti ponuky dosiahne menej ako 50% z maximálneho bodového ohodnotenia pre technickú časť ponuky, bude takémuto uchádzačovi znížené bodové ohodnotenie za výhodnosť cenovej časti ponuky o 50%. Toto pravidlo je pochopiteľné, keďže cena za kvalitatívne výrazne horšie ohodnotené služby by nemala byť porovnávaná s cenou za výrazne lepšie ohodnotené služby. Táto disproporcía bola týmto pravidlom zhojená. Následne je tiež dôležité uviesť, že k penalizácii uchádzačov nedošlo v dôsledku porovnania bodového ohodnotenia konkrétneho uchádzača s Meinl Bank (ako najlepšie ohodnoteným uchádzačom za technickú časť ponuky), ale v dôsledku porovnania bodového ohodnotenia konkrétneho uchádzača s maximálnym počtom bodov, ktoré všetci uchádzači mohli získať. V každom prípade však, aj keby nedošlo k penalizácii Meinl Bank by získalo najväčší počet bodov.
40. Po oznámení výsledku vyhodnotenia ponúk jedna zo spoločností uchádzača – skupiny (ďalej len „**Neúspešný uchádzač**“) uplatnila revízne postupy, na ktoré mala v zmysle Zákona o verejnom obstarávaní<sup>43</sup> právo – (i) podala žiadosť o nápravu a keďže Ministerstvo dopravy tejto žiadosti o nápravu nevyhovelo, podala aj (ii) námietky. Predpokladom na domáhanie sa svojich práv v konaní o námietkach je neúspešné uplatnenie prvého revízneho postupu, t.j. žiadosti o nápravu.
41. Neúspešný uchádzač podal dve žiadosti o nápravu. Najskôr dňa 4.3.2005 doručil prvú žiadosť o nápravu, avšak ako uvádzal samotný Neúspešný uchádzač<sup>44</sup> v ten istý deň cca o 45 minút po prvej žiadosti o nápravu doručil druhú žiadosť o nápravu. Neúspešný uchádzač uviedol, že tak konal z toho dôvodu, že prvá žiadosť o nápravu obsahovala v dôsledku administratívnej chyby nesprávny text. Následne, podľa pečiatky Ministerstva dopravy, dňa 7.3.2005 vzal prvú žiadosť späť, pričom uviedol, že táto žiadosť obsahovala nesprávny text a žiadal o vybavenie druhej žiadosti o nápravu.
42. Ministerstvo dopravy teda posudzovalo druhú žiadosť o nápravu Neúspešného uchádzača, ktorou žiadal<sup>45</sup> o nápravu proti výsledku vyhodnotenia ponúk ako aj iným úkonom Ministerstva dopravy v užšej súťaži, ktorými mohli byť dotknuté jeho práva alebo právom chránené záujmy.

<sup>43</sup> Podľa ustanovenia § 104 Zákona o verejnom obstarávaní: „Revízne postupy podľa tohto zákona sú:  
a) vybavovanie žiadostí o nápravu obstarávateľom pred uzavretím zmluvy (ďalej len "žiadosť o nápravu"),  
b) dohľad nad verejným obstarávaním.“

Podľa ustanovenia § 106 ods. 2 Zákona o verejnom obstarávaní:  
„Úrad pri výkone dohľadu

a) rozhoduje o námietkach uchádzačov, záujemcov alebo osôb, ktoré boli alebo mohli byť dotknuté postupom obstarávateľa.“

<sup>44</sup> Podľa späťvzatia žiadosti o nápravu zo dňa 7.3.2005

<sup>45</sup> Podľa ustanovenia § 105 ods. 2 Zákona o verejnom obstarávaní:

„Uchádzač, záujemca alebo osoba, ktorej práva alebo právom chránené záujmy boli alebo mohli byť postupom obstarávateľa dotknuté, môže podať žiadosť o nápravu proti

(...)

f) výsledku vyhodnotenia ponúk.

(...)

h) inému úkonu obstarávateľa.“

43. V žiadosti o nápravu Neúspešný uchádzač uvádzal nasledujúce tvrdenia:
1. iný uchádzač (anonymizované obchodné meno) nepredložil úradne overený preklad potvrdenia o poistení náhrady škody a teda mal byť z verejného obstarávania vylúčený,
  2. iný uchádzač (anonymizované obchodné meno) uviedol viac kandidátov na expertov ako vo svojej ponuke, resp. viac referencií experta, ako ich uvádzal v dokladoch na splnenie podmienok účasti,
  3. nedostatočné vyjadrenie priradených bodov uchádzačov v zápisnici o vyhodnotení ponúk,
  4. nesprávne doručovanie.

Pre porovnanie, v námietkach Neúspešný uchádzač uvádzal už len tieto tvrdenia<sup>46</sup>:

1. nedostatočné vyjadrenie priradených bodov uchádzačov v zápisnici o vyhodnotení ponúk,
2. nesprávne doručovanie.

Z vyššie uvedeného vyplýva, že v priebehu revízných postupov Neúspešný uchádzač nezotrval na všetkých svojich tvrdeniach, ale množinu svojich argumentov oklieštil len na nedostatky v zápisnici a v doručovaní.

44. Podľa Neúspešného uchádzača zápisnica o vyhodnotení ponúk neobsahovala dôvody neprijatia ponuky za každého uchádzača osobitne v porovnaní s ponukou úspešného uchádzača, a teda, že zápisnica neobsahovala všetky náležitosti uvedené v ustanovení § 43 ods. 10 Zákona o verejnom obstarávaní. Ministerstvo dopravy k tejto námietke uviedlo, že Neúspešný uchádzač zavádzajúcim spôsobom interpretoval predmetné ustanovenie. Podľa Ministerstva dopravy, toto ustanovenie neukladá obstarávateľovi povinnosť uviesť v zápisnici vyhodnotení ponúk podrobné vyhodnotenie, ale len povinnosť uskutočniť vyhodnotenie podľa súťažných podkladov a mať doklady preukazujúce, že každý člen hodnotil ponuky samostatne. Ďalej Ministerstvo dopravy uviedlo, že Neúspešný uchádzač nenamietal výsledok vyhodnotenia ale len nedostatok zápisnice. Z vyššie uvedeného vyvodil, že Neúspešný uchádzač nepreukázal (i) porušenie Zákona o verejnom obstarávaní ani (ii) skutočnosť, že by prípadné porušenie Zákona o verejnom obstarávaní mohlo mať zásadný vplyv na výsledok verejného obstarávania<sup>47</sup>. Navyše, neúspešný uchádzač vo svojich námietkach nielenže nepreukázal vplyv v intenzite zásadného vplyvu, ale sa k možnému zásadnému vplyvu ani nevyjadril. V návrhu na vybavenie námietok (namiesto vyjadrenia sa k možnému zásadnému vplyvu) uvádzal svoj podnet na kontrolu ÚVO v zmysle ustanovenia § 116 ods. 1 Zákona o verejnom obstarávaní, na čo ani nebol oprávnenou osobou, keďže nespĺňal zákonné predpoklady naplnenia definície tzv. autora podnetu<sup>48</sup>.

<sup>46</sup> V súlade s vyššie uvedeným, Neúspešný uchádzač prevzal oznámenie dňa 17.2.2005 a od tohto momentu začala plynúť lehota na podanie žiadosti o nápravu v zmysle ustanovenia § 105 ods. 4 písm. f) Zákona o verejnom obstarávaní. Lehota na podanie žiadosti na nápravu uplynula dňa 24.2.2005, pričom Neúspešný uchádzač podal žiadosť o nápravu až 4.3.2005

<sup>47</sup> Podľa ustanovenia § 108 Zákona o verejnom obstarávaní  
 „(2) Ak úrad v konaní o námietkach zistí, že postupom obstarávateľa bol porušený tento zákon a porušenie mohlo mať zásadný vplyv na výsledok verejného obstarávania, rozhodnutím  
 a) nariadi zrušiť metódu verejného obstarávania, b) nariadi zrušiť diskriminačné technické, ekonomické alebo finančné požiadavky obstarávateľa uvedené v oznámení o vyhlásení metódy verejného obstarávania, v súťažných podkladoch alebo v inom doklade týkajúcom sa verejného obstarávania,  
 c) zruší rozhodnutie obstarávateľa o vylúčení uchádzača alebo záujemcu a nariadi zaradiť vylúčeného uchádzača alebo záujemcu do procesu verejného obstarávania,  
 d) zruší rozhodnutie obstarávateľa o výbere záujemcov a nariadi zopakovať výber,  
 e) zruší rozhodnutie obstarávateľa o výsledku vyhodnotenia ponúk a nariadi znovu vyhodnotiť ponuky.  
 (3) Ak porušenie tohto zákona nemohlo ovplyvniť výsledok verejného obstarávania, úrad môže rozhodnutím nariadiť odstránenie protiprávneho stavu.“

<sup>48</sup> Podľa ustanovenia § 116 ods. 1 Zákona o verejnom obstarávaní:  
 „Úrad vykonáva kontrolu postupu obstarávateľa na základe podnetov osôb, ktoré nie sú oprávnené podať námietky podľa § 107 ods. 1 a § 109 ods. 2 (ďalej len "autor podnetu"), alebo z vlastného podnetu.“

45. Neúspešný uchádzač v žiadosti o nápravu a takisto aj v konaní o námietkach uvádzal, že došlo k porušeniu ustanovenia § 45 Zákona o verejnom obstarávaní<sup>49</sup> ohľadne doručovania oznámenia o výsledku vyhodnotenia ponúk. Tvrdil, že oznámenie o výsledku vyhodnotenia ponúk mu nebolo odoslané dňa 16.2.2005 ako ostatným uchádzačom. Takisto tvrdil, že až na základe telefonického rozhovoru s kontaktnou osobou Ministerstva dopravy mu bolo zaslané dňa 23.2.2005.
46. Ministerstvo dopravy sa k tejto výhrade vyjadrilo výkladom predmetného ustanovenia, keďže v tomto ustanovení sa neuvádza, že Ministerstvo dopravy musí preukázať, že doručilo oznámenia všetkým uchádzačom súčasne, ale že im ich poslalo súčasne. Ministerstvo dopravy uviedlo, že je schopné preukázať skutočnosť, že oznámenia poslalo všetkým uchádzačom súčasne, a to dňa 17.2.2005 prostredníctvom záznamov podateľne Ministerstva dopravy, ktoré Neúspešný uchádzač prevzal v ten istý deň.
47. Podľa sprístupnených dokumentov Neúspešný uchádzač listom ÚVO dňa 23.3.2005 vzal svoje námietky späť. V tento deň o 13:30 bolo nariadené aj ústne pojednávanie, kde sa už Neúspešný uchádzač nezúčastnil.
48. Na tomto pojednávaní sa za Ministerstvo dopravy zúčastnil Peter Vrábek a Viera Holecová, následne sa konanie o námietkach v dôsledku spätívzatia zastavilo.
49. Dňa 23.5.2005 bolo vo vestníku ÚVO publikované oznámenie o výsledku verejného obstarávania, podľa ktorého bola dňa 26.4.2005 uzavretá zmluva o poskytnutí služby (ďalej len „Zmluva“) medzi Ministerstvom dopravy a úspešným uchádzačom – Meinl Bank.

#### Čiastkový záver:

1. Z podrobnej analýzy procesu verejného obstarávania výberu privatizačného poradcu vyplýva, že postup obstarávateľa v rámci skúmaných častí verejného obstarávania nevykazuje žiadne porušenia v posudzovanom období aplikovaného Zákona o verejnom obstarávaní.
2. Ministerstvo dopravy si v druhom verejnom obstarávaní splnilo všetky publikačné povinnosti uložené Zákom o verejnom obstarávaní (vo vestníku ÚVO aj vo vestníku Európskej únie) a okrem iného s dostatočným časovým predstihom zverejnilo aj oznámenie o vyhlásení metódy verejného obstarávania.
3. Z pohľadu adekvátnosti požiadaviek kladených na uchádzačov v Súťažných podkladoch, je potrebné uviesť, že odrážali predmet zákazky – poradenstvo pri prevode letísk vlastnených štátom.
4. Ministerstvo dopravy zvolilo štandardnú metódu verejného obstarávania – metódu užšej súťaže. Do súťaže sa zapojilo deväť záujemcov, ktorí predložili komisii doklady za účelom preukázania splnenia podmienok účasti, pričom úspešných bolo až sedem z nich, ktorí boli následne vyzvaní na predloženie ponúk. Ministerstvo dopravy pri vyhodnocovaní

<sup>49</sup> Podľa ustanovenia § 45 Zákona o verejnom obstarávaní:

„...Obstarávateľ musí byť schopný preukázať, že oznámenie o výsledku vyhodnotenia ponúk poslal všetkým uchádzačom súčasne.“

podmienok účasti vylúčilo kvôli nedostatočnej dokumentácii troch záujemcov z celkového počtu deviatich záujemcov, pričom však vyhovelo opravnému prostriedku jedného vylúčeného záujemcu, takže ďalej konalo so siedmimi uchádzačmi. Aj uvedené preukazuje funkčnosť kontrolných mechanizmov v rámci procesu verejného obstarávania.

5. Komisia VO vyhodnocujúca ponuky mala viac členov ako požadoval aplikovateľný Zákon o verejnom obstarávaní. Hodnotitelia (členovia Komisie VO s právom vyhodnocovať ponuky) nemohli pridelovať body ľubovoľne a svojvoľne. V Súťažných podkladoch boli presne stanovené pravidlá a vzorce na výpočet bodového zisku, ktorých sa Komisia VO musela pridržiavať.
6. Ponuku už v rámci procesu verejného obstarávania predložili piati uchádzači (zo siedmich vyzvaných), ktorí boli vyhodnocovaní podľa pravidiel hodnotenia uvedených v Súťažných podkladoch. Uchádzač, ktorý ponúkol najnižšiu cenu bol vyzvaný na vysvetlenie tejto ceny, s jeho vysvetlením sa Komisia VO uspokojila a ďalej s ním konala.
7. Proti výsledku vyhodnotenia ponúk nepodali žiadny opravný prostriedok traja zo štyroch neúspešných uchádzačov. Neúspešný uchádzač opierajúc sa o domnelé procesné pochybenia (nie materiálne týkajúce sa samotného výsledku bodovania) využil opravný prostriedok a podal žiadosť o nápravu aj námietky. Pred ústnym pojednávaním na ÚVO Neúspešný uchádzač svoje námietky vzal späť, čo je vzhľadom na charakter a prepracovanosť týchto námietok pochopiteľné.
8. Z vyššie uvedeného je jednoznačne možné uzatvoriť, že kontrolné mechanizmy procesu verejného obstarávania (či už vyhovie žiadosti o nápravu, vysvetlenie neobvykle nízkej ceny, konanie o nápravu a konanie o námietkach) boli funkčné a Ministerstvom dopravy ako obstarávateľom aj plne aplikované.

## 2.2 Zmluva s poradcom, výber, spolupráca a zodpovednosť subporadcov

50. Na základe výsledku verejného obstarávania bola s úspešným uchádzačom – Meind Bank - uzatvorená dňa 26.4.2005 zmluva o poskytnutí služby (ďalej len „**Zmluva s poradcom**“). Zmluvnými stranami Zmluvy s poradcom boli Ministerstvo dopravy a Meind Bank. V mene Ministerstva dopravy konal vtedajší minister dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „**Minister dopravy**“) Pavol Prokopovič.

### 2.2.1 Zmluva s poradcom

#### **A. Predmet Zmluvy, povinnosti poradcu a rozsah poskytovaných služieb**

51. Predmetom Zmluvy s poradcom bola „*úprava vzájomných práv a povinností zmluvných strán pri zabezpečení a poskytovaní komplexných poradenských služieb v súvislosti s procesom prevodu majetkovej účasti štátu na podnikaní*“ letiskových spoločností na inú osobu, pričom prevodom majetkovej účasti štátu na podnikaní letísk sa nerozumel iba prevod akcií, ale aj akákoľvek iná transakcia, ktorej výsledkom je získanie kontroly nad podnikaním letiskových spoločností, vrátane postúpenia správy a riadenia týchto spoločností. Poradca mal poskytovať služby „*privatizačné; finančné v procese*



*privatizácie; právne v procese privatizácie; organizačno-poradenské v procese privatizácie a súvisiace činnosti*“.

52. Popis prác a činností poradcu, ktoré sa od poradcu očakávali, mal podľa samotného znenia uvedenej prílohy slúžiť len na pochopenie úlohy, ale nemal za cieľ byť úplným ani podrobným zoznamom prác, postupov a činností, ktoré mali byť potrebné nevyhnutne vykonať pre splnenie cieľov obstarania. Možno teda uzatvoriť, že rozsah prác bol Zmluvou s poradcom určený len rámcovo, pričom sa stanovoval priestor aj na poskytovanie služieb spojených s rámcovo stanovenými službami. Rámcové určenie predmetu Zmluvy s poradcom vyplynulo z potreby čo najpresnejšie zadefinovať rozsah prác, ktoré sa mali v budúcnosti v súvislosti s privatizáciou letiskových spoločností uskutočniť. Rámcové zadefinovanie predmetu Zmluvy s poradcom bolo vhodné, ba dokonca nevyhnutné, nakoľko v čase uzatvorenia Zmluvy s poradcom nebolo jasné ako bude privatizácia prebiehať (jednou zo služieb poradcu bolo aj navrhnutie najvhodnejšej metódy privatizácie letiskových spoločností).
53. Poradca bol povinný vykonávať služby podľa predmetu obstarania, pričom *„hlavným cieľom, ktorý poradca v spolupráci s obstarávateľom mal sledovať bol výber vhodného investora/investorov so záujmom o kúpu“* letiskových spoločností. Zmluva s poradcom stanovovala, že *„od poradcu sa žiada objektívny, nezávislý, tvorivý a profesionálny prístup k nižšie definovaným cieľom“*. Medzi najpodstatnejšie činnosti, ktoré tvorili predmet poradenstva v zmysle ustanovení Zmluvy s poradcom možno zahrnúť hodnotiace a prognostické činnosti, ktoré zahŕňali najmä štúdium a zhodnotenie existujúcich relevantných dokumentov, ktoré sprístupní obstarávateľ<sup>50</sup>, návrhy alternatívnych štruktúr privatizácie majetkovej účasti štátu na podnikaní letiskových spoločností, posúdenie možnosti uzavretia prevádzkového kontraktu alebo inej vhodnej formy riadenia, posúdenie vplyvu na leteckú dopravu z krátkodobého, strednodobého a dlhodobého pohľadu a zadefinovanie a zhodnotenie rizík projektu privatizácie.
54. Uvedené služby poskytoval poradca v jednotlivých krokoch celého procesu nasledovne:
- vo fáze predprivatizačnej (v ktorej medzi najdôležitejšie poskytované služby patrili: (i) poradenstvo v súvislosti s odporúčaním najvhodnejšej metódy privatizácie, (ii) štúdium a zhodnotenie existujúcej dokumentácie k alternatívam privatizácie letiskových spoločností, (iii) posúdenie vplyvu privatizácie na letiskovú dopravu, (iv) zhodnotenie rizík projektu privatizácie, (v) vykonanie právneho a finančného due diligence predmetu privatizácie a (iv) ocenenie predmetu privatizácie, pričom poskytnutie týchto služieb malo v opisovanej fáze vyústiť do odporúčania poradcu Ministerstvu dopravy na stanovenie objemu prevodu majetkovej účasti štátu);
  - vo fáze privatizačnej teda počas konania medzinárodného výberového konania (v ktorej medzi najdôležitejšie poskytované služby patrili: (i) poradenstvo v súvislosti s návrhom podmienok verejnej súťaže, (ii) vykonanie analýzy nezáväzných ponúk, (iii) príprava zmluvnej dokumentácie k privatizácii, (iv) vykonanie analýzy záväzných ponúk a (v) príprava manažérskej prezentácie);
  - a
  - vo fáze po ukončení medzinárodného výberového konania (v ktorej mal poradca participovať pri uzatváraní zmluvnej dokumentácie s najúspešnejším uchádzačom).

<sup>50</sup> Ministerstvo dopravy

Naviac, Zmluva s poradcom obsahovala aj náčrt výstupov prác a činností poradcu (opis konkrétnej formy realizácie transakcie, určenie spôsobu podávania návrhov, analýza záväzných ponúk, komparácia ponúk aj z hľadiska výhodnosti cenovej a investičnej, prípadne analýza silných a slabých stránok investora).

