

Ako je to s autobusmi v kraji?

Otázky a odpovede

Prečo napadol Banskobystrický kraj dodatky na súde? O čo v tomto spore ide? Prečo nejazdili počas posledného januárového víkendu prímestskej spoje? Dalo sa na takúto situáciu pripraviť? Prinášame odpovede na najčastejšie otázky o prímestskej autobusovej doprave.

O čo ide v spore o prímestskú dopravu? Prečo sa kraj súdi o platnosť dodatkov a ako tento spor vznikol?

Základný problém vznikol ešte za bývalého vedenia, kedy bol županom Marian Kotleba. Zastupiteľstvo v tom čase schválilo, a vtedajší župan podpísal, dodatky k starým desaťročným zmluvám s dopravcami, v rozpore s európskym právom. Takéto dodatky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) 1370/2007, nemôžu byť v žiadnom prípade podpísané. Bez verejnej súťaže môže byť podpísaná jedine nová zmluva, aj to na dva roky a nie na päť rokov. Na túto skutočnosť súčasné vedenie kraja prišlo pri audite, ktorý si dalo vypracovať ešte na začiatku funkčného obdobia. Po tomto zistení ponúkla župa dopravcom nové zmluvy za rovnakých podmienok na dva roky, ktoré však oni odmietli a trvali na platnosti dodatkov na päť rokov. Pre uvedený rozpor sa BBSK obrátil na súd, ak by tak BBSK neurobil, vystavoval by sa riziku vysokých pokút za nezákonný postup a obmedzovanie hospodárskej súťaže.

Kedy boli tieto dodatky uzavreté?

Dodatok so Slovenskou autobusovou dopravou Zvolen podpísal Marian Kotleba iba niekoľko týždňov pred voľbami – 11. septembra 2017 a dodatok so SAD Lučenec bol dokonca podpísaný desať dní po prehratých voľbách - 14. novembra 2017.

ČASOVÁ OS DODATKOV



Čo kraj získal týmto súdnym sporom, v ktorom mu dal prvostupňový súd, zatiaľ neprávoplatne, za pravdu?

V prípade sporov s autobusovými dopravcami padlo zatiaľ v decembri 2019 len rozhodnutie tzv. medzitýmnym rozsudkom na Okresnom súde vo Zvolene, ktoré sa týka zmluvného vzťahu so Slovenskou autobusovou dopravou Zvolen. Rozsudok zatiaľ nenadobudol právoplatnosť. V prípade, ak rozsudok právoplatnosť nadobudne, v prvom rade to znamená potvrdenie toho, že BBSK konal v prípade napadnutia dodatkov správne a zabránil vysokým pokutám. Rovnako to znamená skrátenie času, ktorý by musel uplynúť do vyhlásenia transparentnej verejnej súťaže na prevádzkovateľa verejnej autobusovej dopravy. V neposlednom rade je to významný krok ku korektnému a prehľadnému nastaveniu vzťahov s SAD Zvolen a vyrovnaníu všetkých oprávnených nárokov, čo je aj prioritou BBSK.

Je tento spor o peniazoch?

Tento spor nie je výsledkom svojvôle BBSK, nie je primárne o peniazoch a už vôbec nie je o snahe nejakého dopravcu diskriminovať alebo obchádzať. To, o čo kraju išlo a stále ide, je postupovať v súlade so zákonom. Zmluvný vzťah s dopravcami preto nemohol zakladať na dodatkoch, ktoré sú s ním v rozpore.

Prečo ste situáciu začali riešiť, až keď bolo zle?

Túto situáciu súčasné vedenie BBSK s dopravcami rieši už od septembra 2018. Hneď po kontrole zmlúv sme im ponúkli novú zmluvu s rovnakými podmienkami ako mali dojednané, ale namiesto protiprávných piatich, len na dva roky. To však odmietli.

Čo urobil kraj, aby zamedzil nepremávaniu prímestských autobusov, ktoré prevádzkuje SAD Zvolen?

