

Vyjádření hejtmana Martina Půty: Díky vlastnímu autodopravci přesně víme, kam krajské peníze v dopravě jdou. I proto chceme, aby v budoucnu jezdil v celém regionu



03. 08. 2020 14:08

„Od začátku roku 2020 jezdí v jedné z dopravních oblastí našeho kraje (na Liberecku, Frýdlantsku a Česko-dubsku) cestující autobusy, které patří Libereckému kraji. Je to podle mého názoru začátek nové éry ve veřejné autobusové dopravě. Dost možná nejenom v našem kraji.

Liberecký kraj každoročně dotuje veřejnou dopravu, tedy vlaky, autobusy a také tramvaj v kraji částkou téměř 760 milionů korun, z toho autobusovou dopravu téměř 300 miliony. Je to větší část nákladů, tu menší platí cestující při nákupu jízdenek. Například v roce 2019 se na tržbách v autobusech vybralo 213 milionů korun.

Důvodem vzniku krajského dopravního podniku je absolutní kontrola nad náklady, které kraj z veřejných prostředků platí a také ochrana cestujících i kraje před kolapsem dopravy, který už zažili v některých dalších krajích republiky. Další z příčin vytvoření dopravce je také nutnost zabránit zneužívání výsadního postavení na trhu, jehož se některé firmy opakovaně dopouštěly. Zmínit také musím nezákonné kartelové dohody, v rámci kterých se nabídková cena a subdodávky tvoří v zákulisí a jako nástroj se používají obstrukce ve veřejných zakázkách, zcela nepředvídatelná rozhodovací praxe Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) a jejího předsedy Petra Rafaje, jehož činností v čele úřadu se zabývá nejenom vláda ČR, ale také Policie ČR. Jsem rád, že se premiér Andrej Babiš rozhodl navrhnout jeho odvolání prezidentu republiku. Ostatně na základě zkušeností Libereckého kraje s činností ÚOHS jsem k tomu opakovaně vyzýval.

Jak může vypadat taková veřejná zakázka, se ukázalo v roce 2019, kdy se soutěže na zajištění dopravy na Turnovsku, Semilsku a Jablonecku zúčastnila pouze jediná společnost, a to BusLine a.s. Rozhodnutí nás dotlačilo k soutěži s tak krátkým termínem, že se soutěže mohla zúčastnit pouze společnost BusLine. Prostě a jednoduše, otevřená a rovná soutěž je i kvůli činnosti ÚOHS bohužel

v současné době spíše iluzí.

Vznik vlastního dopravce je výsledkem krize

Myšlenka na založení krajského dopravního podniku je asi čtyři roky stará. Vznikla v době, kdy vrcholila krize kolem desetileté zakázky, kterou Liberecký kraj vypsal v roce 2012 a nakonec ji v roce 2016 musel zrušit. Tato zakázka byla od samotného začátku terčem obstrukcí společnosti BusLine a s ní viditelně nebo neviditelně spojených dopravců, advokátních kanceláří a dalších osob bohužel zasahujících také mezi krajské zastupitele a některé úředníky. Ukázala také sílu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, který má dohlížet na zákonnost veřejných zakázek a v oblasti autobusové dopravy se mu dlouhodobě daří zakázky komplikovat a rušit, často na základě podnětů od firem, které se soutěží samy vůbec neúčastní. Také proto jsem se už v srpnu 2014 obrátil s žádostí o prošetření této desetileté zakázky na autobusovou dopravu na Vrchní státní zastupitelství v Praze.

V říjnu 2014 byl Liberecký kraj i já osobně vystaven jasné výhrůžce od společnosti BusLine. Buď bude cena dopravního výkonu podle jejich návrhu a proto významně dražší než v ostatních oblastech, nebo od příštího měsíce nevyjedou na 40 % území kraje autobusy. Toto vyhrožování ze strany podnikatele Jiřího Vařila do telefonu bylo doprovázeno stávkovou pohotovostí odborů a bohužel také součinností od některých lidí, kteří měli být a nebyli na straně kraje jako veřejného zadavatele. Vyšší cenu dopravního výkonu tak hájil například tehdejší člen rady Vladimír Mastník nebo vedoucí odboru dopravy Jan Čáp. Jsem rád, že jsem v té době byl jeden z mála neústupných lidí a cenu se proto po tvrdých jednáních podařilo snížit.

