

**Harmonogram liberalizácie dopravných služieb vo  
verejnom záujme na železničných a špeciálnych  
dráhach**

## Obsah

|                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Harmonogram liberalizácie dopravných služieb vo verejnom záujme na železničných a špeciálnych dráhach</b> .....                        | 1  |
| <b>Prehľad situácie v porovnateľných krajinách (CZ, DK, HU, NL, PL)</b> .....                                                             | 6  |
| <b>Úvod</b> .....                                                                                                                         | 6  |
| <b>Rámcové podmienky vplyvajúce na proces liberalizácie</b> .....                                                                         | 9  |
| <b>Záver z Plánu dopravnej obslužnosti</b> .....                                                                                          | 9  |
| <b>Zmapovanie úsekov pre úspešné podnikanie na báze komerčných spojov (open access) kompatibilné so službami vo verejnom záujme</b> ..... | 10 |
| <b>Komerčné spoje v medzinárodnej prevádzke</b> .....                                                                                     | 10 |
| <b>Analýza možností zmlúv na zabezpečenie systémovej prevádzky integrovanými spoločnosťami na vymedzených regionálnych tratiach</b> ..... | 11 |
| <b>Stanovenie prevádzkových súborov pre jednotlivé súťaže</b> .....                                                                       | 11 |
| <b>Návrh prevádzkových súborov pre vyhlasovanie súťaží</b> .....                                                                          | 12 |
| <b>Opatrenia pre zabezpečenie koordinácie PSO na centrálnej / regionálnej úrovni</b> .....                                                | 14 |
| <b>Opatrenia pre zabezpečenie tarifnej jednoty</b> .....                                                                                  | 14 |
| <b>Návrh harmonogramu verejných súťaží</b> .....                                                                                          | 15 |
| <b>Potrebné legislatívne kroky</b> .....                                                                                                  | 16 |
| <b>Česká republika</b> .....                                                                                                              | 17 |
| <b>Organizácia verejnej služby v Českej republike</b> .....                                                                               | 17 |
| <b>Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu</b> .....                                                                                 | 17 |
| <b>Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu</b> .....                                                                                   | 17 |
| <b>Rozsah DSVZ</b> .....                                                                                                                  | 18 |
| <b>Zmluva</b> .....                                                                                                                       | 18 |
| <b>Výpočet úrovne kompenzácie</b> .....                                                                                                   | 19 |
| <b>Všeobecné platobné podmienky</b> .....                                                                                                 | 19 |
| <b>Trvanie DSVZ</b> .....                                                                                                                 | 20 |
| <b>Koľajové vozidlá</b> .....                                                                                                             | 20 |
| <b>Zapojenie regulačných orgánov</b> .....                                                                                                | 20 |
| <b>Dánsko</b> .....                                                                                                                       | 20 |
| <b>Organizácia verejnej služby v Dánsku</b> .....                                                                                         | 20 |
| <b>Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu</b> .....                                                                                 | 21 |
| <b>Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu</b> .....                                                                                   | 21 |
| <b>Rozsah DSVZ</b> .....                                                                                                                  | 22 |
| <b>Zmluva</b> .....                                                                                                                       | 22 |
| <b>Výpočet úrovne kompenzácie</b> .....                                                                                                   | 22 |

