

ÚSTECKÝ KRAJ

Rok po autobusové krizi

Ušetřili jsme a demonopolizovali trh, říká hejtman Jiří Šulc

EURO: Uplynul již více než rok od dramatických událostí v autobusové dopravě v Ústeckém kraji, kdy Dopravní podnik Ústeckého kraje (DPÚK) nechal na zastávkách postávat tisíce cestujících. Mezitím se kraji podařilo navázat nové vztahy s jinými dopravci. Jak tyto změny hodnotíte?

ŠULC: Před více než rokem, kdy společnost DPÚK protiprávně přerušila provoz stovek svých spojů, se jednalo o skutečně krizovou situaci, když jsme se – na první pohled v marném boji – postavili nebývalému monopolu. Naši občané však situaci zvládli. Po všech společně prožitých bezesných nocích, krizových chvílích a improvizacích v takřka neřešitelných stavech jsme dnes v lepší situaci než před ní. Ústecký kraj uzavřel s novými dopravci osmileté smlouvy formou transparentních tendrů otevřených všem potenciálním zájemcům. Délka těchto smluvních vztahů by měla být určitou zárukou stability. Dopravce totiž může s větší jistotou investovat do kvalitnějšího vozového parku a kraj může připravovat s jednotlivými dopravci dopravní změny s větším časovým předstihem. Nová situace dává předpoklad pro optimalizaci dopravy a zlepšování její kvality při nákladech výrazně nižších, než činily stupňující se požadavky DPÚK. A především již nikdy nebude kraj bez možnosti obrany proti bezohlednému monopolu.

EURO: Mohl byste porovnat současný stav s dřívějšími náklady na zajištění autobusové dopravy?

ŠULC: Je třeba rozlišovat, zda se jedná o hodnoty vztahované ke „kilometrovému“ výkonu dopravce, nebo o hodnoty celkové. Pro porovnání zvolím raději rok 2005, neboť ten loňský, jak jistě uznáte, byl dosti atypický. Průměrné náklady na trhu – takzvaná cena dopravního výkonu – v roce 2005 činily 30,60 koruny za kilometr. Aktuálně je tato hodnota o 40 haléřů nižší. Mohlo by se zdát, že na tom nejsme v Ústeckém kraji o moc lépe.

Je však třeba si uvědomit, že základním důvodem neshody na dodatku smlouvy mezi společností Dopravní podnik Ústeckého kraje a krajem pro rok 2006 byl ultimativní požadavek dopravce navýšit cenu dopravního výkonu z 30,60 na 39,11 koruny za km, což je o 8,50 koruny více. To je již rozdíl určitě výraznější. V takovém případě by totiž Ústecký kraj v roce 2006 uhradil tomuto dopravci za prokazatelnou

ztrátu více než 313 milionů korun proti původním 182 milionům v roce 2005. Navíc dopravce v jednu chvíli stupňoval své požadavky i přes ultimativní cenu 39,13 koruny za kilometr, což je již zcela nemravná cena. Kdybychom počítali se stejnými hodnotami i pro další roky, pro které si DPÚK osoboval – aniž by pro to měl jakoukoliv oporu v zákoně – takřka výhradní právo provozovat dopravu v kraji v rámci závazku veřejné služby čili až do roku 2011, zaplatil by Ústecký kraj dopravci prokazatelnou ztrátu v celkové výši téměř 1,9 miliardy korun a navýšení by činilo s inflací přibližně miliardu navíc.

EURO: Odkud by tyto peníze mohl kraj vzít?

ŠULC: Kdyby kraj přistoupil na požadavek dopravce na navýšení uhrady prokazatelné ztráty, musel by tyto prostředky v rozpočtu kraje hledat například na úkor

Je třeba poodhalit jedno tajemství. Víte, odkud pramenil zájem o neustálý nákup nových autobusů?

zdravotnictví nebo školství. Lze tedy říci, že zvoleným postupem Ústecký kraj zamezil neúměrnému navýšování nákladů za dopravu, které by při omezených rozpočtových zdrojích samozřejmě musely být na úkor jiných sektorů, za které je kraj odpovědný. Při objemu peněz, které DPÚK požadoval, jsme uhájili tolik, kolik představuje vybavení kupříkladu špičkové kliniky nebo jiného srovnatelného pracoviště v krajské Masarykově nemocnici.