Spekulací o zapojení některých lidí do sítě, která chtěla privatizovat část rozpočtu kraje na dalších deset let, se objevovalo mnoho a některé kroky mých kolegů v Radě Libereckého kraje a na krajském úřadu nebudily moji důvěru. Před krajskými volbami 2016 se na základě tzv. Jablonecké výzvy podařilo dopravním odborářům získat slib a poté také rozhodnutí vlády ČR o stanovení minimální zaručené mzdy pro řidiče v příměstské autobusové dopravě. Vlastně musím odboráře pochválit, protože dosáhli svého cíle a svým členům zajistili garantovanou odměnu za odváděnou práci. Zároveň tím umožnili majitelům dopravních firem vyvinout tlak na kraje a požadovat navýšení ceny dopravního výkonu. Na jaře 2017 se po sérii jednání uskutečnila jednání s dopravci, a zatímco na Českolipsku souhlasil dopravce se zvýšením ceny o stanovené zvýšené náklady víceméně okamžitě, na Liberecku, Jablonecku a Semilsku se začal odehrávat velký souboj nejenom s lidmi otevřeně pracujícími pro BusLine, ale také s řadou jejich podporovatelů a příznivců na Krajském úřadu Libereckého kraje a v zastupitelstvu kraje. Občas jsem v těch měsících říkal s velkou hořkostí v hlase, že tato firma má vůbec nejsilnější zastupitelský klub. Bohužel, včetně některých lidí z mého nejbližšího okolí, což jsem zjišťoval postupně. Již legendárními se staly úniky informací o připravovaných krocích kraje v autobusové dopravě a také informace z neveřejných jednání rady kraje. Proto jsem se s nimi rozešel jak politicky, tak osobně a v obou případech jsem udělal maximum proto, aby jejich vliv na krajskou politiku byl co nejmenší.

Zjevná dohoda mezi tehdejším majitelem společnosti ČSAD Liberec Petrem Wasserbauerem a panem Vařilem se projevila ve významném tlaku na zvýšení ceny za ujetý kilometr, která ale neměla žádnou oporu v reálných nákladech. Také vzhledem k některým záhadám, jako bylo například přehození pořadí pro odevzdávání nabídek v obou oblastech a především pro nesmyslně vysokou cenu, byla nakonec zakázka v Radě Libereckého kraje zrušena, a to přes odpor tehdejšího náměstka pro dopravu a mého bývalého kolegy Marka Pietera. Tehdy, na jaře 2017, jsme zažili vyhrožování zastavením dopravy podruhé a opět to bylo spojeno se jménem pana Jiřího Vařila, faktického vlastníka a osoby

ovládající bílé koně ve skupině BusLine a dlouholetého „odborníka“ KSČM na dopravu.

Když jsme na jaře 2017 jako Liberecký kraj dostali nabídku na odkoupení podílu v ČSAD Liberec, pochopil jsem, že jde o naši jedinou možnost, jak zabránit vytvoření monopolu v autobusové dopravě, který bude ovládat pan Vařil a jeho skupina právníků, zastupitelů a jeho dalších viditelných i neviditelných pomocníků. Ostatně není náhoda, že právě Jiří Vařil byl tím, kdo o odkoupení společnosti ČSAD Liberec velmi usiloval a činil veškeré možné kroky, aby tento postup kraje zpochybnil.

Zastupitelé rozhodli v září 2017 na základě dokonce tří znaleckých posudků o odkoupení podílů. Nakonec tento postup kraji zakázal ÚOHS a jak letos v červnu potvrdilo rozhodnutí Krajského soudu v Brně, šlo o rozhodnutí nezákonné. Opět se tak ukázalo v čí prospěch předseda ÚOHS pan Rafaj dlouhodobě rozhoduje. Liberecký kraj nakonec podíl v ČSAD Liberec a Autocentrum NORD koupil o rok později, a to prostřednictvím společnosti Autobusy LK s.r.o.