55. Zo samotnej formulácie predmetu Zmluvy s poradcom možno vyvodiť, že poradca mal Ministerstvu dopravy poskytovať komplexné poradenské služby v súvislosti s procesom privatizácie letiskových spoločností. Tieto služby poskytoval v jednotlivých krokoch celého procesu v rozsahu, ako je popísaný vyššie.
56. Ak by bolo účelom a sledovaným zámerom objednávateľa služieb (Ministerstva dopravy) ponechať celý výber investora (vo fáze privatizačnej) výlučne na poradcovi a tento by mal riadiť celý proces medzinárodného výberového konania a nakoniec aj určiť víťaza, musel by byť predmet Zmluvy s poradcom koncipovaný v tomto zmysle a rovnako služby poskytované na základe Zmluvy s poradcom tiež v takomto duchu. Samotný výber úspešného uchádzača o letiskové spoločnosti bol však na ďalších orgánoch. V rámci schvaľovacieho procesu vystupoval aj (na začiatku) Riadiaci výbor a (neskôr) Výberová komisia, ktoré mali opäť len odporúčací charakter. Rozhodujúcim orgánom, ktorý rozhodol o výbere najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti bola vláda Slovenskej republiky (ďalej len „Vláda“), ktorá tak rozhodla na základe návrhu Ministra dopravy a Ministra hospodárstva. V rámci odporúčacieho procesu teda pôsobili nasledovné orgány s poradenskou a odporúčacou funkciou:
- poradca a subporadcovia;
  - Riadiaci výbor resp. Výberová komisia a
  - Minister dopravy zastupujúci Ministerstvo dopravy a Minister hospodárstva zastupujúci Ministerstvo hospodárstva, pričom jediným rozhodujúcim orgánom bola naproti tomu Vláda, čo exaktne vyplýva zo Zákona o veľkej privatizácii.
57. Poradca bol povinný pri výbere investora rokovať so záujemcami v mene Ministerstva dopravy, pričom na požiadanie poradcu bolo Ministerstvo dopravy za uvedeným účelom povinné poradcovi vystaviť plnomocenstvo.
58. Následne Zmluva s poradcom stanovovala vzájomné práva a povinnosti vo vzťahu k výstupom poradcu podľa Zmluvy s poradcom, určovala miesto poskytovania služieb, čas plnenia, súčinnosť Ministerstva dopravy a určila zodpovedný orgán za konanie Ministerstva dopravy vo veciach určených Zmluvou s poradcom a to riadiaci výbor (ďalej len „**Riadiaci výbor**“).
59. Z vyššie uvedeného možno zhrnúť, že poradca – Meinl Bank bol koordinátorom medzinárodného výberového konania na investora letiskových spoločností, v spolupráci a na základe požiadaviek Ministerstva dopravy pripravoval analýzy v celom procese medzinárodného výberového konania, v spolupráci a na základe požiadaviek Ministerstva dopravy pripravoval hodnotiace kritériá a objektívne hodnotil uchádzačov a odporučil Ministerstvu dopravy – Výberovej komisii, najlepšieho uchádzača o letiskové spoločnosti. Minister dopravy následne na základe odporúčania Výberovej komisie sám vybral najúspešnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti a odporučil ho na schválenie a konečné rozhodnutie o návrhu vláde.

## **B. Dojednania o odmene v Zmluve**

60. Zmluva s poradcom určovala cenu za predmet jej plnenia, a to súčtom 2,5% podielu na výnose z privatizácie, paušálnej odmeny vo výške 45.000.000,- Sk a hodnoty 2.000.000,- Sk ako dodatočných nákladov (vykázaných pokladničnými blokmi alebo inými spôsobmi platby napr. na ubytovanie alebo cestovanie). Je dôležité uviesť, že v zmysle Zmluvy s poradcom, časť ceny za poskytnuté služby predstavujúca podiel na výnose (určená vo výške 2,5%) závisela od „dosiahnutia cieľa obstarania“, pričom podiel pozostával „z dvoch zložiek a to: (i) podielu na výnose z prevodu majetkovej účasti štátu na podnikaní“ Letiska „a (ii) podielu na výnose z prevodu majetkovej účasti štátu na podnikaní“ Letiska Košice. Navyiac, v zmysle Zmluvy s poradcom „podiel na výnose je splatný uhradením prvej splátky investorom podľa zmluvy o vysporiadaní kúpnej ceny za prevod majetkovej účasti štátu na podnikaní na príslušnom letisku, nie však skôr ako do 3 mesiacov po uplynutí termínu splatnosti prvej splátky za príslušný prevod bez ohľadu na stav privatizácie druhého letiska“. Vyššie uvedené články jednoznačne preukazujú, že poradca bol teda v zmysle Zmluvy s poradcom „motivovaný“ na dosiahnutie najlepšej kúpnej ceny.

## **C. Subporadcovia podľa Zmluvy s poradcom**

61. Podľa Zmluvy s poradcom bol poradca oprávnený poskytovať časť služieb aj prostredníctvom subporadcov, ktorí boli v ponuke (vo verejnom obstarávaní na výber poradcu) označení ako členovia konzorcia (skupiny) ako aj prostredníctvom iných odborne spôsobilých subdodávateľov, ktorí sú v zmluvnom vzťahu s poradcom. Poradca bol povinný preukázať Ministerstvu dopravy uzatvorenie príslušnej zmluvy so Subporadcami, pričom za preukázanie sa považovalo aj písomné potvrdenie Subporadcu potvrdzujúce uzatvorenie zmluvy s poradcom na plnenie podľa Zmluvy s poradcom.
62. Subporadcami Meinl Bank boli spoločnosti, ktoré boli uvedené v ponuke v rámci verejného obstarávania, a to medzinárodná poradenská spoločnosť v oblasti leteckej prepravy SH&E a advokátska kancelária DLA Weiss-Tessbach (ďalej len „DLA“) poskytujúca právne služby.
63. V Zmluve s poradcom sa okrem iného dohodla aj zodpovednosť Meinl Bank za úplnosť, presnosť a správnosť informácií obsiahnutých vo svojich písomných výstupoch. Navyiac, Meinl Bank sa zaviazalo odškodniť Ministerstvo dopravy od nárokov tretích strán za nesprávne, neúplné, nepresné informácie v pomere, v akom takéto nároky vzniknú zo zdrojových podkladov Meinl Bank, pokiaľ by sa preukázalo, že Meinl Bank nekonalo s náležitou starostlivosťou pri riadnom výkone svojej činnosti pri poskytovaní takejto informácie. Meinl Bank teda v plnom rozsahu zodpovedala za všetky výstupy v rámci privatizácie (v predprivatizačnej, privatizačnej ako aj vo fáze po ukončení medzinárodného výberového konania), t.j. aj za výstupy subporadcov a subdodávateľov.
64. S ohľadom na zodpovednosť poradcu, Zmluva s poradcom jednoznačne určila jej hranice, pretože poradca zodpovedal za úplnosť, presnosť a správnosť informácií obsiahnutých v písomných výstupoch. Na druhej strane, poradca nezodpovedal za neuzatvorenie zmluvy s investorom, ibaže k neuzatvoreniu zmluvy by došlo v príčinnej súvislosti s jeho konaním. Znamená to teda, že poradca bol zodpovedný za svoju poradenskú činnosť, samozrejme však neniesol zodpovednosť za sprivatizovanie Letiska a Letiska Košice. Ochranným opatrením dodržania povinností poradcu malo byť aj odškodnenie, v zmysle ktorého mal poradca odškodniť Obstarávateľa od nárokov tretích strán za nesprávne, neúplné, nepresné

informácie, v pomere v akom takéto nároky vzniknú zo zdrojových podkladov Poradcu. Poradca zároveň udelil Ministerstvu dopravy súhlas s používaním odovzdaných výstupov a vyhlásil, že Ministerstvo dopravy bude robiť do výstupov zmeny a zásahy za účelom ich spracovania pre potreby privatizácie.

*Úloha subporadcov podľa súťažných podkladov vo verejnom obstarávaní*

65. Ponuka poradenského konzorcia vo verejnom obstarávaní na privatizačného poradcu uvádzala, že verejného obstarávania sa Meinel Bank, SH&E a DLA zúčastňovali ako skupina<sup>51</sup>, pričom títo mali potvrdiť<sup>52</sup> účasť na verejnom obstarávaní výhradne v spolupráci s Meinel Bank. Keďže sa uvedené spoločnosti prihlásili do verejného obstarávania ako skupina, preukazovali splnenie všeobecných podmienok účasti vo verejnom obstarávaní za každého člena skupiny osobitne a finančné a ekonomické postavenie a technickú spôsobilosť uchádzača spoločne ako skupina. Podľa Súťažných podkladov mal Zmluvu s poradcom s Ministerstvom dopravy uzavrieť len uchádzač, ktorý zastupoval skupinu ako „líder konzorcia“, ktorý zároveň uzatvoril zmluvy so subdodávateľmi v rámci konzorcia poradcov. Od začiatku bolo teda zrejmé, že v zmluvnom vzťahu s Ministerstvom dopravy bude výlučne jeden poradca, ktorý podľa Zmluvy s poradcom zodpovedá za všetky výstupy, vrátane výstupov subporadcov.
66. Podľa Zmluvy s poradcom vo veciach určených touto zmluvou konal za Ministerstvo dopravy Riadiaci výbor. Členov Riadiaceho výboru určovalo, vymenúvalo, určovalo ich počet a schvaľovalo príslušný štatút Ministerstvo dopravy. Riadiaci výbor mal rozhodovať o sporných otázkach, ktoré vzniknú počas plnenia zmluvy, riadiť proces výberového konania pre investora, zastupovať Ministerstvo dopravy pri plnení vecných povinností a napr. aj udeľovať poradcovi ako aj členom poradného tímu záväzné inštrukcie. Poradca mal povinnosť zúčastniť sa rokovania Riadiaceho výboru na požiadanie jeho členov, nebol však jeho členom a nemal rozhodovaciu právomoc. Komunikácia medzi poradcom – Meinel Bank a subporadcami, resp. medzi subporadcami a výberovou komisiou (ďalej len „**Výberová komisia**“) a Riadiacim výborom – nie je v Zmluve s poradcom ani v ponuke vo verejnom obstarávaní na poradcu upravená. Podľa dostupnej dokumentácie mal poradca predkladať materiály na rokovania Riadiaceho výboru všetkým členom výboru a nie len jeho predsedovi, ako sa dialo do zasadnutia Riadiaceho výboru dňa 15.7.2005. Aj keď podľa Zmluvy s poradcom mal byť prijatý štatút Riadiaceho výboru, Ministerstvo dopravy uviedlo, že nemá vedomosť o existencii takého štatútu. V štatúte Výberovej komisie však už bolo výslovne uvedené, že poradca odovzdá podklady na rokovanie každému členovi výboru. Na základe poskytnutej dokumentácie možno zároveň uzavrieť, že vo vzťahu k Ministerstvu dopravy mal konať výlučne poradca – Meinel bank a nie aj subporadcovia – SH&E a DLA.
67. Podľa hodnotiacej tabuľky technickej časti ponuky, mal uchádzač vo verejnom obstarávaní na poradcu za „odborné zázemie expertov“, prostredníctvom ktorých bude vykonávať predmet obstarania a za ich profesijné referencie (za oblasť letectva) obdržať 26,5 bodov (z 65 bodov, ktoré bolo možné získať za technickú časť ponuky). Ostatní uchádzači za technickú časť ponuky získali 5, 11 a 16 bodov.
68. Aj napriek tomu, že Ministerstvo dopravy uzavrelo zmluvu len s jedným poradcom – Meinel Bank, subporadca SH&E mal vo výberovom konaní pravdepodobne hodnotiť všetky technické časti ponúk, ktoré

<sup>51</sup> Vtedy platný a účinný Zákon o verejnom obstarávaní, v ustanovení § 32 uvádza, že obstarávateľ musí umožniť skupine účasť vo verejnom obstarávaní a nesmie vyžadovať od skupiny, aby vytvorila určitú právnu formu do predloženia ponuky. Vytvorenie určitej právnej formy skupiny môže obstarávateľ vyžadovať až po prijatí jej ponuky, ak je to potrebné z dôvodu riadneho plnenia zmluvy (vytvorenie určitej právnej formy skupiny Ministerstvo dopravy, ako obstarávateľ poradcu, nevyžadovalo).

<sup>52</sup> zmienené vyplýva zo sprievodného listu k ponuke a vyhlásení vykonaných k ponuke

sa týkali výlučne leteckého priemyslu, pretože na uvedené posudzovanie Meinl Bank (ani DLA) nemali príslušnú kvalifikáciu.

69. Zmluva s poradcom počítala s eventualitou možných minulých, ako aj budúcich obchodných prepojení poradcov na uchádzačov vo výberovom konaní, čo je v prípade úzkoprofilového biznisu, akým prevádzkovanie letísk určite je, úplne bežné a trhom odôvodnené, ba až žiadateľné. Výslovne „nediskvalifikovala“ poradcu pre jeho obchodné vzťahy s potenciálnymi uchádzačmi vo výberovom konaní. Práve naopak logicky a správne – a preto výslovne<sup>53</sup> – počítala s možným obchodným prepojením medzi poradcom, subporadcami, dodávateľmi a možnými uchádzačmi o kúpu letísk. Na základe uvedeného je jednoznačné, že možné obchodné prepojenie poradcu – Meinl Bank a uchádzača vo výberovom konaní – PENTA INVESTMENTS LIMITED (ďalej len „PIL“) resp. skupiny Penta (člena konzorcium Two One), nijakým spôsobom nediskvalifikovalo poradcu na poskytovanie služieb štátu v súvislosti s medzinárodným výberovým konaním. Navyše, Zmluva s poradcom počítala s vyššie analyzovanými možnými obchodnými prepojeniami aj z dôvodu (v tom čase) medializovaných informácií o obchodnom prepojení subporadcu SH&E s konzorciom Abertis.
70. Medzi ochranné opatrenia Zmluvy s poradcom patrila aj povinnosť poradcu Meinl Bank preukázať Ministerstvu dopravy existenciu poistného krytia poistenia zodpovednosti za škodu spôsobenú tretím osobám a to konkrétne dojednaného na prípad poskytovania služieb v zmysle Zmluvy s poradcom. V zmysle tejto povinnosti mal požadované poistenie (v posudzovanom prípade poistenie za škodu spôsobenú tretím stranám v súvislosti s poskytovaním služieb v rámci poradenstva pri privatizácii Letiska a Letiska Košice) poradcu (Meinl Bank) dojednané s rakúskou poisťovňou UNIQA VERSICHERUNG AG, na poistné krytie vo výške 1 000 000 EUR, čo preukázal Ministerstvu dopravy aj potvrdením o existencii tohto poistenia vydaným uvedenou poisťovňou (poistenie malo nadobudnúť účinnosť po uzavretí Zmluvy s poradcom).
71. Za „kontrolné mechanizmy“, ktoré ochraňovali Ministerstvo dopravy pred neobjektívnym a neprofesionálnym správaním poradcu podľa Zmluvy s poradcom možno považovať:
1. štruktúru odmeny poradcu;
  2. zodpovednostný mechanizmus poradcu za výstupy subporadcoov, odškodnenie Ministerstva dopravy za nároky tretích strán v prípade nesprávne poskytnutých informácií poradcom;
  3. poistenie poradcu za škodu spôsobenú tretím stranám v súvislosti s poskytovaním služieb podľa Zmluvy s poradcom; a
  4. mechanizmus riešenia možných obchodných prepojení poradcu a subporadcov na uchádzačov.
72. Z medializovaných informácií je zrejmé, že voči vybranému poradcovi po jeho vybratí nikto nenamietal.

<sup>53</sup> Samotná Zmluva s poradcom výslovne uvádzala, že „akýkoľvek klientský vzťah medzi Meinl Bank a/alebo subporadcom“ ... „s akoukoľvek stranou, ktorá by mala potenciálny alebo skutočný záujem na majetkovej účasti štátu na podnikaní Spoločnosti (letísk, pozn. autora) (každý ako „Záujemca“) žiadnym spôsobom neovplyvní túto Zmluvu. Poradca a Subporadca (ovia) sa zaručujú, že akýkoľvek klientský vzťah k Záujemcovi sa nebude vzťahovať na prevod majetkovej účasti štátu na podnikaní a budú prijaté náležité opatrenia ohľadom dodržania povinnosti mlčanlivosti a iné ochranné opatrenia, pričom Poradca sa zaväzuje nahradiť Obstarávateľovi škodu v zmysle slovenských zákonov, ktorá bude spôsobená porušením povinnosti mlčanlivosti (iných ochranných opatrení) alebo tým, že uvedený klientský vzťah sa bude vzťahovať na prevod majetkovej účasti na podnikaní ...“.

**Čiastkový záver:**

1. Rozsah prác bol Zmluvou s poradcom určovaný len rámcovo, čím sa stanovoval priestor aj na poskytovanie služieb spojených s rámcovo stanovenými službami. Takto rámcovo zadaný predmet zmluvy bol logickým a právne správnym riešením, keďže v čase uzatvorenia Zmluvy s poradcom nebolo jasné, ako bude privatizácia prebiehať.
2. Poradca - Meinl Bank - podľa Zmluvy s poradcom - v plnom rozsahu zodpovedal za všetky výstupy v rámci privatizácie (medzinárodného výberového konania), t.j. aj za výstupy subporadcov (SH&E a DLA) a iných subdodávateľov.
3. Odmena poradcu za plnenie podľa Zmluvy s poradcom bola určená súčtom podielovej odmeny z výnosu z privatizácie a paušálnej odmeny.
4. Za „kontrolné mechanizmy“ riadneho plnenia Zmluvy s poradcom zo strany poradcu možno považovať: štruktúru odmeny poradcu, zodpovednostný mechanizmus poradcu za výstupy subporadcov, odškodnenie Ministerstva dopravy za nároky tretích strán v prípade nesprávne poskytnutých informácií poradcom, poistenie poradcu za škodu spôsobenú tretím stranám v súvislosti s poskytovaním služieb podľa Zmluvy s poradcom a mechanizmus riešenia možných obchodných prepojení poradcu a subporadcov na uchádzačov.
5. V rámci procesu privatizácie letiskových spoločností pôsobili poradca a subporadcovia spolu s Riadiacim výborom resp. Výberovou komisiou s Ministrom dopravy (zastupujúcim Ministerstvo dopravy) a Ministrom hospodárstva (zastupujúcim Ministerstvo hospodárstva) ako orgány s výlučne poradenskou a odporúčacou funkciou. Rozhodujúcim orgánom, ktorý rozhodol o výbere najvhodnejšieho uchádzača o nadobudnutie letiskových spoločností bola Vláda, ktorá tak rozhodla na základe návrhu Ministra dopravy a Ministra hospodárstva.
6. Výberová komisia mala oprávnenie akýkoľvek dokument pripravený poradcom v rámci procesu privatizácie letiskových spoločností kontrolovať, dopĺňať, zmeniť, vrátiť poradcovi alebo s ním inak naložiť.

### 3. Medzinárodné výberové konanie vedené Ministerstvom dopravy

#### 3.1 Priebeh medzinárodného výberového konania - 1. kolo

##### 3.1.1 Právny základ medzinárodného výberového konania

73. Medzinárodné výberové konanie nebolo upravené žiadnym exaktným zákonným postupom. Postup, ktorým bolo toto výberové konanie regulované, bol zachytený v Pravidlách výberového konania<sup>54</sup> v znení všetkých im prislúchajúcich dodatkov a v Metodike hodnotenia konečných ponúk (ďalej ako „**Metodika**“), ktorá bola vypracovaná za účelom jej aplikácie pri vyhodnocovaní ponúk v súlade s kritériami a zásadami určenými Pravidlami výberového konania.
74. V zmysle prvého dodatku (ďalej ako „**Prvý dodatok**“)<sup>55</sup> k Pravidlám výberového konania, vydaného v mene Ministerstva dopravy dňa 28.9.2005, každý uchádzač vybraný do užšieho zoznamu uchádzačov (tzv. Short list), bol týmito pravidlami viazaný a povinný predložiť záväznú ponuku spĺňajúcu kritériá ním dané.
75. Prvý dodatok sa vzťahoval na upravenie procesu predkladania záväzných ponúk tak z formálnej ako i obsahovej stránky, zatiaľ čo Pravidlá výberového konania (ktoré vo svojom texte predpokladajú vydávanie dodatkov v rámci potreby úpravy ďalších fáz výberového konania) sa zameriavali predovšetkým na stanovenie časového harmonogramu kvalifikačného kola výberového konania, úpravu podmienok kvalifikačného kola, predbežnej ponuky a predkladania ponúk. Vo vlastnom texte Pravidiel výberového konania bol len rámcovo načrtnutý priebeh a podmienky predkladania záväzných ponúk a zároveň bolo explicitne vyjadrené, že bližšie budú tieto podmienky upravené formou dodatku / dodatkov k Pravidlám výberového konania. Napriek tomu, že samotné Pravidlá výberového konania vo vlastnom texte explicitne pripúšťali možné zmeny pravidiel v priebehu výberového konania, neumožňovali vykonávať takéto zmeny akoukoľvek formou, ale transparentným spôsobom či už formou dodatkov alebo odpovedí na otázky uchádzačov (tzv. Clarifications). Takisto, záväzná ponuka uchádzačov mala vychádzať z predbežnej ponuky, pričom akékoľvek prípadné odchýlky záväznej ponuky od predbežnej ponuky museli byť uchádzačom dostatočne odôvodnené. Stanovený systém prípadných zmien či doplnení Pravidiel výberového konania počas priebehu výberového konania zaručoval regulérnosť celého procesu. Na základe vykonanej analýzy je jednoznačné, že neboli preukázané žiadne podozrivé zmeny Pravidiel výberového konania v prospech niektorého z uchádzačov, či tzv. „šitie“ pravidiel pre niektorého z uchádzačov na mieru. Pravidlá výberového konania totiž upravovali nielen priebeh predkladania záväzných ponúk, ale i kvalifikačné kolo, ktorého sa zúčastnilo až osem uchádzačov. Predkladanie záväzných ponúk potom bližšie upravil Prvý dodatok, avšak vychádzal z rámca, ktorý bol stanovený Pravidlami výberového konania, vydanými ešte v júli 2005, t.j. v čase pred začatím kvalifikačného kola. Špekulácia, že Pravidlá výberového konania by mohli byť „šité na mieru“ niektorého z uchádzačov zostáva preto len čistou špekuláciou.