EURO: DPÚK ve svých tiskových prohlášeních namítá, že k úsporám došlo na úkor kvality dopravy a životního prostředí. Zabýval se kraj i těmito aspekty, nebo byla důležitá pouze cena?

ŠULC: Zde je třeba poodhalit jedno tajemství. Víte, odkud pramenil zájem o neustálý nákup nových a nových autobusů? Víte, že DPÚK kupoval autobusy do takzvané ekologické flotily takřka výhradně od své kapitálově provázané firmy? A víte za jaké ceny? Odpověď je pak již zcela jasná!

Pro kraj nebyla samozřejmě důležitá pouze cena, i když se to tak bohužel často prezentuje. Dopravce, který se totiž chtěl ucházet o uzavření smlouvy o závazku veřejné služby s krajem, se musel zavázat ke splnění řady podmínek. Mezi nimi je také důraz na kvalitu vozového parku. Do tří let by nejstarší vozidlo mělo být maximálně osmileté, přičemž obdobně sledováno je také plnění emisních norem. Podrobné standardy kvality jsou stanoveny i ve vztahu k celé řadě dalších parametrů, mezi nimiž lze uvést především požadavky na plynulost a pravidelnost dopravy, včasnost spojů, čistotu dopravních prostředků, informovanost a odbavování cestujících. DPÚK odmítal na podobná ujednání s krajem přistoupit, nemohli jsme ho postihovat za nekvalitní služby, jak to již činíme dnes. Současní smluvní dopravci kraje již první pokuty ve výši 1,5 milionu korun za starý nebo špinavý autobus dostali. Nenapraví-li svá pochybení, dostanou pokuty další, případně jim může být smlouva vypovězena. Na plnění našich požadavků budeme trvat.

EURO: Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) potvrdil své prvoinstanční rozhodnutí o tom, že se DPÚK náhlým přerušením dopravy dopustil zneužití dominantního postavení. Pro veřejnost, která se nemohla dostat do práce, škol a úřadů to byla poněkud nepřehledná právní situace.

ŠULC: Domnívám se, že z právního pohledu je věc jasná. Závazek veřejné služby trvá pouze tehdy, je-li v platnosti smlouva. Kraj má navíc jako každý veřejný subjekt povinnost řádně hospodařit se svými prostředky a neposkytovat veřejnou podporu, tedy zamezit ekonomicky neodůvodněným úhradám ve prospěch soukromých subjektů, jimiž by mohlo dojít k narušení hospodářské soutěže. Za situace, kdy dotace poskytované DPÚK ve formě takzvané úhrady prokazatelné ztráty vysoce převyšovaly celostátní průměr i rozpočtové možnosti kraje, neměli jsme jinou možnost než smlouvy ukončit a řešit situaci prostřednictvím výběru nových dopravců.

Stalo se tak prostřednictvím otevřených, transparentních koncesních řízení, do nichž se měl možnost přihlásit každý dopravce s příslušným podnikatelským oprávněním. Výsledkem byla dramatická úspora

prostředků a demonopolizace trhu veřejné dopravy v kraji. To vše za smluvních podmínek, jež svojí náročností pro dopravce vysoce převyšují závazky dříve platné ve vztahu k DPÚK. Jak již bylo zmíněno, nové smlouvy obsahují velmi přísné požadavky v oblasti kvality a ekologie, které přes různá mediální prohlášení DPÚK ve starých smlouvách zcela chyběly. Za neplnění těchto požadavků jsou stanoveny přísné sankce, které kraj po dopravcích vymáhá.

EURO: Zástupci DPÚK ale tvrdí, že firma nedostala od kraje zaplacení za služby, které ve skutečnosti poskytla, bez ohledu na výpověď smlouvy. Můžete vysvětlit váš postoj k tomuto stanovisku.

ŠULC: Polemika o této otázce a její mediální zneužívání ze strany DPÚK vychází ze záměrného nepochopení věcné podstaty problematiky smluv o závazku veřejné služby. Předmětem smluv není odběr služeb dopravce krajem, ale poskytování dotací na služby, které dopravce poskytuje třetím osobám – cestujícím. Kraj zde jinými slovy nepůsobí jako odběratel služby, ale jako veřejnoprávní subjekt poskytující dopravci dotaci na provozování určité služby ve prospěch jiných. Takovou dotaci lze však poskytovat pouze na základě smlouvy o závazku veřejné služby.