|                                                     |           |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| Všeobecné platobné podmienky .....                  | 23        |
| Trvanie zmluvy o DSVZ .....                         | 23        |
| Koľajové vozidlá.....                               | 23        |
| Zapojenie regulačných orgánov .....                 | 23        |
| <b>Maďarsko.....</b>                                | <b>24</b> |
| <b>Organizácia verejnej služby v Maďarsku.....</b>  | <b>24</b> |
| Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu.....   | 24        |
| Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu.....     | 25        |
| Rozsah DSVZ.....                                    | 25        |
| Zmluva.....                                         | 25        |
| Výpočet úrovne kompenzácie.....                     | 26        |
| Všeobecné platobné podmienky .....                  | 26        |
| Trvanie zmluvy o DSVZ .....                         | 27        |
| Koľajové vozidlá.....                               | 27        |
| Zapojenie regulačných orgánov .....                 | 27        |
| <b>Holandsko .....</b>                              | <b>27</b> |
| <b>Organizácia verejnej služby v Holandsku.....</b> | <b>27</b> |
| Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu.....   | 27        |
| Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu.....     | 28        |
| Rozsah DSVZ.....                                    | 28        |
| Zmluva.....                                         | 28        |
| Výpočet úrovne kompenzácie.....                     | 29        |
| Všeobecné platobné podmienky .....                  | 29        |
| Trvanie zmluvy o DSVZ .....                         | 29        |
| Koľajové vozidlá.....                               | 29        |
| Zapojenie regulačných orgánov .....                 | 29        |
| <b>Poľsko.....</b>                                  | <b>30</b> |
| <b>Organizácia verejnej služby v Poľsku .....</b>   | <b>30</b> |
| Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu.....   | 30        |
| Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu.....     | 30        |
| Rozsah DSVZ.....                                    | 31        |
| Zmluva.....                                         | 31        |
| Výpočet úrovne kompenzácie.....                     | 32        |
| Všeobecné platobné podmienky .....                  | 32        |
| Trvanie zmluvy o DSVZ .....                         | 33        |
| Koľajové vozidlá.....                               | 34        |

|                                                                                     |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Zapojenie regulačných orgánov .....</b>                                          | <b>34</b> |
| <b>Príloha 2 – návrh prevádzkových súborov a harmonogram verejných súťaží .....</b> | <b>35</b> |
| <b>Príklad špecifikácie prevádzkového súboru.....</b>                               | <b>38</b> |
| <b>Harmonogram verejných súťaží .....</b>                                           | <b>39</b> |
| <b>Príloha 3 – Výber železničnej infraštruktúry bez strategického významu .....</b> | <b>42</b> |
| <b>Príloha 4 – Prevádzkové súbory na základe systémovej prevádzky .....</b>         | <b>45</b> |

## Účel a cieľ liberalizácie

Dňa 24. decembra 2017 nadobudlo účinnosť Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016, ktoré mení a dopĺňa Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/77 (ďalej len „Nariadenie EP a Rady č. 1370/2007“). Snahou Európskej únie je liberalizácia trhu služieb železničnej dopravy ako podpora hospodárskej súťaže, ktorá prispieva k rozvoju železničnej dopravy a využitiu jej kapacitných možností. V zmysle čl. 8, odseku 2iii) Nariadenia EP a Rady č. 1370/2007 sa od 25. decembra 2023 ukončí možnosť zadávať zmluvy o službách vo verejnom záujme priamym zadáním, čo znamená, že Zmluvy vo verejnom záujme budú podliehať povinnej verejnej súťaži. Časť trhu môže byť i naďalej vyhradená pre priame zadanie, ale iba za výrazne obmedzených podmienok ustanovených v Nariadení EP a Rady č. 1370/2007. Z uvedeného dôvodu je nutné pristúpiť k procesu liberalizácia dopravných služieb vo verejnom záujme na železničných a špeciálnych dráhach (ďalej len „liberalizácia“) na území Slovenskej republiky, čo znamená otvorenie trhu služieb železničnej dopravy.

Liberalizáciu je nutné riešiť koncepčne a koordinovane v rámci celej verejnej osobnej dopravy na území Slovenskej republiky. Liberalizácia musí byť nastavená tak, že železničná doprava bude aj naďalej systémová, a to s cieľom naplnenia verejného záujmu, dopravnej politiky štátu a pokrytia požiadaviek cestujúcej verejnosti v jednotlivých regiónoch.

Cieľom liberalizácie je zvýšiť konkurenčný tlak na trhu vnútroštátnej železničnej dopravy za účelom zvýšenia a zlepšenia kvality služieb v osobnej železničnej doprave a zabezpečiť lepší pomer medzi kvalitou a cenou služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave. Pre vstup viacerých železničných podnikov na trh bude potrebné nastaviť jednotné pravidlá postupu súťaženia jednotlivých trás, čo prispeje k vytvoreniu rovnakých obchodných podmienok pre železničné podniky.