<sup>54</sup> „Pravidlá Výberového Konania“ alebo „Pravidlá“ znamenajú celkový opis pravidiel platných pre proces Výberových Konaní pre BTS a.s. a KSC a.s. stanovené v tomto dokumente a v znení ich zmien a dodatkov na základe Dodatku (ov) k Pravidlám Výberového Konania.“ (ďalej len „Pravidlá výberového konania“)

<sup>55</sup> Dodatok pravidiel výberového konania v zmysle Prvého dodatku, strana 7 Pravidiel výberového konania je „písomný pokyn týkajúci sa priebehu a implementácií Výberového konania, ktorý bol schválený privatizačnou komisiou a vydaný projektovými manažermi MBC.“

76. Pravidlá výberového konania vo svojej finálnej podobe obsahovali celkovo tri dodatky, pričom pre fázu predkladania záväzných ponúk bol smerodajný predovšetkým Prvý dodatok a čiastočne aj druhý dodatok k Pravidlám výberového konania (ďalej ako „**Druhý dodatok**“) vydaný dňa 24.11.2005, ktorý okrem toho, že predlžoval lehotu na predloženie záväznej ponuky, vyznačoval sa predovšetkým organizačno-technickým charakterom.
77. **Možno teda zhrnúť, že proces medzinárodného výberového konania, napriek tomu, že nebol exaktne zákonne upravený, bol regulovaný nasledujúcimi záväznými dokumentmi:**
- Pravidlá výberového konania – upravovali časový harmonogram kvalifikačného kola výberového konania, podmienky kvalifikačného kola, predbežnú ponuku a predkladanie ponúk,
  - Prvý dodatok – podrobne upravoval obsahovú i formálnu stránku záväznej ponuky,
  - Druhý dodatok – vyznačoval sa predovšetkým organizačno-technickým charakterom a predlžoval termín na predloženie záväznej ponuky,
  - Tretí dodatok – zaoberal sa podmienkami tzv. dodatočného kola výberového konania,
  - Metodika – upravovala spôsob pridelovania (výpočtu) bodového hodnotenia a slúžila na účely auditu priebehu výberového konania.
78. Pravidlá výberového konania, ako i dodatky k Pravidlám výberového konania vydal privatizačný poradca v mene Ministerstva dopravy. Pravidlá výberového konania a na pravidlá nadväzujúcu dokumentáciu pripravoval privatizačný poradca v spolupráci s Riadiacim výborom.
79. V Pravidlách výberového konania sa výslovne uvádza, že *„Vláda si vyhradzuje právo kedykoľvek zmeniť Pravidlá Výberového Konania, zmeniť Výberové Konanie alebo zrušiť Výberové Konanie pre jednu zo spoločností alebo obidve spoločnosti alebo odmietnuť odporúčanie Privatizačnej Komisie na Preferovaného Investora, ako aj neuzavrieť zmluvu s Preferovaným Investorom, a to bez nároku na náhradu akýchkoľvek nákladov voči a bez akejkoľvek zodpovednosti Vlády, ktoréhokoľvek ministerstva, Privatizačnej Komisie, Predávajúceho alebo ktoréhokoľvek z ich Zástupcov za stratu, škodu alebo akékoľvek náklady alebo iné, na strane Záujemcov, Uchádzačov vybraných do užšieho zoznamu uchádzačov, Preferovaných Investorov alebo ktoréhokoľvek z nich alebo ktoréhokoľvek ich člena alebo ktorejkoľvek inej Osoby.“*, uvedené bolo tiež zdôraznené v Treťom dodatku.
- 3.1.2 Priebeh medzinárodného výberového konania – kvalifikačné kolo a predkladanie predbežných ponúk
80. Podľa Pravidiel výberového konania mal proces výberu strategického investora pre každú z letiskových spoločností prebehnúť v dvoch kolách:
1. kvalifikačné kolo determinované lehotou odo dňa zverejnenia oznámenia o konaní medzinárodného výberového konania (v tlači) až do výberu uchádzačov do užšieho zoznamu uchádzačov (tzv. Short list), po zhodnotení ich kvalifikačných materiálov a predbežných ponúk,
  2. kolo s predkladaním záväzných ponúk. Výber preferovaného investora sa uskutočnil pre každú z letiskových spoločností na základe predložených záväzných ponúk uchádzačmi vybranými do užšieho zoznamu uchádzačov (tzv. Short list).



81. Časový harmonogram medzinárodného výberového konania bol podľa Pravidiel výberového konania nastavený nasledovne:
- 11.7.2005 bolo v tlači zverejnené oznámenie o vyhlásení medzinárodného výberového konania;
  - 12.7. – 15.8.2005 na základe výzvy na prejavenie záujmu sa záujemcom zasielal list - vyjadrenie záujmu;
  - 18.7. – 4.9.2005 mali záujemcovia obdržať informačné memorandum a pripravovať kvalifikačné materiály a predbežné ponuky,
  - 5.9.2005 do 14:00 záujemcovia mali Ministerstvu dopravy predložiť kvalifikačné materiály a predbežné ponuky,
  - 13.9.2005 malo byť vyhodnotené kvalifikačné kolo a oznámení uchádzači vybratí do užšieho zoznamu uchádzačov (tzv. Short list),
  - 15.9 – 15.11.2005 uchádzači vybraní do Short list-u mali vykonať due diligence letiskových spoločností,
  - do 15.11.2005 vybraní uchádzači mali predložiť svoje záväzné ponuky. Tento termín bol Prvým dodatkom zmenený na 21.11.2005 a Druhým dodatkom následne na 5.12.2005.
82. Následne sa však **uskutočnilo ďalšie – záverečné kolo predkladania ponúk na Letisko**, keďže (vtedajší) Riadiaci výbor si v zmysle Prvého dodatku určil možnosť konania aj záverečného kola a to nasledovne: *„Predtým ako Privatizačná Komisia navrhne Vláde Preferovaného Investora a Náhradného Uchádzača (Náhradných Uchádzačov) pre ktorúkoľvek Letiskovú Spoločnosť, môže sa Privatizačná Komisia rozhodnúť, že usporiada záverečné kolo predkladania ponúk pre dvoch Uchádzačov s najvyšším počtom bodov (ak sa tak Privatizačná Komisia rozhodne, aj pre ďalších Uchádzačov v poradí podľa počtu bodov).“*
83. Po uskutočnení vyhodnotenia záväzných ponúk predložených uchádzačmi vybranými do Short list-u, rozhodla Privatizačná komisia<sup>56</sup> v súlade s vyššie uvedeným o uskutočnení záverečného kola predkladania ponúk na Letisko a to prijatím Tretieho dodatku, ktorý upravoval podmienky pre toto záverečné kolo a zároveň slúžil ako výzva pre postupujúcich uchádzačov, aby do stanoveného termínu predložili upravenú ponuku na Letisko. Tohto kola sa zúčastnil len uchádzač, ktorý sa umiestnil na najvyššom mieste v poradí a uchádzač, ktorý sa umiestnil na druhom najvyššom mieste v poradí.
84. Podľa Pravidiel výberového konania mala Vláda vybrať preferovaného investora (investorov) pred koncom roku 2005 a transakciu uzavrieť v priebehu januára 2006.
85. Z návrhu rozhodnutia o privatizácii<sup>57</sup> predloženého na rokovanie Vlády za účelom rozhodnutia Vlády o privatizácii časti majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločnosti Letisko (a z iných dokumentov získaných z Ministerstva dopravy) vyplýva, že medzinárodné výberové konanie prebiehalo postupom popísaným v bodoch 86 až 103 nižšie.
86. Výberové konanie sa v zmysle materiálu (Dôvodovej správy)<sup>58</sup> predloženého na rokovanie Vlády začalo zverejnením oznámenia v denníku Hospodárske noviny a Financial Times (finančný denník vychádzajúci

<sup>56</sup> Všetky ostatné dokumenty (napr. Konceptia privatizácie letísk, štatút Výberovej komisie, rozhodnutie Ministra dopravy o zriadení výberovej komisie) používajú termíny Riadiaci výbor a Výberová komisia. Výberová komisia bola zriadená 18.11.2005, predpokladáme teda, že ak Pravidlá výberového konania používajú termín Privatizačná komisia, ide o Riadiaci výbor do dňa 17.11.2005 alebo Výberovú komisiu od 18.11.2005 (ďalej len „Privatizačná komisia“).

<sup>57</sup> <http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-91090?prefixFile=m>

<sup>58</sup> <http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Mater-Dokum-24596?prefixFile=m> (ďalej len „Dôvodová správa“)

vo Veľkej Británii) dňa 11.7.2005, pričom jeho predmetom bola výzva na predkladanie vyjadrení záujmu o 66% -nú majetkovú účasť štátu na podnikaní letiskových spoločností.

87. Ešte pred zverejnením oznámenia o začiatku medzinárodného výberového konania, **dňa 26.4.2005**, bol Ministrom dopravy vymenovaný deväť členný Riadiaci výbor. Štyria členovia Riadiaceho výboru boli nominovaní za Ministerstvo dopravy, dvaja členovia boli nominovaní FNM, dvaja Národnou radou Slovenskej republiky (ďalej len „**NR SR**“) a jeden člen za spoločnosť Letisko. Vzhľadom na vzdanie sa pôsobenia v tomto výbore bol jeden člen za NR SR nahradený osobou nominovanou Ministerstvom hospodárstva. Riadiaci výbor v spolupráci s privatizačným poradcom pripravili celý proces privatizácie.
88. Do stanoveného termínu, t.j. dňa **15.8.2005**, reagovalo na pozvanie prejaviť predbežný záujem o vstup do letiskových spoločností 49 právnických osôb, z ktorých 37 uzatvorilo s Ministerstvom dopravy zmluvu o zachovaní mlčanlivosti a obdržalo informačné memorandum vypracované poradcom obsahujúce popis letiskových spoločností a ich podnikateľskej činnosti, právny a regulačný rámec a ďalšie komerčné, technické a organizačné informácie.
89. Úlohou Riadiaceho výboru bolo v spolupráci s poradcom vyhodnotiť predbežné ponuky a rozhodnúť o užšom zozname uchádzačov, ako aj schváliť návrhy transakčných dokumentov vypracovaných poradcom.
90. Do **5.9.2005** predložilo svoje kvalifikačné materiály<sup>59</sup> a predbežné ponuky osem právnických osôb. Poradca vykonal analýzu a hodnotenie predložených kvalifikačných materiálov podľa nasledovných kritérií:
  - skúsenosti s prevádzkou letísk,
  - finančný stav, a
  - právny status.
91. Po vykonanej analýze poradca odporučil Riadiacemu výboru umožniť ďalšiu účasť v súťaži piatim právnickým osobám. Riadiaci výbor následne vybral do užšieho zoznamu uchádzačov (tzv. Short list) nasledovných päť najvyššie umiestnených záujemcov:
  - **konzorcium ISAP,**
  - **konzorcium Vinci,**
  - **konzorcium TwoOne,**
  - **TAV a**
  - **konzorcium Abertis/J&T.**
92. Podľa správy poradcu o hodnotení predbežných ponúk na kúpu majetkovej účasti štátu na podnikaní letiskových spoločností (ďalej len „**Správa o hodnotení predbežných ponúk**“) zo dňa 13.9.2005, najmenej úsilie pri príprave predbežnej ponuky vyvinuli uchádzači London City a Copenhagen, ktorí zároveň získali najnižšie bodové hodnotenie a poradca ich navrhol zo súťaže vyradiť. Vo vzťahu k uchádzačovi – Viedeň (ktorý neskôr vytvoril konzorcium TwoOne), sa poradca vyjadril nasledovne: „*Uchádzač 6, Vienna, uskutočnil profesionálnu prezentáciu (založenú nepochybne na rokoch práce), s vysokou odhadovanou prepravou a najvyššími kapitálovými výdavkami (capex).*“ K uchádzačovi

<sup>59</sup> Jeden z uchádzačov (AIRTRANS INTERNATIONAL s.r.o.) nesplnil minimálne požiadavky stanovené Pravidlami výberového konania a jeho predbežná ponuka nebola hodnotená.

Abertis/TBI poradca uviedol: „Uchádzač 8, Abertis/TBI, hoci majú nízku odhadovanú prepravu, plánuje podstatné kapitálové výdavky (capex).“ Na základe slovného hodnotenia všetkých uchádzačov poradcom, sa javí ponuka Viedne (neskôr konzorcium TwoOne) ako najlepšia. Z Metodiky aj z Pravidiel výberového konania vyplýva, že hodnotenie kvalifikačných materiálov a predbežných ponúk bolo vykonané na základe metodiky hodnotenia pre kvalifikáciu a výber záujemcov, prijatej Privatizačnou komisiou ešte pred termínom na predkladanie kvalifikačných materiálov a predbežných ponúk.

93. Podľa bodového hodnotenia ponuky ako celku za Letisko sa uchádzač Viedeň (konzorcium TwoOne) umiestnil na 4. mieste, za uchádzačom Abertis (1. miesto), ISAP (2. miesto) a Vinci (3. miesto). Ako však možno vidieť z bodového hodnotenia nižšie, za predbežnú ponuku<sup>60</sup> Letiska získal uchádzač Viedeň (konzorcium TwoOne) o 1 bod viac (33 bodov) ako uchádzač Abertis/TBI (32 bodov). Umiestnenie uchádzačov v prípade predbežnej ponuky za Letisko Košice bolo totožné s umiestnením za Letisko. Za predbežnú ponuku pre Letisko Košice získal uchádzač Viedeň (konzorcium TwoOne) 30 bodov a uchádzač Abertis/TBI 37 bodov. K hodnoteniu predbežných ponúk možno zhrnúť, že napriek tomu, že sa uchádzač Viedeň v prípade celkového hodnotenia predbežných ponúk umiestnil až na 4. mieste, z bodového hodnotenia je zrejmé, že samostatne za predbežnú ponuku pre Letisko (t.j. bez hodnotenia finančného stavu a technických a profesionálnych schopností) **získal uchádzač Viedeň 1. miesto**. Podľa Prvého dodatku mal obchodný plán predkladaný v záväznej ponuke obligatórne vychádzať z predbežnej ponuky uchádzača a v nadväznosti na uvedené musel obchodný plán obsahovať všetky náležitosti predbežnej ponuky, prípadne dostatočné odôvodnenie odchýlenia sa od pôvodne stanovených náležitostí predbežnej ponuky. Obchodný plán konzorcium TwoOne predkladaný v rámci záväznej ponuky pritom v plnej miere vychádzal z predbežného plánu a dokonca ponúkal lepšie a výhodnejšie riešenia ako v predbežnom pláne<sup>61</sup>.

<sup>60</sup> Predbežná ponuka v zmysle Pravidiel výberového konania predstavuje predbežný plán prevádzky a rozvoja príslušnej letiskovej spoločnosti z pohľadu dosiahnutia cieľov vlády a strategickú víziu, v rozsahu maximálne 20 strán, ktorá musí obsahovať aspoň základné, Pravidlami výberového konania stanovené požiadavky.

<sup>61</sup> Pozri str. 30 čl. 3.3 Obchodného plánu pre BTS a.s. predloženého konzorciom TwoOne.

## 94. Bodové hodnotenie poradcu pre Letisko

Kritériá	Bodové hodnotenie BTS						
	2 ISAP	3 London	4 Vinci	5 Copenhagen	6 Viedeň	7 TAV	8 Abertis
Finančný a ekonomický stav (20)							
1 (5)	4	1	5	3	5	2	5
2 (5)	1	2,5	4	1	4	4	5
3 (5)	1	3,5	1	2,5	0	4	5
4 (5)	4	1	5	2	2	2	3
Celkom	10	8	15	8,5	11	12	18
Technické a Profesionálne Schopnosti (40)							
1 (10)	9	3	5	7	5	7	6
2 (5)	4	0	5	7	5	2,5	2,5
3							
4 (10)	5,5	3	2,5	1	1	0,5	6,5
5 (5)	5	0	3	2	1	2,5	0
6 (10)	6	5	4	4	6	6	6
Celkom	29,5	11	19,5	21	18	18,5	21
Predbežné ponuky							
Strategický zámer (10)							
1 (5)	4	3	4	4	2	3	4
2 (3)	2	3	2	3	2	1	3
3 (2)	1	1	2	1	1	1	2
Celkom	7	7	8	8	5	5	9
Vývoj podnikateľskej činnosti (15)							
4 (10)	7	5	7	3	10	9	4
5 (3)	2	1	2	3	2	2	3
6 (2)	2	1	1	2	2	1	2
Celkom	11	7	10	8	14	12	9
Investičný plán (10)							
7 (2)	2	0	1	1	2	2	2
8 (6)	5	3	3	2	5	3	5
9 (2)	1	1	1	2	5	2	2
Celkom	8	4	5	5	9	7	9
Plán prevádzky (5)							
10 (2)	0	1	2	2	2	2	2
11 (2)	2	2	2	2	2	2	2
12 (1)	1	1	1	1	1	1	1
Celkom	3	4	5	5	5	5	5
Ponuka pre BTS celkom	68,5	41	62,5	55,5	62	59,5	71
Ponuka pre BTS za Predbežnú ponuku celkom	29	22	28	26	33	29	32
Umiestnenie uchádzačov	2.	7.	3.	6	4.	5.	1.

95. Vybraným piatim uchádzačom bolo umožnené vykonať **hĺbkový audit** a získať informácie o Letisku a Letisku Košice prostredníctvom data room-u, stretnutí s manažmentom, stretnutí s Ministerstvom dopravy, stretnutí s Leteckým úradom SR a obhliadok na mieste.

96. Proces vypracovania transakčných dokumentov (zmluvy o kúpe akcií, akcionárskej zmluvy a ich príloh tvorených správcovskou zmluvou, zmluvou o budúcej zmluve, stanovami Letiska, štatútom fondu rozvoja a vyhlásením o pristúpení) sa začal **v júli 2005**. Prvé návrhy boli zaslané uchádzačom vybraným do užšieho zoznamu uchádzačov **dňa 14.10.2005**. Proces vypracovania bol ukončený po zohľadnení pripomienok uchádzačov vybraných do užšieho zoznamu uchádzačov a následnom schválení konečných verzií návrhov transakčných dokumentov Výberovou komisiou **dňa 23.11.2005**. **Dňa 25.11.2005** boli konečné verzie návrhov zaslané vyššie uvedeným uchádzačom.
97. V súlade s odporúčaním poradcu Riadiaci výbor rozhodol, že konečný termín na predkladanie záväzných ponúk bude **5.12.2005**. Pre výber preferovaného investora Minister dopravy v súlade s koncepciou privatizácie letiskových spoločností<sup>62</sup> prijatou Vládou uznesením<sup>63</sup> vymenoval **deväť člennú Výberovú komisiu**<sup>64</sup> zloženú z troch zástupcov Ministerstva dopravy, dvoch zástupcov FNM, dvoch zástupcov Výboru pre hospodárstvo a privatizáciu NR SR a dvoch zástupcov Ministerstva hospodárstva. Po prvom zasadnutí výberovej komisie sa jeden zástupca NR SR vzdal svojho členstva v tejto komisii.
98. Ku kvalifikačnému kolu medzinárodného výberového konania možno zhrnúť, že bolo regulované Pravidlami výberového konania, ktoré upravovali časový harmonogram a podmienky kvalifikačného kola, náležitosti predbežnej ponuky a predkladanie ponúk. K hodnoteniu predbežných ponúk bola v súlade s Pravidlami výberového konania zrejme Privatizačnou komisiou<sup>65</sup> prijatá metodika hodnotenia. V súlade s Pravidlami výberového konania mohol každý záujemca požiadať poradcu o vysvetlenie akejkoľvek záležitosti týkajúcej sa Pravidiel výberového konania a poradca bol povinný podať vysvetlenie najneskôr do piatich pracovných dní. Poradca neodpovedal na žiadosť o vysvetlenie, ktorá mu bola doručená neskôr, ako sedem dní pred termínom na predloženie záväznej ponuky. O žiadosti o vysvetlenie a o jej zodpovedaní poradcem bol informovaný každý z uchádzačov. Všetky vysvetlenia sa stali súčasťou Pravidiel výberového konania.
99. Ako je bližšie popísané vyššie, v súlade s Pravidlami výberového konania na základe oznámenia o začatí medzinárodného konania, prejavilo predbežný záujem o účasť v medzinárodnom výberovom konaní 49 právnických osôb, z ktorých 37 uzatvorilo s Ministerstvom dopravy zmluvu o zachovaní mlčanlivosti a obdržalo informačné memorandum vypracované poradcem obsahujúce popis letiskových spoločností a ich podnikateľskej činnosti, právny a regulačný rámec a ďalšie komerčné, technické a organizačné informácie. Do kvalifikačného kola predložilo kvalifikačné materiály a predbežné ponuky osem

<sup>62</sup> [http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-5387?listName=Uznesenie&prefixFile=u\\_a](http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-5387?listName=Uznesenie&prefixFile=u_a)  
<http://www.rokovania.gov.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=9808>

<sup>63</sup> Uznesenie Vlády č. 484/2005 zo dňa 21.6.2005 (<http://www.rokovania.gov.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-5387?listName=Uznesenie&prefixFile=u>). V rámci pripomienkového konania Ministerstvo spravodlivosti pod vedením D. Lipšica nevznieslo žiadnu pripomienku.