- Toto rozhodnutie o nepremávaní prímestských autobusov počas posledného januárového víkendu 2020 urobil dopravca svojvoľne, bez toho, aby mal na to akýkoľvek zákonný alebo ekonomický dôvod. Banskobystrický kraj začal okamžite po jeho rozhodnutí konať a aktivoval všetky zákonné nástroje, ktoré má k dispozícii. Ešte 24.1.2020 sa obrátil na súd, aby neodkladným opatrením rozhodol o tom, že dopravca musí jazdiť, kým nenadobudne právoplatnosť rozsudok o dodatkoch. Žiaľ, na Slovensku súdy ani v takýchto krízových situáciách nerozhodujú okamžite a preto takéto rozhodnutie prišlo až o päť dní neskôr a nedokázalo zabrániť víkendovej odstávke spojov. V každom prípade platí, že SAD Zvolen musí jazdiť do právoplatnosti rozsudku aj podľa nariadenia súdu.
- Druhú vec, ktorú kraj urobil je, že ako dopravný správny orgán vydal nariadenie, ktorým dopravcovi nariadil vykonávať dopravu vo verejnom záujme v zmysle platných licencií a cestovných poriadkov. Túto možnosť mu dáva zákon, ktorý však už nemyslí na to, čo robiť v prípade, ak sa nariadenie nepodarí doručiť. To sa stalo v tomto prípade, keď sa pracovníci BBSK pokúšali nariadenie doručiť hneď 25.1.2020 ráno, nikto ho však neprevzal. Kraj v správnom konaní pokračuje, nariadiť dopravu môže dopravcovi po dobu 60 dní a potom svoje nariadenie predlžovať.
- V neposlednom rade, BBSK sa vytrvalo a mnohonásobne snažil s dopravcom stretnúť a situáciu si vysvetliť za jedným rokovacím stolom, zo strany vedenia SAD Zvolen však

na to nebola vôľa. Zúčastnili sa zatiaľ jediného rokovania, 24.1.2020, ktoré však zlyhalo na nezákonných požiadavkách dopravcu. Ten trval na podpísaní dodatku číslo 10 k pôvodnej zmluve, čo je však úplne v rozpore so zákonom, ktorý takéto zmluvy dodatkovať nepovoľuje.

- > Kraj sa tiež obrátil na vládu a štátneho akcionára MH Manažment, ktorý má v SAD Zvolen takmer 40% podiel, aby sa rokovania zúčastnili. Žiaľ, snahu o hľadanie riešení títo vyhodnotili ako obviňovanie a namiesto konštruktívneho dialógu adresovali BBSK odkazy cez médiá.
- > Vzniknutá situácia zároveň poukázala na diery v legislatíve, fungovaní súdov a praktickú nevykonalnosť práva. Podobná situácia sa odohrala v Žilinskom samosprávnom kraji, kde dopravcovia bojkotovali verejnú súťaž. Aj preto pripravuje pracovná skupina SK8 návrh novely zákona, ktorá podmienky pre vykonávanie dopravy vo verejnom záujme nielen transparentní, ale poskytne samosprávam aj účinné nástroje na jej zabezpečenie.

Mala župa plán B?

So Slovenskou autobusovou dopravou Zvolen mal BBSK dohodu [zo začiatku roka 2019], ktorá počítala s oboma scenármi rozhodnutia súdu. Ak by súd dal za pravdu dopravcovi, bol kraj pripravený pokračovať v plnení, ktoré tento dodatok stanovoval. Ak by súd dal za pravdu BBSK, dohoda bola, že kraj vyrovná všetky oprávnené záväzky z minulosti [čo sa už stalo, okrem záväzku z roku 2018, na ktorý je potrebný právoplatný medzitémny rozsudok OS vo Zvolene] a uzavrie novú dvojročnú zmluvu v zmysle platnej legislatívy a za primeranú cenu. Na scenár, ktorý nastal v priebehu posledného januárového víkendu, nebolo možné sa pripraviť, najmä s ohľadom na to, že medzitémny rozsudok Okresného súdu vo Zvolene stále nie je právoplatný. Plánom A, B, aj C bol a stále je zákon a jeho dodržiavanie. Na alternatívu konania, ktoré nie je v medziach zákona, sa verejná inštitúcia nemôže, a v prípade BBSK ani nechce pripraviť.

Ako zabránite, aby sa situácia opakovala?

Rozhodnutie Slovenskej autobusovej dopravy Zvolen odvolať sa voči medzitémnemu rozsudku OS Zvolen vo veci platnosti dodatkov znamená, že vynesenie právoplatného rozsudku sa odkladá minimálne o niekoľko mesiacov. BBSK, rovnako ako v minulosti, vynaloží maximálne úsilie na to, aby v priebehu tejto doby dohodlo so zástupcami dopravcu záväzný postup tak, aby sa pri akomkoľvek právoplatnom rozhodnutí súdu neopakovala situácia z posledného januárového víkendu.

Prečo BBSK dopravcovi neplatí?