Medzi očakávané prínosy procesu liberalizácie trhu služieb železničnej dopravy patrí zvýšenie efektívnosti železničného systému, zvýšenie úrovne poskytovaných služieb, nižšia cena, vyššia flexibilita, prechod cestujúcej verejnosti z menej ekologického druhu dopravy na železničnú dopravu a s tým spojený pokles negatívnych externých nákladov dopravy.

Za účelom zabezpečenia efektívnejšieho prijímania záverov k začatiu procesu liberalizácie bola ministrom dopravy a výstavby SR zriadená pracovná skupina, ktorej predsedá odborník v železničnej doprave, ktorý dlhodobo pôsobil ako výkonný riaditeľ Spoločenstva európskych železničných podnikov a manažérov infraštruktúry (CER). Pracovnú skupinu ďalej tvoria zástupcovia Ministerstva dopravy a výstavby SR (ďalej len „MDV SR“) a zástupcovia Útvary hodnoty za peniaze Ministerstva financií SR.

Cieľom tohto materiálu je nastavenie potrebných krokov v rámci zjednodušenia procesov a postupov liberalizácie a stanovenie harmonogramu vyhlasovania súťaží jednotlivých prevádzkových súborov.

## Prehľad situácie v porovnateľných krajinách (CZ, DK, HU, NL, PL)

### Úvod

V poslednom desaťročí bola osobná železničná doprava postupne zorganizovaná podľa dvoch princípov: otvorený prístup na trh a prístup regulovaný.

Otvorený prístup je priamym komerčným bojom o miesto na trhu, t. j. na železničných tratiach; na druhej strane regulovaný prístup zahŕňa súťaž o vopred vymedzený trh, (trate), prostredníctvom zmluvných služieb. Pojem regulovanej súťaže sa teda vzťahuje na služby, ktoré vyžadujú zmluvný základ s orgánom verejnej správy vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme.

Tieto dva modely umožňujú rozvoj konkurencie medzi operátormi. Inými slovami, nie sú navzájom sa vylučujúce, ale komplementárne. Vzhľadom na implementáciu štvrtého železničného balíčka, dynamika týchto dvoch systémov bude ďalej posilnená; otvorené prístupové práva budú udelené železničným podnikom v súlade s pravidlami otvárania trhu. Zmluvy vo verejnom záujme budú podliehať povinnej verejnej súťaži.

Výsledok verejnej súťaže žiaľ nebude úspešný, ak kompetentný orgán nerešpektuje svoje finančné možnosti alebo nie je schopný poskytnúť adekvátne financovanie.

Časť trhu môže byť i naďalej vyhradená pre priame zadanie, ale iba za prísne definovaných podmienok.

Príloha 1 tohto materiálu poskytuje stručné zhrnutie rozsahu a fungovania služby vo verejnom záujme vo vybraných európskych krajinách. Je potrebné zdôrazniť, že sú uplatňované rozdielne organizačné modely odrážajúce rôznorodosť požiadaviek a rozmanitosť populácie žijúcej v často veľmi v špecifických geografických kontextoch s rôznymi potrebami.

Organizácia mobility v európskych krajinách je veľmi rozdielna, líši sa v závislosti od geografických podmienok, rozloženia populácie, historických skúseností ako aj role železnice v hromadnej doprave vo všeobecnosti.

Z poznatkov z jednotlivých krajín možno vybrať prvky, uplatniteľné na trhu osobnej železničnej dopravy na Slovensku. Počtom obyvateľov, hustotou a distribúciou populácie, ako aj úlohou železnice v systéme mobility je najbližšie Dánsko.

Dánsko, tak ako aj Slovensko, má excentricky umiestnené hlavné mesto, tvoriace aglomeráciu, kde žije približne 20 % populácie krajiny. Ostatné centrá osídlenia sú oveľa menšie a niektoré z nich v pomerne veľkej vzdialenosti od Kodane.