<sup>64</sup> Podľa článku denníka Hospodárske noviny zo dňa 22.12.2005 členmi komisie boli:

Branislav Kvasnica - Ministerstvo dopravy

Vladimír Drozda - Ministerstvo dopravy

Branko Šmilšák - ministerstvo dopravy

Anna Bubeníková - FNM

Jozef Jurica - FNM

Boris Balog - Ministerstvo hospodárstva

Peter Vlasatý - Ministerstvo hospodárstva

Ján Rusnák - Výbor NR SR pre hospodárstvo, privatizáciu a podnikanie/SDKÚ

Maroš Kondrôt – poslanec NR SR za SMER (<http://aero.sme.sk/c/2497590/o-nase-letiska-maju-zaujem-este-styri-konzorcia.html>)

(<http://hnonline.sk/c1-17465210-zaujemocovia-o-letiska-bojuju-do-poslednej-chvile>)

<sup>65</sup> Riadiacim výborom.

právnických osôb. V súlade s Pravidlami výberového konania boli predbežné ponuky uchádzačov otvorené a vyhodnotené až po vyhodnotení kvalifikačných materiálov predložených uchádzačmi. Jeden z uchádzačov – spoločnosť AIRTRANS INTERNATIONAL, s.r.o. nesplnil ani jednu požiadavku predloženia kvalifikačných materiálov<sup>66</sup> a jeho predbežná ponuka nebola hodnotená<sup>67</sup>. Následne poradca v súlade s metodikou hodnotenia prijatou privatizačnou komisiou uskutočnil zhodnotenie siedmich predložených predbežných ponúk, z ktorých odporučil privatizačnej komisii päť najúspešnejších uchádzačov, ktorí získali najvyšší počet bodov. Nie je nám známe, že by niektorý z uchádzačov namietal bodové ohodnotenie predbežných ponúk, resp. že by uchádzač, ktorého predbežná ponuka ani nebola otvorená, z dôvodu jeho vyradenia zo súťaže pre nesplnenie kvalifikačných predpokladov, namietal postup privatizačnej komisie alebo poradcu.

100. Ku kvalifikačnému kolu medzinárodného výberového konania možno zhrnúť, že toto prebehlo v súlade so stanovenými Pravidlami výberového konania, pričom každý z uchádzačov mal rovnakú príležitosť uchádzať sa o nadobudnutie majetkových účastí v letiskových spoločnostiach za rovnakých podmienok, o čom svedčí aj počet prihlásených záujemcov (na začiatku 37, neskôr osem a v závere päť najúspešnejších uchádzačov – ktorých počet stanovovali aj Pravidlá výberového konania).

### 3.1.3 Priebeh medzinárodného výberového konania – predkladanie záväzných ponúk.

101. Do stanoveného termínu, t.j. **do 5.12.2005 do 10.00 hod.** doručili na Ministerstvo dopravy záväzné ponuky všetci uchádzači vybraní do užšieho zoznamu s výnimkou konzorcia Vinci/a-Way. Konzorcium Vinci/A-Way z výberového konania odstúpilo ešte pred predložením záväzných ponúk.
102. Obálky so záväznými ponukami boli otvorené **dňa 5.12.2005** za prítomnosti Výberovej komisie, poradcu a notára, ktorý o otváraní obálok spísal notársku zápisnicu. V období **medzi 6. a 12.12.2005** vykonal poradca analýzu predložených záväzných ponúk a prezentoval výsledky Výberovej komisii.
103. Na základe výsledkov konečného bodového hodnotenia zo strany poradenského konzorcia Výberová komisia na svojom zasadnutí **dňa 21. až 22.12.2005** odporučila Ministrovi dopravy, aby za preferovaného investora pre nadobudnutie 66% majetkovej účasti štátu na podnikaní Letiska navrhol vláde schváliť spoločnosť BTS reprezentujúcu uchádzača TwoOne. Ako náhradného uchádzača pre prípadný ďalší proces privatizácie komisia určila spoločnosť KO-BRA reprezentujúcu uchádzača Abertis/J&T.

### Čiastkový záver:

- 1. Proces medzinárodného výberového konania nebol upravený priamo zákonom. Bol regulovaný Pravidlami výberového konania, ktoré mohli byť v zmysle ich znenia menené dodatkami, a metodikou upravujúcou spôsob bodového hodnotenia záväzných ponúk. Pravidlá výberového konania a dodatky k nim pripravoval privatizačný poradca v spolupráci s Riadiacim výborom, ktorý ich tiež odsúhlasoval a následne ich privatizačný poradca v mene Ministerstva dopravy vydal.**

<sup>66</sup> Podľa hodnotiacich hárkov – výsledné hodnotenie kvalifikačných materiálov k uvedenej spoločnosti.

<sup>67</sup> Správa poradcu o úvodnej kvalifikácii uchádzačov zo dňa 8.9.2005

2. Napriek tomu, že proces medzinárodného výberového konania nebol exaktne zákonne upravený, bol regulovaný Pravidlami výberového konania v znení troch dodatkov, ktoré boli pre uchádzačov záväzné a rovnako aj metodikou upravujúcou spôsob bodového hodnotenia záväzných ponúk. Tieto dokumenty zaručovali spravodlivý súťažný proces výberu najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti na základe vopred stanovených pravidiel.
3. Rozhodujúcim orgánom, ktorý rozhodol o výbere najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti bola Vláda, ktorá tak rozhodla na základe návrhu Ministra dopravy a Ministra hospodárstva v súlade s ustanovením § 10 ods. 1 Zákona o veľkej privatizácii.
4. Predbežný záujem o účasť v medzinárodnom výberovom konaní prejavilo 49 právnických osôb, z ktorých 37 uzatvorilo s Ministerstvom dopravy zmluvu o zachovaní mlčanlivosti a obdržalo informačné memorandum. Do kvalifikačného kola predložilo kvalifikačné materiály a predbežné ponuky osem právnických osôb, z ktorých do tzv. Short listu postúpilo päť uchádzačov s najvyšším počtom bodov za predbežnú ponuku na Letisko a Letisko Košice. Týchto päť uchádzačov malo zároveň možnosť vykonať due diligence letiskových spoločností a Ministerstvu dopravy predložiť svoje záväzné ponuky. Záväzné ponuky predložili štyria uchádzači, nakoľko jeden uchádzač zo súťaže odstúpil. Druhého, dodatkového kola, v ktorom sa hodnotila už len cenová ponuka, sa zúčastnili dvaja najúspešnejší uchádzači.

### 3.2 Riadiaci výbor a Výberová komisia

104. V zmysle ustanovenia § 41 Zákona o veľkej privatizácii boli príslušné orgány štátnej správy (v posudzovanom prípade Ministerstvo dopravy), povinné predložiť na schválenie Vláde v termíne ňou určenom zoznamy majetkových účastí štátu na podnikaní letiskových spoločností, ktoré boli zahrnuté do privatizácie.
105. V súlade s uvedeným, predložilo Ministerstvo dopravy na rokovanie Vlády návrh na zaradenie časti majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločnosti Letisko M. R. Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS) a časti majetkovej účasti štátu na podnikaní spoločnosti Letisko Košice – Airport Košice, a.s. do zoznamu právnických osôb zahrnutých do privatizácie spolu s Konceptiou privatizácie letísk. Vláda dňa 21.6.2005 svojim uznesením schválila návrh Konceptie privatizácie letísk, ktoré zároveň zaradila do zoznamu majetkových účastí štátu na podnikaní iných právnických osôb zahrnutých do privatizácie. Vláda zároveň uložila Ministrovi dopravy, aby do dňa 31.8.2005 predložil návrhy privatizačných projektov uvedených majetkových účastí štátu na podnikaní letiskových spoločností.
106. Podľa Konceptie privatizácie letísk sa ako najvhodnejšia metóda privatizácie navrhovala metóda priameho predaja vopred určenému záujemcovi vybranému v medzinárodnom výberovom konaní prostredníctvom dvojkolovej procedúry, čím sa mala zaručiť transparentnosť, rýchlosť a kvalita celého procesu výberu budúceho spoluvlastníka jednotlivých letiskových spoločností. Alternatívna metóda

privatizácie formou udelenia dlhodobej koncesie na prevádzkovanie letiska bola jednoznačne odmietnutá vzhľadom na skutočnosť, že tento spôsob sa uprednostňoval v prípade potrieb zvýšenia efektívnosti, či optimálnejšieho riadenia už etablovaných spoločností na trhu, čo nebol prípad oboch letiskových spoločností kapitálovo poddimenzovaných s potrebou jednoznačne stanoviť smerovanie ďalšieho rozvoja, zvlášť v prípade Letiska. Forma predaja akcií na kapitálovom trhu či ďalšie formy privatizácie sa z rovnakých dôvodov, ako aj pre ich neobvyklosť pri privatizácii infraštruktúry neodporúčali.

107. Ešte pred schválením Koncepcie privatizácie letísk, dňa 26.4.2005, uzavrelo Ministerstvo dopravy s poradcom Meinl Bank Zmluvu s poradcom na účely zabezpečenia poskytovania komplexných poradenských služieb v súvislosti s procesom prevodu majetkovej účasti štátu na podnikaní letiskových spoločností). Podľa Zmluvy s poradcom spočívala ťažisková úloha poradcu v stanovení najvhodnejšej alternatívy prevodu majetkovej účasti štátu, poradca mal tiež Ministerstvu dopravy odporučiť objem prevodu majetkových účastí štátu v letiskových spoločnostiach. Podľa Zmluvy s poradcom sa prevodom majetkovej účasti štátu na podnikaní letísk nerozumel iba prevod akcií, ale aj akákoľvek iná transakcia, ktorej výsledkom bolo získanie kontroly nad podnikaním letiskových spoločností, vrátane postúpenia správy a riadenia týchto spoločností.
108. Vo veciach určených Zmluvou s poradcom konal za Ministerstvo dopravy Riadiaci výbor. Členov Riadiaceho výboru určovalo, vymenúvalo, určovalo počet členov a schvaľovalo štatút Riadiaceho výboru Ministerstvo dopravy. Podľa Zmluvy s poradcom mal Riadiaci výbor rozhodovať o sporných otázkach, ktoré vzniknú počas plnenia zmluvy, riadiť proces výberového konania pre investora, zastupovať Ministerstvo dopravy pri plnení vecných povinností a napr. dávať poradcovi ako aj členom poradného tímu záväzné inštrukcie podľa Zmluvy s poradcom. Poradca sa mal zúčastňovať rokovaní Riadiaceho výboru na požiadanie jeho členov, nebol však jeho členom a nemal rozhodovaciu právomoc.
109. Podľa Koncepcie privatizácie letísk sa v čase určenom na predkladanie predbežných návrhov uchádzačov mal Riadiaci výbor rozhodnutím Ministra dopravy po dohode s Ministrom hospodárstva transformovať na Výberovú komisiu. Koncepcia privatizácie letísk navrhovala nasledovné zloženie Výberovej komisie – troch zástupcov Ministerstva dopravy, dvoch zástupcov Ministerstva hospodárstva, dvoch zástupcov FNM a dvoch zástupcov NR SR za výbor pre hospodárstvo, privatizáciu a podnikanie. Riadiaci výbor sa na rozdiel od Výberovej komisie skladal zo štyroch zástupcov Ministerstva dopravy, dvoch zástupcov FNM, jedného zástupcu NR SR za výbor pre hospodárstvo, privatizáciu a podnikanie (pôvodne mali byť dvaja členovia z NR SR, jeden však rezignoval na svoju funkciu a nahradil ho člen za Ministerstvo hospodárstva) a jedného zástupcu Letiska.
110. Ďalší proces privatizácie sa navrhoval viesť vyššie uvedenou Výberovou komisiou až do vypracovania návrhu na rozhodnutie o privatizácii a jeho predloženie podľa ustanovenia § 8 Zákona o veľkej privatizácii zo strany Ministerstva dopravy na Ministerstvo hospodárstva<sup>68</sup>.
111. Následne boli privatizačné projekty spracované letiskovými spoločnosťami spolu so stanoviskom Ministerstva dopravy<sup>69</sup> ako zakladateľom letísk predložené na Ministerstvo hospodárstva podľa

<sup>68</sup> Podľa ust. § 8 Zákona o veľkej privatizácii „Zakladateľ predkladá návrhy privatizačných projektov podniku a podnetov so svojim stanoviskom a s návrhom na rozhodnutie o privatizácii ministerstvu v lehote určenej ministerstvom (pozn. ministerstvo hospodárstva).“

<sup>69</sup> Stanovisko je súčasťou projektu (záver 1. časti dokumentu).



ustanovenia § 8 Zákona o veľkej privatizácii. Na základe uznesenia Vlády č. 484<sup>70</sup> zo dňa 21.6.2005, čo konštatoval aj privatizačný projekt Letiska<sup>71</sup>, bol schválenou metódou privatizácie priamy predaj majetkovej účasti štátu na podnikaní letiskových spoločností vopred určenému záujemcovi, ktorý mal byť vybraný vo výberovom konaní. Privatizačný poradca mal len odporúčať svoje závery Riadiacemu výboru a Výberovej komisii, ktoré mali zabezpečiť plnenie cieľov stanovených pre privatizáciu letísk. Strategickými východiskami procesu privatizácie boli: (i) podmienky účasti a kvalifikačné kritériá navrhnuté s ohľadom na problém potenciálneho obmedzenia hospodárskej súťaže, (ii) kritériá výberu mali byť nastavené tak, aby víťazná ponuka predstavovala najlepšiu ponuku z hľadiska kúpnej ceny, strednodobého podnikateľského plánu, skúseností z riadenia prevádzkovania letísk a zmluvnej dokumentácie.

112. Konceptia privatizácie letísk, Návrh na rozhodnutie o privatizácii letísk, Zmluva s poradcom a iná dokumentácia potvrdzujú záver, že v procese výberu úspešného uchádzača o letiskové spoločnosti v medzinárodnom výberovom konaní spolupracovali s privatizačným poradcom na začiatku Riadiaci výbor, neskôr Výberová komisia, ktoré postupovali v procese privatizácie v spolupráci a na základe odporúčaní poradcu – Meinl Bank. Riadiaci výbor a Výberová komisia však mali len odporúčací - poradný charakter. Rozhodujúcim orgánom, ktorý rozhodol o výbere najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti bola Vláda, ktorá tak rozhodla na základe návrhu Ministra dopravy a Ministra hospodárstva v súlade s ustanovením § 10 ods. 1 Zákona o veľkej privatizácii<sup>72</sup>.

### Riadiaci výbor

113. Riadiaci výbor vznikol na základe rozhodnutia Ministra dopravy<sup>73</sup> ako odborný a poradný orgán Ministra dopravy<sup>74</sup>, ako reakcia na plnenie záväzku Ministerstva dopravy zo Zmluvy s poradcom. Podľa rozhodnutia Ministerstva dopravy o zriadení Riadiaceho výboru bol Riadiaci výbor zriadený „za účelom riadenia celého procesu plnenia Zmluvy ...“<sup>75</sup>. Podľa Zmluvy s poradcom vo veciach určených touto zmluvou konal za Ministerstvo dopravy Riadiaci výbor. Členov Riadiaceho výboru určovalo, vymenúvalo, určovalo počet členov a schvaľovalo jeho štatút Ministerstvo dopravy. Podľa Zmluvy s poradcom mal Riadiaci výbor rozhodovať o sporných otázkach, ktoré vznikli počas jej plnenia, riadiť proces výberového konania pre investora, zastupovať Ministerstvo dopravy pri plnení vecných povinností a napr. dávať poradcovi ako aj členom poradného tímu záväzné inštrukcie podľa zmluvy.
114. Minister dopravy vymenoval<sup>76</sup> za členov Riadiaceho výboru nasledujúce osoby:

- |                                  |          |                               |
|----------------------------------|----------|-------------------------------|
| 1. RNDr. Branislav Kvasnica, CSc | predseda | zástupca Ministerstva dopravy |
|----------------------------------|----------|-------------------------------|

<sup>70</sup> Uznesenie Vlády č. 484 zo dňa 21.6.2005 (<http://www.rokovania.sk/File.aspx/ViewDocumentHtml/Uznesenie-5387?listName=Uznesenie&prefixFile=u>) a sprievodné materiály k tomuto uzneseniu sú zverejnené tu:

<sup>71</sup> Privatizačný projekt Letiska bol spracovaný ku dňu 31.10.2005 (str. 29 privatizačného projektu Letiska).

<sup>72</sup> Ust. § 10 ods. 1 Zákona o veľkej privatizácii „Rozhodnutie o privatizácii priamym predajom mimo verejnej obchodnej súťaže (ďalej len "verejná súťaž") alebo verejnej dražby vydáva vláda Slovenskej republiky (ďalej len "vláda") na návrh ministerstva. Rozhodnutie o privatizácii v ďalších veciach si vláda môže vyhradiť.“

<sup>73</sup> Rozhodnutie č. 64 zo dňa 26.4.2005

<sup>74</sup> Ministerstvo dopravy na žiadosť o informácie – poskytnutie štatútu Riadiaceho výboru uviedlo, že štatút oslovené útvary nemajú a nemajú ani vedomosť o existencii takéhoto dokumentu (predpokladáme, že ak štatút Riadiaceho výboru bol vyhotovený a bol pravdepodobne totožný so štatútom Výberovej komisie (podľa čl. I, bod. 4 štatútu Výberovej komisie je Výberová komisia odborným a poradným orgánom).

<sup>75</sup> Rozhodnutie č. 64 zo dňa 26.4.2005

<sup>76</sup> Ministerstvo nám neposkytlo žiadne vymenovacie dekréty členov Riadiaceho výboru, ani inú dokumentáciu, z ktorej by bol zrejím spôsob kreovania Riadiaceho výboru.

2.	PhDr. Vladimír Drozda, CSc.	člen	zástupca Ministerstva dopravy
3.	JUDr. Zuzana Kokavcová	člen	zástupca Ministerstva dopravy
4.	Ing. Branko Šmilňák	člen	zástupca Ministerstva dopravy
5.	Mgr. Milan Kajan	člen	zástupca Letiska
6.	Ing. Anna Bubeníková	člen	zástupca FNM
7.	Ing. Jozef Jurica	člen	zástupca FNM
8.	Ing. Ján Rusnák	člen	zástupca NR SR <sup>77</sup>
9.	Ing. Mária Valovičová	člen	zástupca Ministerstva hospodárstva SR

### Výberová komisia

115. Ako bolo uvedené vyššie, podľa Konceptie privatizácie letísk sa v čase určenom na predkladanie predbežných návrhov uchádzačov mal Riadiaci výbor rozhodnutím Ministra dopravy po dohode s Ministrom hospodárstva **transformovať** na Výberovú komisiu. Predbežné návrhy (tzv. kvalifikačné ponuky) uchádzači predkladali do dňa 5.9.2005. Výberová komisia bola zriadená rozhodnutím Ministra dopravy zo dňa 18.11.2005, v ktorom sa uvádza, že Výberová komisia sa zriadila v súlade s Konceptiou privatizácie letísk prijatou uznesením Vlády č. 484 zo dňa 21.6.2005 za účelom výberu preferovaného investora na prevod časti majetkovej účasti štátu na podnikaní letískových spoločností. Výberová komisia bola teda zriadená neskôr (až pred predkladaním záväzných ponúk uchádzačov) ako predpokladala Konceptia privatizácie letísk.