Jestliže smlouva o závazku není, je čisté na dopravci, zda se rozhodne dopravu na předemném spojení dále provozovat, protože se mu to vyplatí, nebo takovou dopravu ukončit. Když se však rozhodne k ukončení dopravy, musí tak učinit v souladu se zákonem a evropskými předpisy. To znamená, že musí svůj záměr oznámit alespoň tři měsíce předem a požádat stanoveným způsobem o změnu jízdních řádů, případně o odnětí licence. DPÚK tento zákonný postup zcela ignoroval a využíval na úkor cestujících přerušování dopravy coby nátlakový prostředek na kraj, aby tento akceptoval jeho stupňující se požadavky. Ke stejnému závěru již koncokonců ve svém pravomocném rozhodnutí dospěl i nezávislý Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, jak jste zmiňoval.

EURO: DPÚK však namítá, že má právo provozovat dopravu z historických důvodů, protože tak jeho právní předchůdci v regionu vždy činili, a že jeho oprávnění na úhradu prokazatelné ztráty vyplývá z licence.

ŠULC: Myslím, že tento argument jen dalším z příkladů klamavé kampaně vedené ze strany DPÚK s úmyslem zmást veřejnost a zkreslit pravidla vyplývající z platného právního řádu. V právním státě nikdo nemá historicky zaručené právo dostávat dotace, natož je nemravně zvyšovat. Dotace se poskytují pouze za jasně stanovených podmínek a samozřejmě na nediskrimi-



JIŘÍ ŠULC (49)

Narodil se 26. dubna 1958 v Mostě, vystudoval Stavební fakultu ČVUT v Praze (obor pozemní stavby). V letech 1983 až 1984 byl projektantem v Průmstavu Praha a poté pracoval v Investorskó-inženýrské organizaci Most. Od roku 1990 byl členem městského zastupitelstva v Mostě, od roku 1991 zastává politiku ODS. V roce 1994 byl zvolen starostou – povýšením Mostu na statutární město se stal primátorem, jímž zůstal až do března 2001. Hejtmanem Ústeckého kraje se stal v roce 2000 a v roce 2004 post obhájil. Je ženatý, má tři děti.

natorní bázi. DPÚK jako potomek bývalé ČSAD nemůže přece mít proti jiným dopravcům žádné privilegované postavení. Každý dopravce ve veřejné linkové dopravě působí na základě licencí, což jsou oprávnění k provozování vymezených linek. Tyto licence jsou vlastně dokumentem, který stanovuje, že dopravce nějakou dopravu chce provozovat a splňuje zákonem požadavky pro tuto činnost. V žádném případě licence nezakládá povinnost samosprávy kraje, aby eventuelně ztrátu z této činnosti platila z veřejných prostředků. Takový postup by vedl k absurditám typu, že třeba pekař mající příslušná povolení a oprávnění pro pečení chleba a rohlíků by v okamžiku, kdy u něho lidé nenakupují

základních práv, vyvlastnění a zneužívání moci, bylo jí v některém z probíhajících řízení dáno za pravdu?

ŠULC: Prohlášení DPÚK o vyvlastňování jsou lživá, to je snad každému dnes zřejmé! Vždyť nežijeme v padesátých letech a Ústecký kraj není všemocný národní výbor. DPÚK vede mediální kampaň, která je součástí masivního, stále rostoucího tlaku na tok peněz daňových poplatníků, které by dle představ DPÚK měly směřovat do soukromé firmy. Kdo zneužil své moci a nechal lidi na zastávkách? Zatím žádný z orgánů, které se sporem zabývaly, nedal za pravdu DPÚK. Kromě diskutovaného rozhodnutí o zneužívání dominantního postavení ze strany DPÚK tato společnost ne-

busů a že objednáci lhůta nových je šest až deset měsíců. Ovšem jsou tu již noví dopravci a ti se nám ve smlouvách zavázali k dodržování určitého stáří vozů. A Ústecký kraj bude splnění těchto závazků vymáhat. V tomto směru již bylo rozhodnuto o uplatnění smluvních pokut vůči dopravcům, kteří příslušné závazky neplní. Přiznávám, že mě ukládání těch pokut mrzí, ale podepsané smlouvy jsou platné a dodržovat je musíme všichni. Dalším problémem je určitá setrvačnost v chování cestujících, kdy někteří z nich byli nuceni v době autobusové krize veřejnou dopravu opustit a již se k ní nevrátili. Naším úkolem společně s dopravci je nabídnout kvalitní dopravu, která je přiláká zpět.