Válka skupiny kolem BusLine, s prvky chování mafie, proti kraji a jeho krokům pokračuje. Zásah policie na krajském úřadu v dubnu 2018 souvisel s trestním oznámením podaným právě podnikatelem Vařilem a také krajským zastupitelem za KSČM Stanislavem Mackovíkem, jejichž znění bylo pozoruhodně stejné. Ostatně vyhrožování pana Vařila směrem k mé osobě na jednání dopravního výboru bylo z jeho strany standardním jednáním. Nyní se BusLine soustředí na blokování nákupu odbavovacího systému v autobusech a také mi vzkazuje, že naši snahu o převzetí dopravy na Českolipsku považuje za nepřátelskou aktivitu. Není totiž evidentně v jeho zájmu, aby kraj vlastnil svůj nezávislý systém odbavování cestujících, ze kterého je také patrné, kolik cestujících opravdu autobusy jezdí.

Krajský dopravce je v černých číslech

První půlrok provozu krajské autobusové společnosti, z uzavřeného desetiletého kontraktu, je příležitostí k rekapitulaci. Autobusy vlastněné krajem jezdí tam, kde mají, jezdí včas a hospodaření společnosti je za první pololetí roku 2020 v černých číslech. Přes omezení a opatření v nouzovém stavu v době koronavirové krize je společnost ČSAD Liberec v zisku 826 tisíc korun a servisní společnost Autocentrum NORD v zisku 1,971 milionu korun. Hodnota společnosti roste a není žádný důvod, aby její hospodaření bylo neúspěšné. Hodnota majetku společnosti roste a až desetiletý kontrakt na konci roku 2029 skončí, bude mít krajská samospráva fungující společnost s hodnotou několika set milionů korun schopnou zajistit dopravu na území celého kraje, a to za cenu složenou jen ze skutečných nákladů potřebných k zajištění takové veřejné dopravy.

Společnost ČSAD Liberec zahájila obnovu vozového parku a od ledna jezdí na linkách 17 nových autobusů Iveco Crossway v nejlepší možné konfiguraci, včetně klimatizace nejenom pro řidiče, ale také v prostoru pro cestující. V obnově vozidel budeme pokračovat i v dalších měsících a mám radost také z toho, že se nákupu povedl, i přes snahy konkurence, je prostřednictvím ÚOHS zastavit. Založení společnosti Autobusy LK v roce 2017, následná investice do odkoupení společností ČSAD Liberec a Autocentrum NORD a vytvoření vnitřního dopravce včetně navýšení základního kapitálu potřebného k nákupu nových autobusů byla podle mého názoru nejlepší investice kraje v posledních letech.

Ptáte se proč? Liberecký kraj investoval do odkoupení společností ČSAD Liberec a Autocentrum NORD, do jejich stabilizace a nákupu nových autobusů celkem 97,1 milionů korun a získal tak 99 procent ve dvou společnostech, jejichž aktiva byla k 30. 6. 2020 téměř dvojnásobná. Krajskému dopravci se daří

a stal se trnem v oku těm, kteří byli dlouhá léta napojeni na krajský rozpočet jako pijavice. Ostatně pan Vařil se netají tím, že krajského dopravce považuje za otevřenou ránu ve svém dlouhé roky budovaném systému bílých koní neviditelného podnikatelského impéria.

Všechny poslední události, rozhodnutí Krajského soudu v Brně, které potvrdilo správnost postupu Libereckého kraje při nákupu akcií ČSAD Liberec v roce 2017 a nezákonné rozhodnutí předsedy ÚOHS i ekonomické výsledky ČSAD Liberec jsou pro mě jasným potvrzením správného postupu při vytváření krajského dopravce. Proto budeme pokračovat v jednáních o odkoupení ČSAD Česká Lípa a převzetí dopravy také na Českolipsku. Chceme mít dopravní náklady hrazené z rozpočtu kraje pod kontrolou a významně zlepšit stav vozového parku, který nabízíme cestujícím."

Martin Půta
hejtman Libereckého kraje