116. Minister dopravy vymenoval za členov Výberovej komisie nasledujúce osoby:

1.	RNDr. Branislav Kvasnica, CSc	predseda	zástupca Ministerstva dopravy
2.	PhDr. Vladimír Drozda, CSc.	člen	zástupca Ministerstva dopravy
3.	Ing. Branko Šmilňák	člen	zástupca Ministerstva dopravy
4.	Ing. Anna Bubeníková	člen	zástupca FNM
5.	Ing. Jozef Jurica	člen	zástupca FNM
6.	Ing. Ján Rusnák	člen	zástupca NR SR <sup>78</sup>
7.	Ing. Maroš Kondrót	člen	zástupca NR SR <sup>79</sup>
8.	Ing. Boris Balog	člen	zástupca Ministerstva hospodárstva SR
9.	Ing. Peter Vlasatý	člen	zástupca Ministerstva hospodárstva SR

117. Podľa štatútu Výberovej komisie (ďalej ako „**Štatút VK**“) bola Výberová komisia odborným a poradným orgánom Ministra dopravy, ktorý sa zriadil v súlade s uznesením Vlády č. 484 zo dňa 21.6.2005. Vláda uvedeným uznesením schválila Konceptiu privatizácie letísk, v ktorej bolo stručne načrtnuté zloženie a úlohy Výberovej komisie. Samotným uznesením Vlády teda Výberová komisia zriadená nebola. Uznesením Vlády bol schválený návrh Konceptie privatizácie letísk, v ktorom sa s Výberovou komisiou počítalo. Podľa Konceptie privatizácie letísk sa ďalší proces privatizácie (po transformácii Riadiaceho výboru na Výberovú komisiu v čase určenom na predkladanie predbežných návrhov uchádzačov) mal viesť touto Výberovou komisiou až do vypracovania návrhu na rozhodnutie o privatizácii a jeho

<sup>77</sup> Výboru pre hospodárstvo, privatizáciu a podnikanie

<sup>78</sup> Výboru pre hospodárstvo, privatizáciu a podnikanie

<sup>79</sup> Výboru pre hospodárstvo, privatizáciu a podnikanie

predloženie zo strany Ministerstva dopravy na Ministerstvo hospodárstva a následnom predložení návrhu rozhodnutia o privatizácii Vláde.

118. Výberová komisia zodpovedala za výber preferovaného investora pre prevod časti majetkovej účasti štátu na podnikaní letiskových spoločností, prípravu transakčných dokumentov, iných podkladov a koordináciu práce poradcu so spolupracujúcimi inštitúciami (Ministerstvo hospodárstva, FNM, Úrad vlády SR). Na čele Výberovej komisie bol Ministrom dopravy vymenovaný predseda, ktorý riadil jej činnosť a s váhou jedného hlasu sa zúčastňoval hlasovaní. Dodatkom č. 1 k Štatútu VK zo dňa 7.12.2005 došlo k zmene váhy hlasov jednotlivých členov Výberovej komisie tak, že ak nebolo možné dosiahnuť väčšinu hlasov, rozhodoval hlas predsedajúceho (jeho hlas sa považoval za dva hlasy). Z medializovaných informácií<sup>80</sup> je zrejmé, že táto zmena v hlasovaní sa udiala z dôvodu vzdania sa funkcie člena Výberovej komisie zo strany Ing. Maroša Kondrôta, a preto muselo dôjsť k úprave hlasovania, aby nenastala situácia rovnosti hlasov, keďže ostali ôsmi členovia Výberovej komisie. Uvedená zmena v hlasovaní však nemala vplyv na riadny priebeh výberového konania. Výberová komisia o najvhodnejšom uchádzačovi rokovala v dňoch 21. – 22.12.2005, teda už so zmeneným spôsobom hlasovania.

#### Čiastkový záver:

1. V procese výberu najvhodnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti v rámci medzinárodného výberového konania pôsobilo viacero poradných orgánov. Medzi tieto orgány patril Riadiaci výbor, Výberová komisia, privatizačný poradca a subporadcovia, Minister dopravy zastupujúci Ministerstvo dopravy a Minister hospodárstva zastupujúci Ministerstvo hospodárstva, pričom jediným rozhodujúcim orgánom, ktorý mal rozhodnúť o výbere najúspešnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti bola naproti tomu Vláda, čo exaktne vyplýva zo Zákona o veľkej privatizácii.
2. Deväťčlenný Riadiaci výbor a neskôr Výberovú komisiu zriadil Minister dopravy ako svoje poradné orgány, ktoré mali prerokovávať dôležité otázky súvisiace s privatizáciou letiskových spoločností.
3. Riadiaci výbor spolu s privatizačným poradcom spolupôsobil pri príprave medzinárodného výberového konania, pri hodnotení kvalifikačných materiálov a predbežných ponúk v prvom kole a pri výbere uchádzača na tzv. Short list. Po zriadení Výberovej komisie táto spolu s privatizačným poradcom spolupôsobila pri hodnotení záväzných ponúk uchádzačov, pri výbere najúspešnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti a pri výbere uchádzača v druhom kole medzinárodného výberového konania. Výberová komisia odporučila najúspešnejšieho uchádzača o letiskové spoločnosti Ministrovi dopravy.
4. Ani v prípade Riadiaceho výboru, ani v prípade Výberovej komisie, neexistoval príslušný právny predpis, ktorý by činnosť, resp. kompetencie týchto komisií (poradných orgánov) upravoval a stanovoval tak záväznosť odporúčaní komisií pre Ministra dopravy. Vzhľadom

<sup>80</sup> <http://www.dialnice.info/viewtopic.php?t=2257>

**na odporúčací charakter Riadiaceho výboru a Výberovej komisie Minister dopravy mohol, ale aj nemusel s odporúčaniami týchto orgánov súhlasiť.**

### 3.3 Ponuky uchádzačov v 1. kole a ich hodnotenie

119. Tak ako už bolo bližšie uvedené, medzinárodné výberové konanie sa začalo dňa 11. 7. 2005 jeho vyhlásením v tlači. Výzva na predkladanie vyjadrení záujmu o 66% -nú majetkovú účasť štátu na podnikaní letiskových spoločností uverejnená v tlači okrem iného obsahovala aj termín podania záväznej ponuky potenciálnych uchádzačov.
120. Do stanoveného termínu, t.j. do 5. decembra 2005, 10.00 hod. doručili na Ministerstvo dopravy záväzné ponuky všetci uchádzači vybraní do užšieho zoznamu s výnimkou konzorcia Vinci/a-Way.
121. Nasledujúci text bude sledovať predovšetkým Pravidlá výberového konania, predkladanie záväzných ponúk v zmysle predpísanej úpravy medzinárodného výberového konania a zároveň dodržanie týchto pravidiel formou ich aplikácie a analýzy v jednotlivých prípadoch, t.j. samostatne a vo vzájomnej súvislosti u každého uchádzača.

#### 3.3.1 Ponuky uchádzačov - Pravidlá výberového konania

122. Priebeh medzinárodného výberového konania bol regulovaný Pravidlami výberového konania v znení všetkých troch dodatkov, Metodikou ako i tzv. Clarifications. Relevantnými dokumentmi pre fázu predkladania a hodnotenia záväzných ponúk boli v zmysle vyššie uvedeného predovšetkým Pravidlá výberového konania v znení Prvého dodatku, Druhého dodatku a Metodika. Prvý dodatok upravoval tak obsahovú ako i formálnu stránku záväznej ponuky. Finálne hodnotenie záväzných ponúk teda bolo vypracované na základe pravidiel stanovených Prvým dodatkom, ktorý dopĺňala Metodika.
123. V samotnom texte Metodiky je naznačený vzťah Metodiky k Pravidlám výberového konania aj nasledovne: „*Finančná Ponuka, Obchodný Plán a právne Podklady budú mať obsah, formu, počet kópií a budú spĺňať ostatné podmienky uvedené v Pravidlách Výberového Konania.*“ Jednoducho povedané, Metodika spoločne s Pravidlami výberového konania vytvárala rámec tvorby finálneho hodnotenia záväzných ponúk. Pomocou vzorcov určovala spôsob výpočtu bodov prideľovaných jednotlivým záväzným ponukám. Na základe výpočtov bodového hodnotenia v zmysle uvedenej Metodiky odporučil poradca Výberovej komisii víťaza výberového konania. Podľa pravidla uvedeného v Metodike, „*V prvom kole sa vypočíta bodová hodnota u každého uchádzača. Uchádzač s najnižším bodovým hodnotením sa vylúči a v ďalšom kole sa vypočíta nové bodové hodnotenie pre zostávajúcich uchádzačov. Proces pokračuje, kým nezostanú iba dvaja uchádzači. Bodové hodnotenie v poslednom kole určí víťaza výberového konania, ktorým sa stane uchádzač s najvyšším konečným bodovým hodnotením.*“ Po analýze ponuky poradcom, predložil tento odporúčania Privatizačnej komisii spoločne so zdôvodnením analýzy. Analýza mala byť Privatizačnej komisii sprostredkovaná formou prezentácie, kde mala Privatizačná komisia možnosť klásť poradcovi otázky. Následne Privatizačná komisia vyhodnotila ponuky na základe predloženej dokumentácie a odporúčaní poradcu s prihliadnutím na skutočnosť, do akej miery

boli splnené jednotlivé hodnotené parametre. Odporúčania poradcu Privatizačná komisia **nebola viazaná**.

124. Metodiku v zmysle uvedeného je možné považovať za dokument, ktorý bol základom protokolovania hodnotiaceho procesu a slúžil predovšetkým na účely auditu priebehu výberového konania.

### 3.3.2 Ponuky uchádzačov – predloženie záväzných ponúk a ich hodnotenie

125. V období medzi 6. decembrom 2005 a 12. decembrom 2005 vykonal poradca analýzu predložených záväzných ponúk a prezentoval výsledky Výberovej komisii.

126. Podľa bodu 1. Prvého dodatku: *“Každý Uchádzač vybraný do užšieho zoznamu uchádzačov, ktorý je konzorciom, je povinný pred podaním Záväznej ponuky založiť osobitnú právnickú osobu (tzv. special purpose vehicle) („Bidco“), ktorá podá Záväznú ponuku.“* Ďalej sa v bode 1 uvádza, že: *„všetky záväzné ponuky pre BTS a.s. musia byť nepodmienené“*.

127. Vzhľadom k tomu, že TwoOne bolo konzorciom, a teda sa na tento subjekt vzťahovala podmienka založenia osobitnej právnickej osoby, je možné na základe informácií z verejne dostupných zdrojov splnenie podmienky založenia osobitnej právnickej osoby preukázateľne dokázať výpisom z Obchodného registra. Spoločnosť BTS Holding, a.s. vznikla dňa 22.11.2005 momentom zápisu do Obchodného registra.<sup>81</sup>

128. Konzorcium zložené zo spoločností Abertis Infraestructuras, S.A. a J&T FINANCE GROUP, a.s., ktorému bol udelený status uchádzača v medzinárodnom výberovom konaní do užšieho zoznamu uchádzačov bolo rovnako vyzvané, aby pred predložením záväznej ponuky vytvorili účelovo založenú spoločnosť, ktorá túto záväznú ponuku predloží. K splneniu uvedenej podmienky došlo dňa 15.11.2005 vznikom spoločnosti KO-BRA Airport Partners a.s. (ďalej ako „**KO-BRA**“)<sup>82</sup>.

129. Takisto konzorcium ISAP v súlade s upravenými Pravidlami výberového konania v Luxemburgu založilo spoločnosť *Independent Slovak Airport Partners (Bratislava) S.ár.l.* (ďalej ako „**ISAP – BTS**“).

Záväznú ponuku konzorcia TAV nebolo možné ku dňu spracovania tejto Analýzy získať z verejne dostupných zdrojov, preto skutočnosť, či bola splnená podmienka založenia Bidco aj v prípade konzorcia TAV nie je možné záväzne potvrdiť.

### **Obsah záväzných ponúk**

130. Prvý dodatok stanovoval povinné obsahové náležitosti, ktoré musela spĺňať každá záväzná ponuka uchádzača. Po predložení záväznej ponuky bola táto následne podrobená analýze a bol jej pridelený počet bodov na základe stanovených pravidiel bodovania. Prvý dodatok rozdeľoval štruktúru obsahu záväznej ponuky do nasledovných častí:

- A) Finančná ponuka,
- B) Obchodný plán, a

<sup>81</sup> <http://www.orser.sk/vypis.asp?ID=65765&SID=2&P=1>

<sup>82</sup> <http://www.orser.sk/vypis.asp?ID=65341&SID=2&P=1>

## C) Právne podklady.

131. Prvý dodatok kládol dôraz na požiadavku, že každá vyššie uvedená náležitosť musí byť v záväznej ponuke jasne identifikovateľná.
132. Uvedenú štruktúru povinných náležitostí záväznej ponuky sledovala tabuľka bodového hodnotenia. Kritériá hodnotenia možno tak rozdeliť na tie, ktoré sa bezprostredne viažu na predloženie určitej obsahovo predpísanej časti záväznej ponuky a ďalej na tie, na základe ktorých sa priznávajú bonusové body či tzv. malusy.
133. Finančná ponuka bola povinnou náležitosťou záväznej ponuky. V rámci bodového hodnotenia bolo možné celkovo dosiahnuť maximálny počet bodov 70 (t.j. 35 bodov za kúpnu cenu za ponúkané akcie a 35 bodov za peňažný vklad).
134. Za Obchodný plán po dodržaní všetkých povinných náležitostí mohol uchádzač získať maximálny počet bodov 20.
135. V prípade právnych podkladov sa neudeľovali priamo plusové body, ale naopak, v prípade zmien právnej dokumentácie hrozilo pridelenie až 10 mínusových bodov, prípadne zamietnutie ponuky.
136. Okrem uvedeného pridelenia bodov, ktoré sa obligatórne viazalo na vyhodnocovanie záväznej ponuky a potenciálne získanie -10 bodov (alebo zamietnutia ponuky), bolo možné (nie samozrejme) získať aj tzv. bonusové body a na druhej strane, v prípade transakčného rizika, mohli byť pridelené opäť mínusové body. Bližšie informácie k bodovému hodnoteniu jednotlivých kategórií sú uvedené nižšie v texte v relevantných častiach.
137. Spôsob pridelenia bodov určovala Metodika prostredníctvom vzorca, na základe ktorého bolo bodové hodnotenie záväznej ponuky vypočítané. V prípade BTS a.s. bol vzorec nasledovný:

$$\text{Body } (I_i) = (0,35 \times P_i) + (0,35 \times CC_i) + (0,2 \times BP_i) + BKSC_i - L_i - T_i, \text{ kde } BP_i = (0,35 \times \alpha_i) + (0,3 \times \beta_i) + (0,35 \times \gamma_i)^{83}$$

## A. Finančná ponuka

138. Podľa tabuľky hodnotenia záväzných ponúk, za finančnú ponuku bolo možné získať maximálny počet bodov 70, pričom:
- na kúpnu cenu za ponúkané akcie pripadalo maximálne 35 bodov a

<sup>83</sup> I<sub>i</sub> – Investor i

P<sub>i</sub> – body za kúpnu cenu investora i na škále od 0 do 100

CC<sub>i</sub> – body za peňažný príspevok Investora i na škále od 0 do 100

BP<sub>i</sub> – Body za obchodný plán Investora i na škále od 0 do 100 pri zohľadnení nasledovných faktorov, tiež na škále od 0 do 100:

α<sub>i</sub> = body za rozsah, vypracovanie a primeranosť investičných projektov a celkovej sumy investícií, β<sub>i</sub> = body za splnenie vládou prijatých cieľov a najmenšie riziká nesplnenia predpokladov rozvoja, γ<sub>i</sub> = body za konzistentnosť obchodného plánu a záruku za stabilitu finančného rozvoja

BKSC<sub>i</sub> = Bonus poskytnutý Investorovi i do BTS a.s. za nepodmienujúcu a/alebo najlepšiu ponuku za ponúkané akcie letiskovej spoločnosti KSC a.s.

L<sub>i</sub> = Malus Investorovi i na základe právnych podkladov

T<sub>i</sub> = Malus Investorovi i na základe transakčného rizika

- na peňažný vklad pripadalo takisto maximálne 35 bodov.

Ako indikuje vyššie uvedené, náležitosť finančnej ponuky sa skladá z dvoch zložiek,

- (a) kúpna cena za akcie a
- (b) peňažný vklad do letiskovej spoločnosti

**(a) Kúpna cena za akcie**

Uchádzač bol povinný ponúknuť za akcie nepodmienenú kúpnu cenu, vyjadrenú a vyplatenú v Sk a splatnú v hotovosti. Do úvahy neprichádzala platba formou splátok, či platba podliehajúca akýmkoľvek podmienkam iným od tých, ktoré sú potenciálne uvedené v Zmluve o kúpe akcií. Maximálny počet bodov za finančnú ponuku, pridelený formou porovnávacej metódy s ostatnými záväznými ponukami, bol stanovený na 35 bodov. Podľa Metodiky: „Investor, ktorý ponúkne najvyššiu kúpnu cenu, dostane bodové hodnotenie 100. Každý ďalší investor  $I_i$  dostane bodové hodnotenie rovné 100 prenasobené ním ponúkanou kúpnu cenou delenou najvyššou ponúkanou kúpnu cenou.“ Uvedené sa vypočítavalo podľa vzorca:

$$P_i = 100 \times (PPO_i / PPO_{max})^{84}$$

**(b) Peňažný vklad do letiskovej spoločnosti**

Peňažný vklad do letiskovej spoločnosti predpokladal jeho nepodmienenosť a nenávratnosť a jeho poskytnutie v hotovosti. Ako sa uvádza v Prvom dodatku: „Tento Peňažný vklad predstavuje dodatočnú odplatu za prevod Akcií, bude použitý výlučne na investovanie do rozvoja Letiskovej Spoločnosti a nemožno ho použiť akýmkoľvek spôsobom na vyplatenie akcionárom Letiskovej Spoločnosti.“<sup>85</sup> Maximálny počet bodov za peňažný vklad bol stanovený na 35 bodov. Podľa Metodiky, najvyšší počet získa ponuka, ktorá ponúka najvyšší peňažný príspevok (vklad). Takejto ponuke malo byť pridelených 100 bodov. Každá ďalšia záväzná ponuka by potom dostala bodové hodnotenie rovné 100 prenasobené ponúkaným peňažným príspevkom deleným najvyšším ponúkaným peňažným príspevkom. Uvedené sa vypočítavalo podľa vzorca:

$$CC_1 = 100 \times (CCO_1 / CCO_{max})^{86}$$

139. Popísané povinné náležitosti finančnej ponuky ako i hodnotenie sa odzrkadľuje v nasledujúcej časti tabuľky:

Kritérium	Max body	Body
<b>1.Finančná ponuka</b>	70	
a) kúpna cena za ponúkané akcie		35
b) peňažný vklad		35

140. Analýzou vyššie uvedeného, s prihliadnutím na aplikáciu predmetných dokumentov upravujúcich časť záväznej ponuky – finančná ponuka na skutkový stav a porovnaním informácií z verejne dostupných zdrojov je možné s ohľadom na ponuky uchádzačov vyvodiť nasledovný záver:

<sup>84</sup>  $P_i$  = bodové hodnotenie za kúpnu cenu,  $PPO_i$  = „purchase price offer / ponúkaná kúpna cena,  $PPO_{max}$  = najvyššia ponúkaná kúpna cena

<sup>85</sup> V zmysle ods. 2.1.2 Prvého dodatku: “Podrobnosti o spôsobe úhrady sú stanovené v Zmluve o kúpe akcií.“

<sup>86</sup>  $CC_1$  = bodové hodnotenie za finančný príspevok,  $CCO_1$  = ponúkaný peňažný príspevok / capital contribution offer,  $CCO_{max}$  = najvyšší ponúkaný peňažný príspevok

### 1a) TwoOne - analýza

141. Konzorcium TwoOne v súlade s Pravidlami výberového konania ponúklo vo svojej záväznej ponuke najvyššiu kúpnu cenu zo všetkých uchádzačov, ktorá predstavovala sumu 6,000,000,000 Sk. Podmienka finančnej ponuky – kúpnej ceny za akcie je hodnotiteľná absolútne objektívne a to formou porovnania všetkých ponúknutých kúpnych cien uchádzačov. Vzhľadom k tomu, že ponuka kúpnej ceny konzorcia TwoOne za akcie znela na najvyššiu sumu a spĺňala aj ostatné náležitosti stanovené Prvým dodatkom (t.j. nepodmienená kúpna cena, vyjadrená a vyplatiteľná v hotovosti v Sk) TwoOne bolo oprávnené pridelených plných **35 bodov** za splnenie tejto podmienky.
142. Peňažný vklad, ponúkaný TwoOne v rámci finančnej ponuky predstavoval vklad vo výške 7,900,000,000 Sk. Táto suma predstavovala druhú najvyššiu ponuku peňažného vkladu všetkých štyroch uchádzačov, preto získala bodové hodnotenie **28,25 bodu** z možných 35 bodov. Podobne ako kúpna cena za ponúkané akcie, aj ponuka peňažného vkladu spĺňala všetky povinné náležitosti stanovené Prvým dodatkom.

### 1b) TwoOne – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy<sup>87</sup>

143. Finančná ponuka: TwoOne ponúklo kúpnu cenu vo výške 6 miliárd Sk a peňažný príspevok 7,9 miliardy Sk, ktoré budú zaplatené nepodmienené a v súlade s konečnou verziou návrhu transakčných dokumentov.