Pre ďalšie úvahy o liberalizácii železnice na Slovensku, by preto bolo užitočné zorganizovať míting(y) práve s odborníkmi dánskeho ministerstva dopravy za účelom výmeny informácií, skúseností, ako aj nastavenia pravidelnej spolupráce v tejto oblasti.

### **Organizácia dopravných služieb vo verejnom záujme**

Zo skúseností v krajinách EÚ (či už v Dánsku alebo kdekoľvek inde) vyplýva, že preferované je centrálné rozhodovanie o zákazkách, z úrovne ministerstva dopravy. Čo však neznamená, že regionálne samosprávy nemajú v organizácii železničnej dopravy svoju úlohu. Táto môže byť rôznorodá:

- a. zabezpečenie dopravných služieb vo verejnom záujme (ďalej len „DSVZ“) v nimi spravovanej oblasti,
- b. integrácia železničnej a autobusovej DSVZ (zmluvy, tarify),
- c. vlastníctvo železničnej spoločnosti zabezpečujúcej obsluhu v regióne,
- d. integrácia správy infraštruktúry a železničnej spoločnosti na vybraných tratiach v regióne.

Ďalšou podstatnou skúsenosťou je prakticky nulové uplatnenie prevádzky na komerčné riziko (open access). Výnimkou sú len niektoré medzinárodné spoje (a aj tie sú vo väčšine prípadoch pod zmluvou o DSVZ prekrývajúcou vnútroštátnu frekvenciu) a linky spojujúce významné aglomerácie (napr. Praha – Ostrava). V Dánsku, ako zrovnateľnom prípade, sa doposiaľ open access neuplatnil.

Na Slovensku sa odporúča uvažovať o centrálnom riadení DSVZ prostredníctvom Národnej dopravnej autority (ďalej len „NADA“) v nadväznosti na pripravovaný zákon o službách vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov, pričom by bolo vhodné uplatniť:

- e. konzultácie s regionálnymi samosprávami pri príprave plánu dopravnej obsluhy,
- f. rokovanie so samosprávami o možnosti vyčlenenia niektorých regionálnych tratí do správy regiónov, umožňujúcich komplexnú integrovanú multimodálnu mobilitu riadenú priamo samosprávami,
- g. plnú multimodálnu tarifnú integráciu v regiónoch,
- h. povinnosť dopravcov sprístupniť predaj cestovných lístkov tretím stranám, čo umožní nákup cestovného dokladu na celú cestu na jednu zmluvu.

### ***Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu***

Zo skúseností vyplýva, že je potrebné nastaviť takú schému požiadaviek, ktorá bude uspokojovať rastúce očakávania zákazníkov, ako aj zohľadňovať možnosti dopravcov. Je pritom potrebné zaistiť, aby požiadavky boli nediskriminačné, neznevýhodňovali ani existujúcich dopravcov ani potenciálnych nových záujemcov. To sa týka predovšetkým špecifikácií vozidlového parku.

Pri vypracúvaní požiadaviek je tiež potrebné brať zreteľ na súčasný a budúci stav infraštruktúry a jej vplyv na kvalitu služieb poskytovaných dopravcami.

### ***Rozsah DSVZ***

Ako je uvedené vyššie, dá sa predpokladať, že bude potrebné začleniť všetky železničné linky na Slovensku do zmlúv o DSVZ, pričom by bolo vhodné nastaviť dve kategórie liniek:

- i. diaľkové (medziregionálne), v priamej pôsobnosti MDV SR,
- j. regionálne súbory, tiež v priamej pôsobnosti MDV SR, avšak plne integrované do systému regionálnej multimodálnej mobility, koordinované cez NADA.