Všetky oprávnené platby, aj so zálohou za mesiac január 2020, sme zaplatili. Dokonca sme 24. 1. 2020 predčasne zaplatili aj straty za rok 2019. Len v priebehu januára poslal kraj na účet SAD Zvolen takmer 4 milióny eur a ďalšieho 1,6 milióna za rok 2018 dal 27.1.2020 do notárskej úschovy. V prípade záväzkov z roku 2019 bol náš rozpor v tom, že dopravca si do nich započítal aj odpisy 28 nových autobusov. Takúto kúpu však nemal zo strany kraja schválenú. Preto sme odložili rokovanie o tomto bode na koniec účtovného roku tak, ako bolo zvykom po minulé roky. V rámci januárových rokovaní urobila župa ústretový krok a nákup týchto autobusov dopravcovi uznala. Najmä s ohľadom na to, že ich využíval na zabezpečenie služby vo verejnom záujme.

Prečo ste SAD Zvolen nezaplatili všetko hneď, aj za rok 2018?

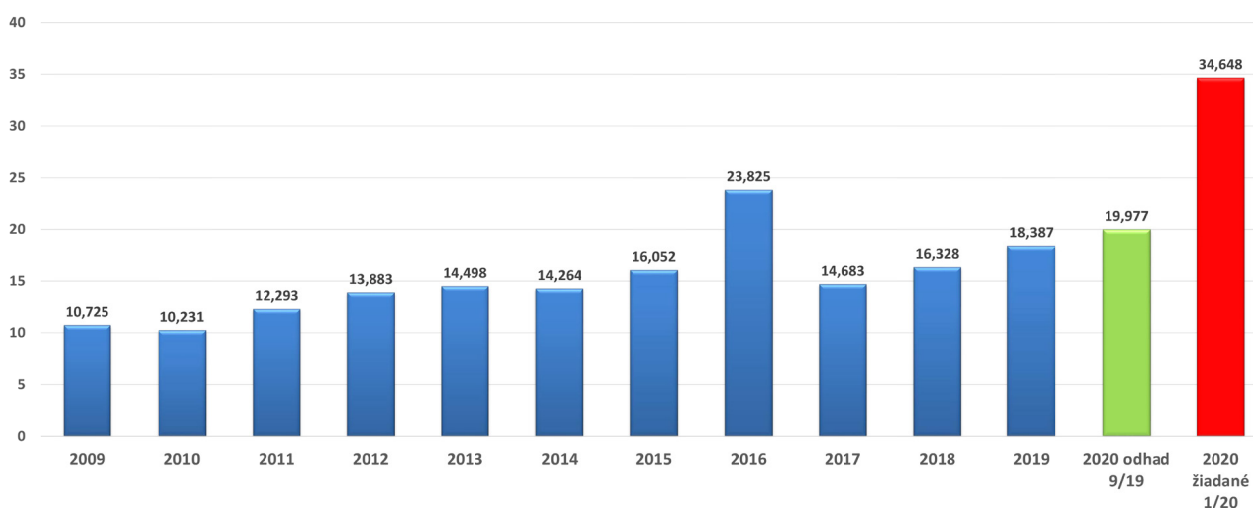
Kraj tak v tejto chvíli nemôže urobiť. Tieto peniaze nemajú základ v zmluve a rozsudok, ktorý by ich mohol SADke prisúdiť, do tejto chvíle nenadobudol právoplatnosť. Preto aj keby sme chceli, nemôžeme túto sumu zaplatiť bez toho, aby sme konali protiprávne. Tak pri narábaní s peniazmi občanov konať nemôžeme.

Kolko peňazí žiadal a žiada od BBSK dopravca Slovenská autobusová doprava Zvolen za stratu z poskytovania verejnej prímestskej autobusovej dopravy?

Vývoj straty z prímestskej dopravy

Dopravca - Slovenská autobusová doprava Zvolen, a.s.

Účtované straty (v miliónoch €)



Slovenská autobusová doprava Zvolen požadovala od februára 2020 zálohové platby vo výške takmer 2,9 milióna eur mesačne, čo za rok predstavuje viac ako 34 miliónov eur. Prečo nie je možné ich SAD uhradiť?

BBSK ako verejný subjekt musí nakladať zo zákona s verejnými peniazmi hospodárne a musí vedieť preukázať dôvod, na základe ktorého uskutočňuje nejaký finančný prevod. Kým nebudeme vedieť, čo je v kalkulácii požadovaných záloh zo strany Slovenskej autobusovej dopravy Zvolen + kým ich nebudeme schopní legitímne zdôvodniť, tak v zmysle zákona nemôžeme takúto sumu uhradiť. Ide pritom o sumu takmer dvojnásobne vyššiu, než ju vyčíslil samotný dopravca pred štvrt' rokom. Takýto nárast za tak krátku dobu nemôže podľa BBSK stáť na reálnych číslach a skôr sa javí ako reakcia na medzitýmny rozsudok Okresného súdu vo Zvolene. BBSK preto dopravcu pozval na konzultáciu ohľadom nastavenia primeranej výšky zálohovej platby, ktorá by pokryla oprávnené náklady dopravcu. Táto však stále neprebehla.