### 2a) Abertis /J&T – analýza

144. KO-BRA ako účelová spoločnosť založená konzorciom Abertis/J&T predložila záväznú ponuku, kde nepodmienené ponúka za ponúkané akcie kúpnu cenu v celkovej výške 3.317.000.000 Sk. Vzhľadom k tomu, že táto ponúkaná kúpna suma bola najnižšou spomedzi všetkých ponúkaných kúpnych súm, bola ohodnotená na **19,25 bodu**.
145. Ponukou nepodmieneného nenávratného peňažného vkladu vo výške 9.754.000.002 Sk bola splnená aj druhá povinná náležitosť obsahovej stránky finančnej ponuky v rámci predloženia záväznej ponuky. Peňažný vklad, ako najvyšší ponúkaný peňažný vklad spomedzi všetkých záväzných ponúk, bol ohodnotený na **35 bodov**.

### 2b) Abertis /J&T– Hodnotenie podľa Dôvodovej správy

146. Finančná ponuka: Konzorcium Abertis/J&T ponúklo kúpnu cenu vo výške 3,317 miliardy Sk a peňažný vklad vo výške 9,754 miliardy Sk, splatné nepodmienené a v súlade s konečnou verziou návrhu transakčných dokumentov.

<sup>87</sup> V častiach označených ako „..... – Dôvodová správa“ sú uvedené informácie ohľadom záverečného hodnotenia záväzných ponúk, ktoré sú súčasťou Dôvodovej správy (zadefinovanej vyššie v texte)



### 3a) ISAP – analýza

147. Sledujúc Pravidlá výberového konania, konzorcium ISAP ponúklo vo svojej záväznej ponuke celkovú sumu kúpnej ceny za akcie a doplnkovej ceny vo výške 8 miliardy Sk, z čoho na kúpnu cenu za akcie pripadá 4,8 miliardy Sk. V zmysle Finančnej ponuky konzorcia ISAP: „*Hneď po implementovaní navrhovanej optimalizácie kapitálovej štruktúry spoločnosti, vznikne priestor na distribúciu mimoriadnej odmeny pre štátneho akcionára vo výške 3.200 miliónov Sk.*“ Finančná ponuka ISAP predpokladala, že navrhovaná finančná optimalizácia by sa mala implementovať po ukončení transakcie, pričom jej úplná realizácia by mala prebehnúť v priebehu troch až šiestich mesiacov po uzavretí. Za kúpnu cenu, ktorá bola druhou najvyššou ponúkanou cenou, bolo konzorciu ISAP podľa Pravidiel výberového konania pridelených **28 bodov**.
148. V časti „Peňažný vklad“ konzorcium ISAP ponúklo upísanie troch dodatočných akcií s emisnou prémieou v celkovej výške 5,5 miliardy Sk. ISAP prišlo s návrhom mechanizmu rozdeľovania zisku spoločnosti viažuceho sa k dodatočným akciám, t.j. ISAP navrhol upísať emisnú prémieu v prospech spoločnosti za všetkých akcionárov vrátane verejného akcionára. Na základe uvedeného bola časť finančnej ponuky – Peňažný vklad ohodnotená ako tretia najlepšia s počtom bodov **19,75**. Finančná ponuka spĺňa aj deväťmesačnú dobu jej záväznosti. Z uvedeného je možné vyvodiť záver, že finančná ponuka konzorcia ISAP bola ohodnotená v súlade s Pravidlami výberového konania a spĺňala všetky prepísané náležitosti pre finančnú ponuku.

### 3b) ISAP – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy

149. Finančná ponuka: Konzorcium ISAP ponúklo kúpnu cenu vo výške 8 miliárd Sk a peňažný príspevok vo výške 5,5 miliardy Sk. Kúpna cena špecifikovaná formou finančnej ponuky pozostávala z dvoch prvkov:
- „cena za kúpu akcií“ (4,8 miliardy Sk)
  - „doplnková cena“ (3,2 miliardy Sk).

Doplnková kúpna cena mala byť zaplatená z prostriedkov získaných znížením základného imania Letiska medzi tretím a šiestym mesiacom. Prostredníctvom „doplnkovej ceny“ malo dôjsť k čiastočnému prenosu nákladov akvizície na Letisku. Podľa Dôvodovej správy uvedená kúpna cena nebola v súlade s pravidlami výberového konania, ktoré výslovne stanovovali, že kúpna cena musí byť nepodmienená a zaplatená v hotovosti a v deň uzavretia v zmysle transakčnej dokumentácie. Z tohto dôvodu Meinl Bank nevzal pri hodnotení do úvahy časť kúpnej ceny vo výške 3,2 miliardy Sk, nakoľko túto sumu v konečnom dôsledku zaplatí Letisko a nie investor.

### 4a) TAV – analýza

150. Záväzná ponuka konzorcia TAV nebola do dňa spracovania tejto Analýzy z verejne dostupných zdrojov získaná, preto nebolo možné vykonať jej analýzu. V ďalšom texte sa uvádza jej analýza len podľa Dôvodovej správy.

#### 4b) TAV – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy

151. Finančná ponuka: TAV ponúkol kúpnu cenu vo výške 4.157.780.000 Sk a peňažný príspevok vo výške 3.099.436.000 Sk, ktoré budú zaplatené nepodmienečne a v súlade s konečnou verziou návrhu transakčných dokumentov.

#### B. Obchodný plán

152. Prvý dodatok stanovoval niekoľko presných pravidiel upravujúcich predkladaný Obchodný plán ako povinnú obsahovú náležitosť záväznej ponuky. Podľa Prvého dodatku musel obchodný plán obsahovať:

- (a) celkovú sumu investícií na úvodné obdobie piatich rokov nasledujúcich po dni uzavretia,
- (b) zásobník investičných projektov na toto úvodné obdobie a na obdobie nasledujúcich piatich rokov,
- (c) plánovaný nárast počtu prepravených cestujúcich a nákladu a
- (d) plánované finančné plnenie.

153. Obchodný plán obligatórne vychádzal z predbežnej ponuky uchádzača a v návaznosti na uvedené musel obsahovať všetky jej náležitosti, prípadne dostatočné odôvodnenie odchýlenia sa od pôvodne stanovených náležitostí predbežnej ponuky.

#### (a) Celková suma investícií

154. Pod celkovou sumou investícií sa v kontexte Prvého dodatku rozumela celková suma peňažných prostriedkov, na ktoré sa uchádzač zaväzuje, a ktoré mali byť použité každoročne počas obdobia prvých päť rokov s uvedením zdrojov prostriedkov.

*„Uchádzač je povinný sa zaviazat', že zabezpečí poskytnutie Celkovej Sumy Investícií, na tento záväzok je povinný sa zaviazat' v Akcionárskej Zmluve a nesplnenie bude sankcionované zmluvnou pokutou.“<sup>88</sup>*

#### (b) Zásobník investičných projektov

155. Plánované investičné projekty sa v zmysle Prvého dodatku zoraďovali podľa priority ich realizácie. Zásobník investičných projektov<sup>89</sup> počítal s časovým horizontom siedmich rokov nasledujúcich po dni uzavretia. Tie investičné projekty, ktorých realizácia nepresahovala výdavky s výškou celkovej sumy investícií počas obdobia prvých piatich rokov uchádzač označil ako záväzné investície. Pre každý investičný projekt bola prijatá jednotná štruktúra popisu a to nasledovne:

- označenie / popis a charakter investície,
- odhadované náklady,
- dôvod danej investície a podrobnosti o jej rozsahu (predovšetkým jej prínos k cieľom Vlády),
- časový harmonogram realizácie investície, vrátane počiatočného dátumu (dátumu začiatku realizácie),
- podmienky realizácie projektu investície.

<sup>88</sup> Viď Prvý dodatok

<sup>89</sup> „Uchádzač zoraďuje plánované investičné projekty Letiskovej Spoločnosti, ktoré na letisku plánuje realizovať počas prvých 7 (sedem) rokov nasledujúcich po Dni Uzavretia, podľa priority ich realizácie.“ Pravidlá výberového konania

156. Ďalšou náležitosťou tejto časti obchodného plánu bola povinnosť uchádzača vysvetliť, ako bude jeho zásobník investičných projektov spĺňať potreby prepravcov, cestujúcich a ostatných užívateľov letiska počas základného investičného obdobia, ako aj počas obdobia piatich rokov nasledujúcich po skončení základného investičného obdobia.
157. Nevyhnutnosťou bolo i vysvetlenie potrebnosti záväzných investícií na letisku, berúc pri tom do úvahy predpokladaný nárast počtu cestujúcich a objemu nákladu počas obdobia desiatich rokov nasledujúcich po dni uzavretia, stanovené ciele Vlády, zachovanie úrovne služieb IATA a akékoľvek ďalšie faktory, ktoré bude uchádzač považovať za dôležité.
158. Uchádzač uvádzal aj predpoklad väčšieho množstva pravidelnej údržby, obnovy, rozsah v akom je pripravený sa na takéto práce zaviazat' a uvádza aj zdroj ich krytia.
159. Vzhľadom k tomu, že Prvý dodatok sa vykladá v spojení s návrhom Zmluvy o kúpe akcií ako i s návrhom Akcionárskej zmluvy, je potrebné uviesť, že uchádzač sa musel v akcionárskej zmluve zaviazat' realizovat' záväzné investície v poradí uvedenom v zásobníku investičných projektov. Zmena poradia alebo významná zmena rozsahu vyžadovala súhlas akcionára zastupujúceho štátu.

#### **(c) Nárast počtu prepravených cestujúcich a nákladu**

160. V zmysle tohto bodu, obchodný plán musel stanovovat':

- predpokladaný nárast počtu cestujúcich a objemu nákladu počas obdobia piatich rokov, ako aj v desiatom roku nasledujúcom po dni uzavretia, a
- plán výnosov z leteckých činností, vrátane predpokladaných letiskových poplatkov a štruktúry akejkoľvek navrhovanej stratégie zliav a
- oddelenú analýzu očakávaného nárastu výnosov z neleteckých činností.

Plány museli nadväzovat' na uchádzačove marketingové návrhy a návrhy rozvoja destinácií.

#### **(d) Finančný vývoj (plánované finančné plnenie)**

161. V tomto bode bol uchádzač povinný uviesť plánované finančné plnenie letiskovej spoločnosti počas obdobia desiatich rokov nasledujúcich po dni uzavretia, zahŕňajúc pre každý rok:

- výnosy z leteckých činností,
- výnosy z neleteckých činností,
- prevádzkové náklady (OPEX),
- investičné náklady (CAPEX),
- EBITDA,
- Úroky, odpisy, amortizácie, a
- EBT.

162. Obchodný plán mal byť ukončený tzv. všeobecnými ustanoveniami, kde uchádzač jasne uviedol všetky dôležité podnikateľské a iné predpoklady, z ktorých vychádzal vrátane následkov pre jednotlivé časti obchodného plánu v prípade nenaplnenia týchto predpokladov.
163. Obchodný plán mal ďalej obsahovať plány uchádzača na ďalší rozvoj po uplynutí základného investičného obdobia, jeho prístup k stanoveniu programu ďalšieho rozvoja letiska a víziu pozície letiska v konkurenčnom prostredí európskych letísk po roku 2015. Od uchádzača sa nevyžadovalo, aby sa na uskutočnenie takýchto návrhov zaviazal.
164. Za obchodný plán bolo možné získať maximálny počet bodov 20 (s prihliadnutím na ďalšie vnútorné členenie kategórie obchodného plánu). Podľa Metodiky, bodové hodnotenie za obchodný plán sa vypočítavalo na základe vzorca:
- $$BP_i^{90} = (0,35 \times \alpha_i) + (0,3 \times \beta_i) + (0,35 \times \gamma_i)^{91}$$
165. Hodnotenie obchodného plánu v zmysle vyššie uvedeného podliehalo Pravidlám výberového konania a systematike výpočtu bodov podľa Metodiky, čo bolo založené predovšetkým na nasledovnom základe:
- kvantitatívne hodnotenie najväčšej ponúkanej hodnoty sa prideli maximálne možné bodové hodnotenie, pričom hodnotám sa pridelia proporcionálne nižšie bodové hodnotenia,
  - kvalitatívne hodnotenie na základe porovnania s plánom rozvoja SH&E ako štúdie, ktorá zohľadňuje optimálne požiadavky letiskovej spoločnosti,
  - kvalitatívne hodnotenie na základe porovnania s ostatnými ponukami,
  - kvalitatívne hodnotenie na základe profesionálneho posúdenia.
166. Popísané povinné náležitosti obchodného plánu ako i hodnotenie sa odráža v nasledujúcej časti tabuľky:

Kritérium	Max body	Body
<b>1. Obchodný plán</b>	20	
a) rozsah, prepracovanosť a zmyslupnosť investičných projektov s objemom celkovej sumy investícií		7
b) plnenie Vládou prijatých cieľov privatizácie a najmenšie riziká nesplnenia predpokladov rozvoja		6
c) konzistentnosť obchodného plánu a garancia stabilného finančného vývoja		7

167. Analýzou vyššie uvedeného, s prihliadnutím na aplikáciu predmetných dokumentov upravujúcich časť záväznej ponuky – obchodný plán na skutkový stav a porovnaním informácií z verejne dostupných zdrojov je možné vyvodiť nasledovný záver:

<sup>90</sup>  $BP_i$  – bodové hodnotenie na obchodný plán,  $\alpha_i$  – bodové hodnotenie za rozsah, spracovanie a primeranosť investičných projektov a celkovú sumu investícií,  $\beta_i$  – bodové hodnotenie za plnenie vládou prijatých cieľov a najmenšie riziká nesplnenia predpokladov rozvoja,  $\gamma_i$  – bodové hodnotenie za konzistentnosť obchodného plánu a záruku stability finančného vývoja

<sup>91</sup> Bodové hodnotenie  $\alpha$  bude v rozsahu od 0 do 100 bodov a určí sa na základe hodnotiacich parametrov uvedených na strane 7 Metodiky.

## 1a) TwoOne - analýza

168. V poradí druhou podmienkou každej záväznej ponuky bolo vypracovanie obchodného plánu, pričom tento mal taktiež predpísané náležitosti.

169. V zmysle Prvého dodatku, obchodný plán TwoOne vychádzal z predbežnej ponuky.

- (a) V úvode obchodný plán uvádzal prehľad investícií tak na obdobie prvých piatich rokov po dni uzavretia ako i na obdobie ďalších piatich rokov a to do roku 2015. Celkový súčet záväzných investícií predstavoval objem 9,370,000,000,- SK (t.j. 240,000,000 EUR). K zdrojom financovania Obchodný plán uvádzal nasledovné: *“Napriek tomu, že Konzorcium považuje súvahu BTS za veľmi silnú, zdôrazní dlhodobý zámer a perspektívu BTS poskytnutím značného množstva vlastných zdrojov vo forme Peňažného vkladu do Spoločnosti. Peňažný vklad, vyhradený na realizáciu investícií zahrnutých v celkovej sume investícií, dosiahne 7,9 mld. SKK, čo predstavuje 84,3% Celkovej sumy investícií. Z toho vyplýva, že 84,3 % zdrojov potrebných na financovanie Celkovej sumy investícií sa do Spoločnosti vloží v hotovosti v Deň uzavretia. Peňažný vklad by spolu s hotovosťou získanou pri prevádzke Spoločnosti mal zabezpečiť dostatočné prostriedky na financovanie Spoločnosti v prvých rokoch. Dlhové financovanie je naplánované ako ABSOLÚTNE bezvýznamné. Ak by aj z akéhokoľvek dôvodu bolo dlhové financovanie potrebné, BTS bude mať vynikajúci prístup k potrebným prostriedkom a príslušnému know-how RZB a jej slovenskej dcérskej spoločnosti Tatra banka, a.s.. Konzorcium si je isté, že BTS pri financovaní nebude bojovať s nedostatkom zdrojov.”*
- (b) Zásobník investičných projektov v Obchodnom pláne sledoval postupne všetky povinne predpísané náležitosti. Obsahoval zoznam investičných projektov, ktoré na BTS v období siedmich rokov po Dni uzavretia plánovalo TwoOne zrealizovať a to v poradí podľa priority ich realizácie. V tabuľke „Zásobník investičných projektov“ bolo uvedených 26 investičných projektov, z toho číslo 1-22 predstavujú záväzné investície. Následne bol každý z projektov uvedený v Zásobníku investičných projektov popísaný v zmysle požiadaviek, ktoré na ne kládol Prvý dodatok. Predpoklad väčšieho množstva pravidelnej údržby, obnovy a rozsah pripravenosti sa na takéto práce zaviazal bol zohľadnený v harmonograme investičných projektov, plánovaných na BTS na desať rokov po Dni uzavretia.
- (c) Obchodný plán TwoOne sa dotýkal aj problematiky predpokladaného nárastu počtu cestujúcich, plánu výnosov z leteckých činností a zlepšenia týchto výnosov a takisto rozpracovával otázku stratégie zliav.
- (d) Jadrom bodu „Finančný vývoj (plánované finančné plnenie)“ bolo na základe vykonania due diligence poskytnúť popis očakávaného vývoja BTS. Podľa Obchodného plánu TwoOne: *„Plánovanie prevádzky letiska zahŕňa prevádzkové plánovanie podnikateľských aktivít Letiska Bratislava a z nich vyplývajúcich prevádzkových výnosov a prevádzkových nákladov.”* Táto časť obchodného plánu vypracovaná TwoOne poskytovala vypracovaný prevádzkový model, ktorý obsahoval odhady nasledujúcich hlavných výnosov a to:
- z leteckých činností a
  - z neleteckých činností.

Prevádzkový model zahŕňal odhady nasledujúcich hlavných skupín nákladov:

- hrubý materiál a výdavky na prijaté služby,
- osobné náklady,
- iné prevádzkové náklady a
- odpisy.

170. Táto časť obchodného plánu na základe uvedeného spĺňala všetky predpísané náležitosti.
171. Finálne bolo obchodnému plánu záväznej ponuky konzorcia TwoOne pridelených 12,75 bodu z možných 20.
172. Hodnotenie obchodného plánu podľa pravidiel určených Metodikou obsahovalo niekoľko hodnotiacich parametrov, pričom každému hodnotiacemu parametru prislúchal váhový faktor pridelený poradcom ako i informáciu, či hodnotenie toho ktorého parametra je v kompetencii poradcu alebo subporadcu. Povaha obchodného plánu predpokladala, že väčšina hodnotiacich kritérií bude v hodnotiacej kompetencii subporadcu ako experta v danej oblasti. Podľa Metodiky však **hodnotenie obchodného plánu nebolo vo výlučnej kompetencii subporadcu, na hodnotení obchodného plánu sa čiastočne podieľal aj poradca**, a to konkrétne v časti, kde sa posudzovala formálna úplnosť požadovaných dokumentov v potrebnom formáte, stabilita finančného rozvoja spoločnosti a krytie úrokov (objem dlhovej služby a schopnosť splácať dlhy). V zásade, kompetencie subporadcu a Poradcu boli rozdelené v pomere **3:1**, t.j. 75% váhového faktoru obchodného plánu ohodnotilo SH&E a zvyšných 25% váhového faktoru spadalo do hodnotiacej kompetencie Meinl Bank.

#### **1b) TwoOne - Hodnotenie podľa Dôvodovej správy**

173. Obchodný plán: Obchodný plán TwoOne do značnej miery splnil kritériá konzistentnosti a garancie stabilného finančného vývoja.
174. Vzhľadom na rozsah, prepracovanosť a zmyslupnosť investičných projektov a celkovej sumy investícií, bol obchodný plán TwoOne z pohľadu úplnosti a kvality dokumentácie, hodnoty za peniaze a primeranosti kapitálového programu hodnotený ako dostatočný.
175. Vzhľadom na plnenie cieľov Vlády a minimalizovanie rizika nesplnenia očakávaného rozvoja bol obchodný plán TwoOne v súvislosti s úplnosťou a kvalitou dokumentácie, realistikosťou nárastu prepravy a predpovedí, zloženia predpokladaného nárastu počtu prepravených cestujúcich, návrhov na vývoj jednotkových výnosov z leteckých činností, výhľadov komerčných výnosov a výhľadov prevádzkových výdavkov tiež dostatočný.

#### **2a) Abertis/J&T – analýza**

Záväzná ponuka konzorcia Abertis nebola do dňa spracovania tejto Analýzy z verejne dostupných zdrojov získaná (aj z dôvodu, že ide o informácie tvoriace obchodné tajomstvo), preto nebolo možné vykonať jej analýzu. V ďalšom texte sa uvádza jej analýza len podľa Dôvodovej správy.

## **2b) Abertis/J&T – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy**

176. Obchodný plán: Obchodný plán Abertis/J&T bol dobre navrhnutý a do veľkej miery vyhovel kritériám konzistentnosti a garancie stabilného finančného vývoja a všeobecne tiež poskytol dostatok finančných údajov a analýz. Vzhľadom na rozsah, prepracovanosť a zmyslupnosť investičných projektov a celkovej sumy investícií bol obchodný plán Abertis/J&T dostatočný v súvislosti s úplnosťou a kvalitou dokumentácie, hodnotou za peniaze a vhodnosťou kapitálového programu. Vzhľadom na plnenie cieľov Vlády a minimalizovanie rizika nesplnenia očakávaného rozvoja bol obchodný plán Abertis/J&T z pohľadu úplnosti a kvality dokumentácie, realistikosti nárastu prepravy a predpovedí, zloženia predpokladaného nárastu počtu prepravených cestujúcich, návrhov na vývoj jednotkových výnosov z leteckých činností, prognóz komerčných výnosov a prognóz prevádzkových výdavkov hodnotený poradcom ako najlepší vzhľadom na ostatných záujemcov.