### ***Zmluva a kompenzácie***

Skúsenosti z okolitých krajín jasne ukazujú, že výberové konania prinesú očakávaný ekonomický efekt iba v prípade, keď predpokladajú uzatvorenie zmluvy na minimálne 10 rokov. Dôvodom sú značné kapitálové náklady na vstup dopravcu na trh regiónu alebo tej či onej špecifickej linky. Ak teda má dôjsť k vyššej hospodárnosti na strane objednávateľa, teda

štátu, je potrebné a účelné smerovať k zmluvám medzi objednávateľom (kompetentným orgánom) a dopravcom pokrývajúcim až 15 ročné obdobie, umožnené európskou legislatívou.

Súčasne je potrebné garantovať, že v súlade s európskou legislatívou, budú kompenzácie kompetentným orgánom vyplácané v súlade so zmluvou a včas.

Čo sa týka typu zmluvy<sup>1</sup>, v prípade regionálnych liniek je v nadväznosti na multimodálnu integráciu preferovaná **brutto zmluva**, ktorá dáva väčší predpoklad na jednoduchšie tarifné prepojenie všetkých zúčastnených dopravcov.

V prípade diaľkových liniek sa pre objednávateľa (MDV SR) javí výhodnejšia **zmluva netto**, ktorá stanovuje finančné limity rozpočtu verejnej správy na DSVZ a súčasne stimuluje dopravcu k posilňovaniu atraktívnosti služieb pre zákazníkov.

### ***Koľajové vozidlá***

Modelom, ktorý výrazne prevažuje, je povinnosť zabezpečiť si vozidlový park na strane dopravcu/železničnej spoločnosti. Či už vozidlami vlastnými dopravcom/železničnou spoločnosťou alebo prenajatými. Alternatívou, ktorá nie je veľmi rozšírená (akokoľvek je v súlade s európskou legislatívou) je vlastníctvo vozidiel kompetentnými orgánmi. Dôvodom je najmä zodpovednosť za výkon funkcie „ECM – entity of charge in maintenance“ pre všetky takto vlastnené koľajové vozidlá. Je zrejmé, že pre takúto činnosť kompetentným orgánom zvyčajne chýba potrebná kvalifikácia a oprávnenie. Napriek nízkemu rozšíreniu tohto spôsobu vlastníctva vozidiel sa odporúča vypracovať ekonomickú a praktickú výhodnosť takéhoto režimu, nakoľko podmienka otvárania trhu v železničnej osobnej doprave je záväzná pre všetky členské štáty EÚ, čím môže v slede rokov dochádzať k tlaku na voľne dostupné koľajové vozidlá a nemožnosť dopravcov/železničných spoločností ponúknuť ich do verejnej súťaže. Analýza by mala preukázať, či prípadné vlastníctvo vozidiel štátom umožní zníženie nákladov na prevádzkovanie takto realizovanej dopravy, a to počas celej doby životnosti vozidiel a či takýto postup zvýši potenciál účasti na verejných súťažiach aj pre ten okruh dopravcov, ktorí nedisponujú vlastnými vozidlami, alebo nemajú priestor si ich pre účel účasti vo verejnej súťaži zadovážiť.

V prípade, ak je potrebné zachovať príslušnosť vozidla špecifickému výkonu služby (vozidlá spolufinancované z EÚ), možno ich vyčleniť z majetku železničnej spoločnosti (Železničná spoločnosť Slovensko, a. s.), ktorá aktuálne disponuje takýmito vozidlami a prenajímať

---

<sup>1</sup> • Netto zmluvy: výnosy generované z predaja cestovných lístkov zostávajú dopravcovi v rámci úhrady za služby požadované kompetentným orgánom. Predmetom súťaže je výška rozdielu medzi nákladmi výkonu a dosiahnutými tržbami. Tento rozdiel sa v priebehu celého trvania zmluvy môže valorizovať, alebo inak meniť len spôsobom, stanoveným zmluvou o doprave vo verejnom záujme. Táto forma zmluvy sa v EÚ stále viac používa pretože poskytuje silný, prirodzený stimul pre dopravcu zvýšiť počet cestujúcich a spokojnosť zákazníkov. Je to tiež považované za vhodné rozdelenie zodpovednosti medzi kompetentný orgán a dopravcu, ktorému dáva určitý priestor na investovanie v oblasti inovácií a kvality. Je to aj spôsob, akým môže kompetentný orgán nechať na dopravcovi riziko zmien v počte cestujúcich.