Akým spôsobom SAD Zvolen zdôvodnil navýšenie sumy na zálohové platby?

Nijako ich nezdôvodnil, akurát uviedol, že uhradená záloha za január bola zo strany BBSK „neodôvodnene nízka“. Nimi požadovaná záloha podľa ich stanoviska „objektívnejšie

zohľadňuje ekonomické náklady dopravcu," ktoré sú oproti minulému roku, ako aj prvému odhadu priamo od dopravcu v septembri 2019, takmer dvojnásobné.

Čo by znamenalo, ak by BBSK zaplatilo dopravcovi z verejných peňazí o takmer 14 miliónov eur viac, bez relevantného odôvodnenia?

Ak by kraj v tejto chvíli pristúpil na nové podmienky dopravcu, ktoré ročnú platbu záloh zvyšujú o cca 14 miliónov eur, znamenalo by to napríklad to, že by nemohol robiť údržbu ani jedného metra ciest II. a III triedy (na tú je v rozpočte na celý tento rok vyčlenených 13,4 miliona eur), alebo by mohol rovno zavrieť 22 svojich kultúrnych inštitúcií, ktorých bežná prevádzka stojí 9,7 milióna eur zamestnávajú viac ako 400 ľudí, alebo výplaty by počas roka dostala len viac ako polovica zamestnancov stredných škôl a školských zariadení, na ktoré je v rozpočte 25,5 milióna eur, alebo by poriadne nezvýšilo na platy zamestnancov v sociálnych službách, ktorí sa starajú o seniorov a zdravotne postihnutých a ročne kraj stoja 18,8 milióna eur.

Okrem sporu o dodatky, vediete ešte nejaký ďalší súdny spor s dopravcami?

Iný súdny spor so Slovenskou autobusovou dopravou Zvolen ani SAD Lučenec BBSK nevedie.

Týka sa podobný/rovnaký problém aj SAD Lučenec?

V prípade SAD Lučenec – vedíme súdny spor o ne/platnosti dodatkov podpísaných Marianom Kotlebom, teda situácia je obdobná. Riešime tiež rozdiel medzi výkazmi a zálohovými platbami, ale to je štandardná vec na konci účtovného roku.

Aké sú dlhodobé ambície a plány BBSK v otázkach verejnej dopravy?

Od začiatku funkčného obdobia sa snažíme o konštruktívnu spoluprácu s dopravcami a pracujeme na projektoch v prospech obyvateľov, ktoré zlepšujú dostupnosť verejnej dopravy, jej kvalitu a ktoré integrujú jednotlivé formy verejnej dopravy (vlak – bus – MHD). Cieľom BBSK je transparentná a férová súťaž, ktorá určí víťaza – teda prevádzkovateľa verejnej dopravy v kraji na obdobie celej dekády a ktorá sprístupní kraju kľúčové dáta dopravcov, potrebné pre ďalšie integračné procesy. Na tomto základe by sme radi stavali aj ďalšie kroky vedúce k integrovanému dopravnému systému, ktorý by bol prínosom pre všetkých obyvateľov kraja.

Prečo ešte neprebehla verejná súťaž na nového dopravcu?

Na príprave podkladov pre verejné obstarávanie pracuje Oddelenie verejnej dopravy BBSK od roku 2019. Tieto podklady však zatiaľ nie sú kompletne – chýbajú dva strategické dokumenty, a to: Plán udržiavateľnej mobility a Plán dopravnej obslužnosti. Na ich vypracovanie sú potrebné dáta od dopravcu, ktorý však doposiaľ neposkytol súčinnosť. Tieto údaje, napríklad o počte prepravených cestujúcich, najvyťaženejších trasách, dopravných uzloch a pod. preto zatiaľ kraj zbiera manuálne, čo je však časovo extrémne náročné. Napriek tomu by nový veľký tender na dopravcu mal byť vyhlásený už v roku 2021.

Kde získať ďalšie informácie?

O všetkých podstatných informáciách okamžite informujeme prostredníctvom webu a sociálnych sietí a informácie neustále aktualizujeme.