## **3a) ISAP – analýza**

Záväzná ponuka konzorcia ISAP nebola do dňa spracovania tejto Analýzy z verejne dostupných zdrojov získaná (aj z dôvodu, že ide o informácie tvoriace obchodné tajomstvo), preto nebolo možné vykonať jej analýzu. V ďalšom texte sa uvádza jej analýza len podľa Dôvodovej správy.

## **3b) ISAP – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy**

177. Obchodný plán: Obchodný plán ISAP čiastočne nespĺnil požiadavky konzistentnosti a garanciu stabilného finančného vývoja, vzhľadom na povahu navrhovaného financovania prevažne z cudzích zdrojov. Vzhľadom na rozsah, prepracovanosť a zmyslupnosť investičných projektov a celkovú sumu investícií bol obchodný plán ISAP všeobecne dostatočný v súvislosti s úplnosťou a kvalitou dokumentácie, hodnotou za peniaze a vhodnosťou kapitálového programu. Vzhľadom na plnenie cieľov Vlády a minimalizovanie rizika nesplnenia očakávaného rozvoja bol všeobecne obchodný plán ISAP dostatočný v súvislosti s úplnosťou a kvalitou dokumentácie, realistikosťou nárastu prepravy a predpovedí, zloženia predpokladaného nárastu počtu cestujúcich a návrhov na vývoj jednotkových výnosov z leteckých činností; tento obchodný plán bol menej dostatočný v oblasti výhľadov komerčných výnosov a výhľadov prevádzkových výdavkov. Bol hodnotený ako druhý/tretí najlepší v rámci ostatných záujemcov.
178. Bonusové body: ISAP bolo pridelených 5 bonusových bodov za predloženie nepodmienennej ponuky na ponúkané akcie Letiska Košice.

## **4a) TAV – analýza**

Záväzná ponuka konzorcia TAV nebola do dňa spracovania tejto Analýzy z verejne dostupných zdrojov získaná (aj z dôvodu, že ide o informácie tvoriace obchodné tajomstvo), preto nebolo možné vykonať jej analýzu. V ďalšom texte sa uvádza jej analýza len podľa Dôvodovej správy.

## **4b) TAV – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy**

179. Obchodný plán: Obchodný plán TAV bol v porovnaní s ostatnými predloženými obchodnými plánmi menej podrobný, vo všeobecnosti však splnil kritériá konzistentnosti a záruky stabilného finančného vývoja. Vzhľadom na rozsah, prepracovanosť a zmyslupnosť investičných projektov a celkovú výšku investícií obchodný plán TAV všeobecne poskytol dostatočný komfort v súvislosti s úplnosťou a kvalitou

dokumentácie, hodnotou za peniaze a vhodnosťou kapitálového programu. Vzhľadom na plnenie cieľov Vlády a minimalizovanie rizika nesplnenia očakávaného rozvoja obchodný plán TAV všeobecne poskytol dostatočný komfort v súvislosti s úplnosťou a kvalitou dokumentácie, zložením predpokladaného nárastu počtu cestujúcich, návrhmi na vývoj jednotkových výnosov z leteckých činností, aj keď poskytol menší komfort v súvislosti s realistikosťou nárastu prepravy a predpovedí v spojení s dátami reflektujúcimi prognózy výnosov a nákladov. Poradcom bol hodnotený ako najslabší predložený obchodný plán.

### C. Právne podklady

180. Právne podklady obligatórne pozostávali z:

- (a) podpísanej Zmluvy o kúpe akcií a podpísanej Akcionárskej zmluvy,
- (b) riadne podpísanej finančnej zábezpeky vo forme uvedenej v prílohe vo výške 60.000.000,- Sk pre záväznú ponuku na ponúkané akcie BTS a.s. a vo výške 20.000.000,- Sk pre záväznú ponuku na ponúkané akcie KSC a.s.

181. Uchádzači v zmysle Pravidiel výberového konania v záväznej ponuke potvrdili, že:

- konečné návrhy transakčných dokumentov sú schválené príslušnými orgánmi spoločnosti,
- nebudú požadovať ďalšie zmeny alebo presne špecifikovať, ktoré zmeny uchádzač požaduje,
- potvrdili, že nebudú požadované iné ďalšie zmeny, a
- predkladajú podpísanú Zmluvu o kúpe akcií a Akcionársku zmluvu.

Uchádzač nemohol, v súlade s Pravidlami výberového konania, vykonávať zmeny vo vzore finančnej zábezpeky. Záväzná ponuka musela byť jasná, presná a výstižná, musela mať obsah a musela byť vyhotovená koherentným spôsobom.

182. Právne podklady boli podľa zásad na ich hodnotenie určených Metodikou hodnotené na základe doplnkov uchádzača ku konečnému návrhu transakčných dokumentov.<sup>92</sup> Právo zamietnuť ponuku, prípadne znížiť bodové hodnotenie za neprijateľné navrhované doplnky z hľadiska predávajúceho alebo Slovenskej republiky prislúchalo Výberovej komisii. Uvedené platilo o navrhovanom doplnku, ktorý mal za následok podstatný prevod rizika na predávajúceho (alebo Slovenskú republiku) v nasledovných pre vec dôležitých ustanoveniach: záruky predávajúceho a/alebo Ministerstva dopravy, odkladacie podmienky, konanie do uzavretia, kandidáti štátu do predstavenstva a dozornej rady, záležitosti vyžadujúce súhlas, celková suma investícií, vydanie akcií, prevod a farchy akcií investora, prevod štátnych akcií, prostriedky nápravy, ukončenie zmluvy, rozhodné právo a všetky termíny.

183. Právne bodové hodnotenie podľa Metodiky sa pre každého uchádzača vypočítavalo podľa nasledovného vzorca:

$$L_i = \sum (L_{in} \times F_n)^{93}$$

184. Po vyhodnotení sa mínusové body určili znížením každého bodového hodnotenia na úroveň v rozmedzí 0 až 10 bodov.

<sup>92</sup> Doplnky budú hodnotené s prihliadnutím na pravidlá hodnotenia doplnkov uvedených v Metodike na strane 11 a nasl.

<sup>93</sup>  $L_i$  – malus za právne podklady / bodové hodnotenie pre uchádzača  $i$ ,  $L_{in}$  – bodové hodnotenie pre uchádzača  $i$  po použití bodového hodnotenia pre analýzu kategórie  $n$ ,  $F_n$  – príslušný váhový faktor za kategóriu  $n$



185. Analýzou vyššie uvedeného, s prihliadnutím na aplikáciu predmetných dokumentov upravujúcich príslušnú časť záväznej ponuky na skutkový stav je možné s ohľadom na hodnotenie časti Právnych podkladov vyvodiť nasledovný záver:

#### **TwoOne – analýza**

186. Podľa záväznej ponuky TwoOne je zrejmé, že v obálke Obchodný plán a Právne Podklady na nadobudnutie 66% akcií BTS a.s. sa nachádzali nasledujúce právne podklady:

- Zmluva o kúpe akcií (12 kópií v SJ a 12 kópií v AJ),
- Akcionárska zmluva (12 kópií v SJ a 12 kópií v AJ) a
- Záruky za ponuku (12 kópií v SJ a 12 kópií v AJ).

187. TwoOne v tejto časti záväznej ponuky prehlásilo, že všetky potrebné dokumenty sú podpísané, boli schválené orgánmi spoločnosti z ich strany nebude potrebné ich žiadnym iným spôsobom meniť. Je potrebné zdôrazniť, že TwoOne ako jediný uchádzač predložil podpísané aj dokumenty, ktoré sú prílohami Zmluvy o kúpe akcií a Akcionárskej zmluvy.

188. Jasnosť, presnosť a výstižnosť sú čiastočne subjektívne kritériá hodnotenia ponuky, avšak z vyššie uvedeného je možné vyvodiť, že záväzná ponuka TwoOne spĺňala všetky predpísané podmienky nevyhnutné pre jej akceptáciu.

#### **Abertis/J&T – analýza**

189. Vzhľadom k tomu, že právne podklady konzorcia Abertis /J&T sa nepodarilo získať z verejne dostupných zdrojov, nemôžu byť predmetom samostatnej analýzy. Záver o ich kompletnosti je možné vyvodzovať len na základe Dôvodovej správy (uvedenej vyššie v texte) ktorá hovorí o tom, že podmienky kladené na právne podklady boli aj týmto konzorciom splnené.

#### **ISAP – analýza**

190. Záväzná ponuka konzorcia ISAP v časti „Právne podklady“ obsahovala:

- Konceptné zhrnutie – Právne podklady
- Finančná zábezpeka (Bid Bond)
- Právne podklady podľa Pravidiel výberového konania
  - (a) čistá kópia: Zmluva o Kúpe Akcií vrátane príloh
  - (b) čistá kópia: Akcionárska zmluva vrátane príloh
- Verzie s vyznačenými zmenami pre ľahšie porovnanie
  - (a) verzia s vyznačenými zmenami: Zmluva o kúpe akcií
  - (b) verzia s vyznačenými zmenami: Akcionárska zmluva
  - (c) verzia s vyznačenými zmenami: Správcovská zmluva
  - (d) verzia s vyznačenými zmenami: Zmluva o budúcej zmluve o kúpe akcií
  - (e) verzia s vyznačenými zmenami: Stanovy akciovej spoločnosti.

191. Z uvedeného je možné vyvodiť záver, že všetky predpísané podmienky pre časť záväznej ponuky – právne podklady, boli konzorciom ISAP splnené.

## TAV - analýza

Závazná ponuka konzorcia TAV nebola do dňa spracovania tejto Analýzy z verejne dostupných zdrojov získaná, preto nebolo možné vykonať jej analýzu. V ďalšom texte sa uvádza jej analýza len podľa Dôvodovej správy.

### Hodnotenie – bonusové body a malusy

192. Okrem bodového hodnotenia prideleného za finančnú ponuku a obchodný plán popísanú postupne v predchádzajúcich stadiách, Výberová komisia bola oprávnená prideliť bonusové body ako i záporné body, a to nasledovne:

**+päť bodov** uchádzačovi, ktorý predloží ponuku na ponúkané akcie KSC a.s., ktorá nie je podmienená výberom uchádzača za preferovaného investora pre BTS a.s.

**+päť bodov** uchádzačovi, ktorého ponuka bude vyhodnotená ako najlepšia, a ktorý bude určený privatizačnou komisiou za preferovaného investora pre KSC a.s.

193. Naopak, sankcionovať odmietnutím ponuky alebo strhnutím bodov sa mali také ponuky, ktoré požadovali zmeny v konečných návrhoch nad rámec akceptovateľný pre Slovenskú republiku. Takisto nepredloženie finančnej zábezpeky alebo ktorejkoľvek inej časti záväznej ponuky mohlo mať za následok odmietnutie záväznej ponuky.

194. Napokon, Výberová komisia bola oprávnená prideliť až **desať mínusových bodov** v prípade, ak bolo s transakciou spojené riziko, že nebudú získané všetky súhlasy a atesty týkajúce sa otázky udelenia súhlasu PMÚ s koncentráciou alebo v prípade, ak takéto súhlasy a atesty budú získané so značným omeškaním alebo ak akákoľvek charakteristika navrhovanej transakcie spôsobuje na strane privatizačnej komisie dôvodnú obavu, že transakciu nebude možné ukončiť.

195. Ak existovala možnosť, že preferovaný investor by nemohol uskutočniť transakciu bez udelenia súhlasu s koncentráciou podľa akéhokoľvek príslušného právneho poriadku, počítalo sa s uzatvorením Zmluvy o kúpe akcií, ktorá by bola **podmienená** vydaním takéhoto súhlasu. Akékoľvek iné podmieňovanie by nebolo akceptované.

196. Metodika upravovala vyššie uvedené tak, že na vypočítanie malusu za transakčné riziko stanovila výpočtový vzorec, a to nasledovne:

$$T_i = T_{id} + T_{if}^{94}$$

197. Pravidlá pre výpočet malusu za transakčné riziko v zásade odzrkadľovali podmienky udelenia mínusových bodov za transakčné riziko podľa Pravidiel výberového konania. Aj podľa Metodiky mala Výberová komisia právo strhnúť uchádzačovi až do desať bodov, ak navrhovaná transakcia obsahovala riziko,

<sup>94</sup>  $T_i$  = malus za transakčné riziko,  $T_{id}$  = škála od nula do päť bodov pre uchádzača, podľa rozsahu rizika odkladu zisteného na základe skutočnosti v predbežnej ponuke. Ponuke alebo podľa iných skutočností dostupných Privatizačnej Komisii, ktoré je podstatne vyššie, než u priemeru ostatných uchádzačov,  $T_{if}$  = škála od nula do päť bodov pre uchádzača, podľa rozsahu rizika zamietnutia schválenia koncentrácie príslušným orgánom ochrany hospodárskej súťaže na základe skutočnosti v predbežnej ponuke alebo podľa iných skutočností dostupných Výberovej komisii, ktoré je podstatne vyššie, než u priemeru ostatných uchádzačov.

že nebudú udelené všetky súhlasy a schválenia, prípadne že budú udelené so značným časovým oneskorením, alebo ak niektorá stránka navrhovanej transakcie vyvolá u privatizačnej komisie dojem, že nebude ukončená.

198. Popísané podmienky pridelenia bonusových ako i malusových bodov sa odrážajú v nasledujúcej časti tabuľky:

<b>3. Bonus Letisko</b>	10	
a) nepodmienená ponuka na kúpu ponúkaných akcií Letiska Košice		5
b) najlepšia ponuka na kúpu ponúkaných akcií Letiska Košice		5
<b>4. Malus (záporné body)</b>		
a) zmeny právnej dokumentácie	- 10 alebo zamietnutie ponuky	
b) transakčné riziká spojené so získaním súhlasu s koncentráciou	-10	

199. Analýzou vyššie uvedeného, s prihliadnutím na aplikáciu predmetných dokumentov upravujúcich príslušnú časť záväznej ponuky na skutkový stav, je možné vyvodiť nasledovný záver:

#### 1a) TwoOne - analýza

200. TwoOne prejavilo záujem nielen o ponúkané akcie BTS a.s., ale zároveň aj o ponúkané akcie KSC a.s. a to predložením záväznej ponuky. Predložením záväznej ponuky o kúpu akcií KSC a.s. bola splnená podmienka pridelenia piatich bonusových bodov.

201. Vzhľadom k tomu, že TwoOne naplnilo podstatu aj druhej predpokladanej situácie, teda že ponuka TwoOne na kúpu akcií Letiska Košice bola najlepšia, v zmysle Pravidiel výberového konania bolo záväznej ponuke TwoOne pridelených aj ďalších +päť bonusových bodov. TwoOne tak získalo v kategórii možných bonusov plných desať bodov.

202. K malusu došlo v prípade odpočítania bodov za transakčné riziko a riziko omeškania.

#### 1b) TwoOne - Hodnotenie podľa Dôvodovej správy

203. Bonusové body: TwoOne bolo pridelených päť bonusových bodov za predloženie nepodmienenej ponuky na ponúkané akcie Letiska Košice. Ďalších päť bodov bolo TwoOne pridelených za to, že Výberová komisia navrhla TwoOne za preferovaného investora pre Letisko Košice.

204. Právne dokumenty: TwoOne navrhlo v konečnej verzii návrhu transakčných dokumentov dve zmeny. Poradca navrhol za tieto zmeny malus -jeden bod.

205. Transakčné riziko: TwoOne boli Meinl Bank pridelené štyri záporné body za riziko, že nezíska súhlas s koncentráciou udeľovaný príslušným orgánom s právomocou v oblasti ochrany hospodárskej súťaže a ďalšie tri mínusové body za riziko omeškania.

## 2a) Abertis/J&T – analýza

206. Bonusové body: V súlade s Pravidlami výberového konania a s podmienkami pridelovania bonusových bodov, bolo záväznej ponuke tohto konzorcia z dôvodu prejaveneho záujmu v podobe podania nepodmienenej ponuky na kúpu akcií Letiska Košice, pridelených päť bonusových bodov.
207. Právne dokumenty: Mínusové body za zmenu právnych dokumentov neboli v tomto prípade pridelené. Záväzná ponuka neobsahovala žiadne markantné zmeny v porovnaní s predbežnou ponukou. K zmenám došlo z dôvodu vyžadovaných doplnení údajov alebo drobných vyjasnení znenia textu. Neudelenie mínusových bodov tak v zmysle uvedeného bolo namieste.
208. Transakčné riziko: Bezprostredne hroziace, prípadne pravdepodobné transakčné riziko nebolo v prípade konzorcia Abertis/J&T zistené, preto mu ani neboli udelené malusové body zodpovedajúce takémuto potenciálnemu riziku.

## 2b) Abertis/J&T – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy

209. Bonusové body: Abertis/J&T bolo priradených päť bonusových bodov za predloženie nepodmienenej ponuky na ponúkané akcie Letiska Košice.
210. Právne dokumenty: Konzorcium Abertis/J&T nenavrholo žiadne zmeny a doplnky ku konečným verziám návrhov transakčných dokumentov. Preto neboli pridelené žiadne mínusové body.
211. Transakčné riziko: S transakciou, ktorú navrhlo Abertis/J&T, nie je spojené žiadne transakčné riziko a preto neboli pridelené žiadne mínusové body.

## 3a) ISAP – analýza

212. Bonusové body: Konzorcium ISAP v súlade s Pravidlami výberového konania získalo +päť bodov ako bonus za predloženie záväznej ponuky na ponúkané akcie Letiska Košice.
213. Právne dokumenty: Konzorcium ISAP v porovnaní s ostatnými uchádzačmi predložilo záväznú ponuku, ktorej právne dokumenty obsahovali evidentne najviac zmien oproti predbežnej ponuke. Kombinácia a množstvo navrhovaných zmien tak mohla vyvolať dojem, že záväzná ponuka sa príliš odchyľila od predbežnej ponuky a preto bolo namieste prideliť mínusové body za právne podklady a to vo výške – päť a pol bodu.
214. Transakčné riziko: Na základe posúdenia všetkých relevantných okolností nebola záväzná ponuka konzorcia ISAP posúdená ako ponuka, ktorej realizácia by bola ohrozená potenciálnym transakčným rizikom. Uvedené bolo dôvodom pre neudelenie malusu za transakčné riziko.

## 3b) ISAP – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy

215. Bonusové body: ISAP bolo pridelených päť bonusových bodov za predloženie nepodmienenej ponuky na ponúkané akcie KSC a.s..

216. Právne dokumenty: Ako uvádza Dôvodová správa, ISAP navrhol vo svojej záväznej ponuke podstatné zmeny a doplnky v porovnaní s predbežnou ponukou. Konzorcium ISAP navrhovalo predovšetkým zmeny týkajúce sa:
- návrhu úpravy kúpnej ceny v závislosti od hodnoty vlastného imania BTS a.s.;
  - záruky za výkon podnikateľskej činnosti v súlade s predpismi o ochrane životného prostredia a neexistenciu súdneho alebo správneho konania v súvislosti so znečisťovaním pôdy, vzduchu a vody a neexistenciu povinnosti odstrániť znečistenie;
  - vydania nepodmieneného povolenia na prevádzkovanie letiska na dobu neurčitú;
  - spoločnej a nerozdelnej zodpovednosti Ministerstva dopravy za záruky poskytnuté FNM.
217. Akcionárska zmluva obsahovala viacero podstatných zmien ako povinnosť Ministerstva dopravy vynaložiť všetko úsilie na vytvorenie vhodného zmluvného a podnikateľského prostredia pre prevádzkovanie letiska v SR, podstatný nárast stanovených prahov v záležitostiach vyžadujúcich súhlas Ministerstva dopravy, zavedenie predkupného práva v prípade, ak akcie držané SR prostredníctvom Ministerstva dopravy by mali byť prevedené na inú osobu ako verejnú inštitúciu a v úprave záležitostí spôsobujúcich realizáciu práva FNM na spätné odkúpenie akcií (call option). Zmiernená bola aj povinnosť preinvestovať sumu rovnajúcu sa najmenej celkovej sume investícií. Poradcom boli tieto zmeny právnych dokumentov sumárne vyhodnotené priradením – päť a pol bodu.
218. Transakčné riziko: S transakciou, ktorú navrhlo ISAP, nebolo spojené žiadne transakčné riziko a preto neboli pridelené žiadne mínusové body.

#### **4a) TAV – analýza**

Záväzná ponuka konzorcia TAV nebola do dňa spracovania tejto Analýzy z verejne dostupných zdrojov získaná, preto nebolo možné vykonať jej analýzu. V ďalšom texte sa uvádza jej analýza len podľa Dôvodovej správy.

