

Josef Šedlbauer/Změna - Šance vyhnout se vyděračskému monopolu

30. 08. 2017 11:39

Rozhodnutí o odkupu ČSAD Liberec a zřízení vnitřního dopravce bude jedním z těch, které Liberecký kraj podstatně a dlouhodobě ovlivní. Ne navenek, autobusy budou jezdit v každém případě. Hraje se ale o to, zda peníze na dopravní obslužnost, což

Rozhodnutí o odkupu ČSAD Liberec a zřízení vnitřního dopravce bude jedním z těch, které Liberecký kraj podstatně a dlouhodobě ovlivní. Ne navenek, autobusy budou jezdit v každém případě. Hraje se ale o to, zda peníze na dopravní obslužnost, což je největší položka krajského rozpočtu, bude mít pod kontrolou kraj, nebo soukromá společnost.

Společnost BusLine se letos na jaře dostala na dosah monopolu v autobusové dopravě. Zřízení vlastní dopravní firmy je teď pro kraj asi poslední šancí, jak tomu zabránit. Kritizovali jsme kroky, které v dopravních zakázkách vedení kraje dělalo v posledních letech. Teď už je jasné, že oprávněně. Odkup jedné firmy a zřízení vnitřního dopravce ovšem podporujeme. Dobrou zprávou je, že se vedení kraje nebo aspoň jeho část, dokázala.

Už víme, k čemu vede monopolní postavení jednoho dopravce. Aktuálně jezdí společnost BusLine pro kraj za 34,77 Kč, ČSAD Liberec za 26,80 Kč a ČSAD Česká Lípa za 30,99 Kč. Kdyby BusLine jezdil za cenu ČSAD Liberec, kraj by ušetřil kolem 45 milionů korun za rok. Takový rozdíl v cenách je nezdůvodnitelný.

BusLine tvrdí, že majetkový vstup Libereckého kraje do soukromé firmy má být veřejnou zakázkou. Nikdo ale nemá představu, jak takovou zakázku smysluplně sestavit, a není také známo, že by nějaký veřejný zadavatel postupoval při nákupu obchodního podílu podle zákona o veřejných zakázkách. Naopak existují protipříklady, kdy jsou akcie odkupovány přímo, jako v případě odkupu akcií SČVaK Severočeskou vodárenskou společností od Veolie.

„Podstatné je postupovat otevřeně a hledat co nejvýhodnější řešení pro Liberecký kraj. Převzetí ČSAD Liberec a jeho převedení na vnitřního dopravce není cílem, je to jen možnost ke zlepšení budoucí pozice kraje při objednávání a zajišťování autobusové dopravy. Může se toho samozřejmě ještě hodně pokazit. Teď je ale potřeba udělat první a nezbytný krok,“ dodává Jaromír Baxa.

„Menšinový podíl v ČSAD má i město Liberec, zhruba 7 %. Vstup kraje vítáme, vznikne tak další dopravce v plně veřejném vlastnictví. To otevírá prostor i pro budoucí spolupráci mezi DPMLJ a ČSAD například v oblasti společných nákupů a s tím spojených úspor,“ říká náměstek libereckého primátora Jan Korytář.