EURO: A jaké máte reakce od lidí na rozsáhlé změny?

ŠULC: Reakce občanů jsou různé. Předmětem negativních připomínek je především již zmiňovaná kvalita vozového parku, na jejímž dodržování striktně trváme. Dalším problémem v některých částech kraje stále zůstává nedostatek kvalitních řidičů, což je při padesáti tisících nezaměstnaných v kraji přinejmenším závažné. Lidé jsou většinou více spokojeni, když je veze jim známý řidič. I přesto jsme však měli velmi pozitivní ohlas právě na nové řidiče.

Krize v autobusové dopravě – zaviněná DPÚK – neudělala Ústeckému kraji dobrou reklamu. Je ale již minulostí a v blízké budoucnosti nabídneme v našem regionu přehlednou, fungující, komfortní, dostupnou a přitom nepředraženou dopravu, využívající autobusů i železnice. Konečně máme možnost zavést v kraji dopravu takovou, jakou si jeho občané za nemalé odváděné daně zaslouží, kdy čisté autobusy – a v blízké budoucnosti snad i vlaky – budou v pravidelných časech a podle potřeb přepravovat cestující za prací nebo děti do škol.

Nedávno nám jeden z dopravců představil nové autobusy Mercedes, jež budou nasazovány v našem kraji. Jsou v nadstandardní výbavě, s motory splňujícími normy EURO 5 – tedy s některými lepšími parametry, než mají plynové motory. Přitom ty moderní vozy jsou možná až o polovinu levnější než Ekobus. To ostatně na celý spor, který jsme s DPÚK vedli, vrhá trochu jiné světlo. Vždyť právě náklady na pořízení drahého vozového parku DPÚK argumentoval při jednáních o větších dotacích a byl neústupný.

Veřejná doprava v Ústeckém kraji se tedy uzdravuje. Náš koncept je jednoduchý a mají v něm své místo jak autobusy, tak i železnice. Ústecký kraj ukázal, že takovou krizi zvládnout umí, avšak přivítali bychom – a jistě i ostatní kraje – funkční zákon o veřejné dopravě.

ISTVÁN LÉKÓ (istvan.leko@euro.cz)



Krize v autobusové dopravě – zaviněná DPÚK – neudělala Ústeckému kraji dobrou reklamu. Je ale už minulostí.

a jemu by vznikla ztráta, běžel na kraj, aby ten mu ztrátu proplatil. Dnes existuje mnoho linek, které vůbec dotovány nejsou, a přesto je má zájem provozovat i více dopravců najednou. Přidělováním stále rostoucích dotací ve prospěch DPÚK bez řádných výběrových řízení by Ústecký kraj navíc hrubým způsobem porušil právo evropského společenství a příslušné dotace by představovaly takzvanou zakázanou veřejnou podporu. Chci tím pouze říci, že postup Ústeckého kraje při autobusové krizi byl nejen pro kraj a jeho občany hodně bolavý, ale potvrdilo se, že jediný správný, nejvhodnější z pohledu hospodářského nakládání s veřejnými prostředky. Vlastně jediný možný v souladu se zákonem.

EURO: Společnost DPÚK veřejně hovořila o pošlapávání svých

uspěla se svojí stížností k Ústavnímu soudu ani se žalobami podanými proti Ústeckému kraji u soudů v Praze a v Ústí na Labem, když tyto soudy řízení o příslušných žalobách zastavily. Soudy naproti tomu daly za pravdu Ústeckému kraji, že ze strany DPÚK docházelo k protiprávnímu užívání znaku Ústeckého kraje a že samotná obchodní firma DPÚK je klamavá, když vytváří zcela mylnou představu spojení mezi touto společností a krajem.

EURO: S jakými problémy se potýkáte nyní v oblasti autobusové dopravy?

ŠULC: S některými dopravci řešíme dodržování jejich závazků v oblasti kvality vozového parku. DPÚK při svých nátlakových akcích dobře věděl, že ve střední Evropě není volných 400 slušných auto-