#### **4b) TAV – Hodnotenie podľa Dôvodovej správy**

219. Bonusové body: TAV nezískalo žiadne bonusové body, keďže ponuka TAV na ponúkané akcie Letiska Košice bola podmienená tým, že TAV bude vybraný za preferovaného investora pre Letisko.
220. Právne dokumenty: TAV navrhlo niektoré zmeny a doplnky ku konečnej verzii návrhu transakčných dokumentov, vrátane zmien v záležitostiach vyžadujúcich schválenie, zaťaženia akcií v súvislosti so získaním financovania transakcie a prevodu zmlúv na pridruženú osobu. Poradcom boli tieto zmeny právnych dokumentov sumárne vyhodnotené priradením - 2,25 bodu.
221. Transakčné riziko: Transakcia, ktorú navrhlo TAV, nevedie k žiadnemu transakčnému riziku a neboli pridelené žiadne mínusové body.

## 222. Váženie bodov pre záväznú ponuku BTS a.s.

Kritérium	Max body	Body
<b>1.Finančná ponuka</b>	70	
a) kúpna cena za ponúkané akcie		35
b) peňažný vklad		35
<b>2.Obchodný plán</b>	20	
c) rozsah, prepracovanosť a zmyslupnosť investičných projektov s objemom celkovej sumy investícií		7
d) plnenie Vládou prijatých cieľov privatizácie a najmenšie riziká nesplnenia predpokladov rozvoja		6
e) konzistentnosť obchodného plánu a garancia stabilného finančného vývoja		7
<b>3. Bonus Letisko</b>	10	
f) nepodmienená ponuka na kúpu ponúkaných akcií Letiska Košice		5
g) najlepšia ponuka na kúpu ponúkaných akcií Letiska Košice		5
<b>4. Malus (záporné body)</b>		
h) zmeny právnej dokumentácie	- 10 alebo zamietnutie ponuky	
i) transakčné riziká spojené so získaním súhlasu s koncentráciou	-10	

**Výber preferovaného investora**

223. Podľa pravidiel Prvého dodatku: „Privatizačná komisia najprv vyberie Uchádzača o KSC umiestneného najvyššie a následne vyberie Uchádzača s najvyšším počtom bodov pre BTS a.s. Následne Privatizačná Komisia navrhne vláde Preferovaného Investora pre každú Letiskovú Spoločnosť. Privatizačná Komisia môže tiež vybrať druhého uchádzača (ov) s najvyšším počtom bodov pre BTS a.s. a pre KSC a.s. a navrhnúť Vláde Náhradného Uchádzača.“

224. V Dôvodovej správe sa v časti o vyhodnotení ponúk uviedlo: „Na základe vyššie uvedených výsledkov konečného bodového hodnotenia **Výberová komisia** na svojom zasadnutí dňa 21. až 22. decembra 2005 **odporučila ministromi dopravy, aby za preferovaného investora pre nadobudnutie 66% majetkovej účasti štátu na podnikaní BTS, a.s. navrhol Vláde schváliť spoločnosť BTS Holding a.s. reprezentujúcu uchádzača TwoOne. Ako náhradného uchádzača pre prípadný ďalší proces privatizácie komisia určila spoločnosť KO-BRA Airport Partners a.s. reprezentujúcu uchádzača Abertis/J&T.**“

225. Z vyššie uvedeného teda jednoznačne vyplýva, že TwoOne ponúklo najvyššiu kúpnu cenu (6 mld. Sk), ktorá by bola výnosom FNM (a teda Slovenskej republiky).
226. Ďalej je dôležité upozorniť, že **kritériá**, pri ktorých je nevyhnutná istá miera **subjektivity** ako napr. právne dokumenty alebo transakčné riziko, **boli v prípade TwoOne hodnotené nepriaznivo**. TwoOne **získalo najvyššie množstvo bodov** najmä pri hodnotení tých **kritérií, kde z povahy veci nemožno hovoriť o subjektivite**. Navyše, ešte v predbežnej ponuke bol obchodný plán TwoOne ohodnotený najvyšším bodovým hodnotením spomedzi všetkých uchádzačov, pričom zmeny v záväznej ponuke oproti predbežnej ponuke TwoOne smerovali predovšetkým k zlepšeniu celkovej koncepcie obchodného plánu. Tu sa teda otvára priestor na špekuláciu, prečo následne obchodný plán ako súčasť záväznej ponuky TwoOne už bol ohodnotený o poznanie negatívnejšie.
227. V neposlednom rade je tiež dôležité zdôrazniť, že z vyššie uvedených štyroch uchádzačov prejavili záujem o Letisko Košice traja, avšak **TwoOne** aj v tomto prípade **predložilo najlepšiu ponuku** na privatizáciu Letiska **Košice**, pričom s investíciou do Letiska Košice sa nespájal predpoklad o vysokej ziskovosti. Letisko Košice aj v súčasnosti stále vykazuje stratu.<sup>95</sup>

---

<sup>95</sup> denník SME dňa 24.11.2011 (<http://ekonomika.sme.sk/c/6154186/kosicke-letisko-spravilo-rakusanom-stratu-21-milionov-eur.html>)



228. Tabuľka obsahujúca konečný počet bodov jednotlivých uchádzačov tak, ako sa uvádzajú v Dôvodovej správe k návrhu uznesenia Vlády zo dňa 1.2.2006.

	KO-BRA	TwoOne	ISAP	TAV
Kúpna cena (Sk)	3,317,000,000	6,000,000,000	4,800,000,000	4,157,780,000
Kúpna cena (body)	19.25	35	28	24.25
Peňažný príspevok (Sk)	9,754,000,000	7,900,000,000	5,500,000,000	3,099,436,000
Peňažný príspevok (body)	35	28.25	19.75	11
Obchodný plán (body)	16.25	12.75	12.5	12
Bonus Letisko Košice	5	10	5	0
Právne dokumenty Malus	0	-1	-5.5	-2.25
Transakčné riziko	0	-7	0	0
<b>Body</b>	<b>75.5</b>	<b>78</b>	<b>59.75</b>	<b>45</b>

Čiastkový záver:

1. Analýzou Pravidiel výberového konania (v znení všetkých troch dodatkov) a Metodiky a ich aplikáciou na skutkový stav je možné vyvodiť jednoznačný záver, že postup výberu preferovaného investora v 1. kole medzinárodného výberového konania a jeho hodnotenie prebiehalo v súlade so stanovenými pravidlami. Napriek tomu, že tento proces nebol exaktne zákonom upravený, bolo možné postupovať po línii pravidiel vytvorených špeciálne pre predmetné medzinárodné výberové konanie. Žiadny odklon pri ich aplikácii ako i pri samotnom hodnotení nebol zistený.
2. Záväzné ponuky, spĺňajúce predpísané kritériá v zmysle Pravidiel výberového konania v znení Prvého dodatku i Druhého dodatku, predložili v stanovenom termíne, t.j. do 5.12.2005 celkovo štyria uchádzači. Ani jedna z týchto záväzných ponúk nebola odmietnutá a všetky sa podľa verejne dostupných zdrojov vyhodnocovali v zmysle vopred určených pravidiel pre medzinárodné výberové konanie. Je zrejmé, že cieľom každého uchádzača bolo predložiť čo najlepšie vypracovanú a kritériá spĺňajúcu záväznú ponuku a stať sa tak preferovaným investorom. Neidentifikovali sa žiadne znaky, na základe ktorých by bolo možné ponuku niektorého uchádzača hodnotiť ako ponuku „na oko“ alebo ponuku, ktorou by určitý uchádzač konal v zhode s iným uchádzačom.

3. Na splnenie základných kritérií účasti na 1. kole výberového konania bolo potrebné vypracovať záväznú ponuku pozostávajúcu povinne z (i) finančnej ponuky, (ii) obchodného plánu a (iii) právnych dokumentov, pričom každá náležitosť záväznej ponuky podliehala presne stanoveným obsahovým i formálnym podmienkam zakotveným v Pravidlách výberového konania (v znení dodatkov) a v Metodike. Za každú časť z uvedených častí bolo možné získať presne stanovený počet bodov, pridelených v zmysle Pravidiel výberového konania a hodnotených v súlade s Metodikou. Finančná ponuka ako i právne podklady je vzhľadom na ich obsahovú stránku možné považovať za objektívne posúdiťelné náležitosti záväznej ponuky. Obchodný plán, naopak, podliehal nevyhnutne aj určitej miere subjektivity v posudzovaní jeho kvality a splnenia podmienok. Finančná ponuka bola hodnotená použitím porovnávacej metódy jednoduchým spôsobom – najvyššej ponuke bol pridelený najvyšší počet bodov, od čoho sa následne odvíjalo hodnotenie ostatných záväzných ponúk. Za právne podklady sa neudelovali priamo plusové body, ale ako bolo uvedené, za odchýlky záväznej ponuky v porovnaní s predbežnou ponukou bolo možné prideliť na základe stanovených pravidiel až do desať mínusových bodov.
4. Obchodný plán tvoril 20% bodového hodnotenia záväznej ponuky. Vzhľadom k miere subjektivity v hodnotení obchodného plánu je namieste poukázať na skutočnosť, že vypracovanie navrhovaného hodnotenia spadalo do delenej kompetencie Meinl Bank a SH&E. Metodika presne vyčleňovala časti obchodného plánu, ktoré hodnotil Meinl Bank a časti, ktoré spadali do hodnotiacej kompetencie SH&E. Celkovo boli kompetencie návrhu hodnotenia v zmysle Metodiky rozdelené v pomere 3:1, t.j. 75% váhového faktoru obchodného plánu hodnotilo SH&E a 25% váhového faktoru spadalo do kompetencie Meinl Bank.
5. Pri hodnotení všetkých obsahových náležitostí záväznej ponuky je nevyhnutné neopomenúť možnosť pridelenia malusových bodov, pričom táto sa aj aplikovala.
6. V otázke hodnotenia záväzných ponúk je v zmysle uvedeného možno jednoznačne vyvodiť záver, že ponuka TwoOne bola hodnotená v súlade s Pravidlami výberového konania a nedošlo k žiadnemu podozrivému neopodstatnenému a netransparentnému prideleniu bodov čo dokazuje aj skutočnosť, že ponuka TwoOne získala najvyšší počet bodov predovšetkým v kritériách objektívne posúdiťelných. Naopak, bodová strata bola zaznamenaná práve v kritériách, ktoré podliehali istej miere subjektivity a tak potenciálne pri nich mohol existovať priestor na manipuláciu. Hodnotenie predmetných kritérií v prípade TwoOne však bolo zjavne v jeho neprospech.

### 3.4 Priebeh medzinárodného výberového konania - záverečné kolo

#### 3.4.1 Vyhlásenie záverečného dodatkového kola

229. V zmysle Prvého dodatku: „Predtým ako privatizačná Komisia<sup>96</sup> navrhne Vláde Preferovaného Investora a Náhradného Uchádzača (Náhradných Uchádzačov) pre ktorúkoľvek Letiskovú Spoločnosť, môže sa Privatizačná Komisia rozhodnúť, že usporiada záverečné kolo predkladania ponúk pre dvoch Uchádzačov s najvyšším počtom bodov (ak sa tak Privatizačná Komisia rozhodne, aj pre ďalších Uchádzačov v poradí podľa počtu bodov).“
230. Po uskutočnení vyhodnotenia záväzných ponúk predložených uchádzačmi vybranými do užšieho zoznamu, rozhodla Výberová komisia v súlade s vyššie uvedeným, že sa uskutoční záverečné kolo predkladania ponúk na kúpu Letiska. Tohto kola sa zúčastnil len uchádzač, ktorý sa umiestnil na najvyššom mieste v poradí a uchádzač, ktorý sa umiestnil na druhom najvyššom mieste v poradí. Tretí dodatok upravujúci podmienky pre záverečné kolo slúžil zároveň ako výzva pre postupujúcich uchádzačov, aby do stanoveného termínu predložili svoju upravenú ponuku.
231. V zmysle Dôvodovej správy Minister dopravy v dôsledku malého bodového rozdielu v celkovom hodnotení medzi prvými dvoma uchádzačmi s najvyšším bodovým hodnotením v súlade s Pravidlami výberového konania požiadal Výberovú komisiu o zváženie tohto aspektu a o pristúpenie k záverečnému dodatkovému kolu predkladania ponúk.
232. Výberová komisia na svojom zasadnutí dňa 23. až 24.1.2006 podľa Dôvodovej správy prijala záver o usporiadaní záverečného dodatočného kola predkladania ponúk pre dvoch uchádzačov s najvyšším počtom bodov. V tomto zmysle Minister dopravy vyzval<sup>97</sup> konzorciá Abertis/J&T a TwoOne na predloženie dodatočnej finančnej ponuky za ponúkané akcie spoločnosti Letisko. Dodatočná finančná ponuka bola požadovaná vo forme dodatku č. 1 k Zmluve o kúpe akcií, v ktorom sa uchádzač mal zaviazť zaplatiť SR dodatočnú kúpnu cenu za ponúkané akcie spoločnosti Letisko a to najneskôr do dňa 15. augusta 2006, pričom bankovú záruku za zaplatenie uvedenej dodatočnej kúpnej ceny mal poskytnúť uchádzač najneskôr v deň uzavretia (closingu).
233. Podľa Dôvodovej správy pre dokumentovanie maximálnej transparentnosti celého procesu, či odbúranie subjektívnosti vyhodnocovania bolo zvolené **za jediné kritérium výška predloženej dodatočnej kúpnej ceny v záverečnom dodatočnom kole**, pričom ten uchádzač, ktorý nezávisle od ponuky predloženej v predchádzajúcom kole predkladania ponúk, ponúkne vyššiu dodatočnú kúpnu cenu, bude Ministrom dopravy navrhnutý vláde ako preferovaný investor.

### 3.5 Ponuky uchádzačov v záverečnom kole a ich hodnotenie

#### 3.5.1 Ponuky uchádzačov

234. Záverečné kolo výberového konania bolo rovnako regulované Pravidlami výberového konania v znení Tretieho dodatku ako i Metodikou. Upravené ponuky v zmysle Tretieho dodatku mali obsahovať:
- (a) upravenú finančnú ponuku,
  - (b) upravený obchodný plán, a

<sup>96</sup> Pozn. autora: Výberová komisia

<sup>97</sup> (listom zo dňa 24. januára 2006)

(c) upravené právne dokumenty

**(a) Upravená finančná ponuka**

Upravená finančná ponuka *mutatis mutandis* kopírovala požiadavky Pravidiel výberového konania o finančnej ponuke. Podmienkou bolo, aby upravená finančná ponuka celkovo nebola nižšia ako finančná ponuka a upravená kúpna cena nemohla byť nižšia ako kúpna cena predložená v záväznej ponuke.

**(b) Upravený obchodný plán**

Podobne ako upravená finančná ponuka, aj upravený obchodný plán bol *mutatis mutandis* v súlade s požiadavkami Pravidiel výberového konania na obchodný plán.

**(c) Upravené právne dokumenty**

Takisto, upravené právne dokumenty sledovali podmienky predpísané na predloženie právnych dokumentov pre záväznú ponuku. Výnimkou ale bolo, že koneční uchádzači mohli, ak si to želali, vziať späť zmeny, ktoré navrhli v záväznej ponuke. Pre účely vylúčenia pochybností, uchádzači nesmeli v právnych dokumentoch, ktoré boli súčasťou ich upravenej ponuky, navrhovať nové zmeny.

235. Zároveň, každý konečný uchádzač musel vo svojej upravenej ponuke ponúknuť, že na požiadanie Ministerstva dopravy uzatvorí Zmluvu o kúpe akcií a Akcionársku zmluvu v predloženom znení.

236. Do stanoveného termínu, t.j. do dňa 27. januára 2006, 12.00 hod SEČ doručili, podľa Dôvodovej správy, na Ministerstvo dopravy dodatočné finančné ponuky obaja uchádzači a ich výška je uvedená v tabuľke nižšie:

Uchádzač	Dodatočná kúpna cena
TwoOne	4 520 mil. Sk
Abertis/J&T	3 307 mil. Sk

237. Je dôležité tiež upozorniť na skutočnosť, že predložené ponuky otváral verejne Minister dopravy, a to aj v prítomnosti novinárov (vrátane televíznych štábov).<sup>98</sup>

### 3.5.2 Výber preferovaného investora

238. V súlade s Tretím dodatkom, po vykonaní hodnotenia upravených ponúk Výberová komisia vybrala v poradí najvyššie umiestneného uchádzača pre Letisko. Následne predložila svoje odporúčanie na preferovaného investora pre obe letiskové spoločnosti Vláde. Pre Letisko mohol byť Vláde odporúčaný aj náhradný uchádzač.

239. Privatizačnej komisii svedčilo právo ešte pred podaním svojho odporúčania Vláde uskutočniť ďalšie kolo podávania ponúk, ak tu bol dôvod domnievať sa, že jeho uskutočnenie je výhodné a v záujme súťaže.

<sup>98</sup> V televíznej relácii Televízne noviny odvysielanej dňa 27.1.2006 na televízii Markíza odznelo nasledovné: „....Pred televíznymi kamerami a niekoľkými desiatkami novinárov sa dnes rozhodlo o majiteľovi dvoch najväčších slovenských letísk. Otváranie obálok s ponukami do poslednej chvíle pripomínalo napínavú detektívku. .... Finále privatizácie bolo nečakane dramatické. Obálky s ponukami doručili obe konzorciá iba pár minút pred uplynutím termínu. Otváral ich priamo minister dopravy.“

Tretí dodatok opäť pripomínal, že Vláda nie je povinná akceptovať odporúčanie Výberovej komisie na výber preferovaného investora a kedykoľvek môže výberové konanie pre jednu alebo aj obe letecké spoločnosti zrušiť.<sup>99</sup> V opačnom prípade, uchádzač vybraný Vládou za preferovaného investora mal byť o tomto upovedomený po vykonaní rozhodnutia prostredníctvom Výberovej komisie.

240. Medzi kompetencie Vlády v rámci tohto kola výberového konania patrila aj možnosť vyžiadať si od Výberovej komisie ešte pred schválením akéhokoľvek odporúčania vysvetlenie a ďalšie informácie a mohla požadovať, aby bol ktorýkoľvek aspekt odporúčania Výberovej komisie opätovne prehodnotený.
241. V časti Dôvodovej správy označenej ako vyhodnotenie záväzných ponúk sa uvádza: „**Minister dopravy, pôšt a telekomunikácií preto navrhuje vláde Slovenskej republiky za preferovaného investora pre letiskovú spoločnosť Letisko M.R.Štefánika – Airport Bratislava, a.s. (BTS) so sídlom v Bratislave spoločnosť BTS Holding, a.s. Ako náhradného uchádzača pre prípadný ďalší proces privatizácie minister dopravy, pôšt a telekomunikácií navrhuje spoločnosť KO-BRA Airport Partners a.s. reprezentujúcu uchádzača Abertis/J&T.**“

#### Čiastkový záver:

1. Prvý dodatok počítal s možnosťou vyhlásenia záverečného kola predkladania záväzných ponúk pre dvoch uchádzačov s najvyšším počtom získaných bodov za predloženú záväznú ponuku v prípade, že sa tak rozhodne Výberová komisia. Vzhľadom k malému bodovému rozdielu medzi uchádzačom umiestneným na prvom mieste a uchádzačom umiestneným na druhom mieste (t.j. TwoOne s počtom 78 bodov a KO-BRA s počtom 75,5 bodov) tak Výberová komisia v súlade s Pravidlami výberového konania vyhlásila záverečné kolo medzinárodného výberového konania. Pre maximálnu transparentnosť zvolila Výberová komisia jediné hodnotiace kritérium a to výšku predloženej dodatočnej kúpnej ceny, pričom ten uchádzač, ktorý nezávisle od predloženej ponuky v predchádzajúcom kole ponúkne vyššiu dodatočnú kúpnu cenu, bude navrhnutý Vláde ako preferovaný investor.
2. Po vykonaní hodnotenia upravených ponúk Výberová komisia vybrala v poradí najvyššie umiestneného uchádzača, ktorým bolo konzorcium TwoOne s ponúkanou kúpnu cenou 4 520 mil. Sk. KO-BRA ponúkla kúpnu cenu vo výške 3 307 mil. Sk a zaradila sa tým na druhé miesto za TwoOne.
3. Priebeh dodatočného záverečného kola medzinárodného výberového konania bol podobne ako predchádzajúce kolo tohto konania regulovaný Pravidlami výberového konania v znení Tretieho dodatku a Metodikou, ktoré vo vzájomnej súvislosti viedli k návrhu preferovaného investora. Záverečné kolo medzinárodného výberového konania sa vďaka jedinému hodnotiacemu kritériu vyznačovalo vysokou mierou transparentnosti vzhľadom ku skutočnosti, že kritérium najvyššej kúpnej ceny je absolútne objektívne hodnotiteľným kritériom.

<sup>99</sup> V súvislosti s uvedeným, za týchto okolností znášajú uchádzači svoje vlastné náklady a výdavky a vláda, privatizačná komisia, ich poradcovia či zamestnanci nenesú žiadnu zodpovednosť v súvislosti so zrušením výberového konania.