• Brutto zmluvy: výnosy z cestovných lístkov idú plne kompetentnému orgánu, ktorý potom uhrádza dopravcovi vykonanie požadovaných služieb. Predmetom súťaže je nákladová cena výkonu, ktorá sa v priebehu celého trvania zmluvy môže valorizovať, alebo inak meniť len spôsobom, stanoveným zmluvou o doprave vo verejnom záujme. Táto forma zmluvy sa často používa, keď si kompetentný orgán želá zachovať plnú zodpovednosť voči zákazníkom. Tento typ zmluvy môže byť doplnený určitými ekonomickými stimulmi pre dopravcu.



dopravcom, či prostredníctvom kompetentného orgánu alebo prostredníctvom osobitného subjektu zriadeného aj za týmto účelom. Výkon ECM (Entity in Charge of Maintenance - Subjekt zodpovedný za údržbu) je v takomto prípade zaistený dopravcom.

### **Rámcové podmienky vplyvajúce na proces liberalizácie**

Okrem podmienok, ktoré priamo vplyvajú na samotné procesy liberalizácie, je potrebné brať do úvahy aj podmienky, ktoré sú z pohľadu postupu verejnej súťaže nepriame, ale majú vplyv na samotné technické riešenia a druh vozidlového parku, ktorý by mal byť využívaný počas zmluvného obdobia. Medzi takéto najdôležitejšie rámcové podmienky patria najmä:

- právne základy otvárania trhu v železničnej osobnej doprave, záväzky SR vo vzťahu k železničnej infraštruktúre (napr. ETCS, technické špecifikácie interoperability, rozširovanie elektrifikácie alebo alternatívnej hybridnej dopravy a pod.);
- finančné prostriedky, ktoré sú plánované na objednávanie železničnej osobnej dopravy a spôsob ich valorizácie;
- finančné prostriedky, ktoré sú plánované na investície do železničnej infraštruktúry, spôsob ich valorizácie;
- harmonogram realizácie investičných akcií na železničnej infraštruktúre na najbližších 10 rokov s výhľadom na dlhšie časové obdobie (na základe uprednostňovania investícií na železničnej infraštruktúre a plánu vyčleňovania prostriedkov na ich financovanie)<sup>2</sup>;
- aktuálna situácia v zabezpečovaní a financovaní železničnej osobnej dopravy v SR (vrátane udržateľnosti bezplatnej prepravy) a stabilita kompenzácie služieb vo verejnom záujme (ďalej len „PSO“);
- deľba práce medzi autobusmi a vlakmi a spôsob koordinácie medzi nimi a konkurencieschopnosť železnice v rámci pripravovaného zámeru zriadenia Národnej dopravnej agentúry;
- doteraz realizované projekty obnovy vozidlového parku Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s. (ďalej len „ZSSK“) s viazanosťou vozidiel na konkrétne linky železničnej osobnej dopravy;
- existujúca sieť pracovísk pre zabezpečovanie technicko-hygienickej údržby vozidiel a zámery ich rozširovania.

### **Záver z Plánu dopravnej obslužnosti**

- prehľad liniek železničnej osobnej dopravy (diaľkových, regionálnych),
- harmonogram krokov k cieľovému grafikonu vlakovej dopravy (ďalej len „GVD“) v nadväznosti na priebeh rekonštrukcií železničnej infraštruktúry (I. na súčasnú úroveň infraštruktúry, II. po dokončení bežiacich stavieb, III. po uskutočnení rekonštrukcií umožňujúcich dosiahnutie cieľového stavu podľa Plánu dopravnej obslužnosti (ďalej len „PDO“).

---

<sup>2</sup> Harmonogram prípravy a výstavby projektov železničnej infraštruktúry, prístupný na webovej stránke Ministerstva dopravy a výstavby SR.

### **Zmapovanie úsekov pre úspešné podnikanie na báze komerčných spojov (open access) kompatibilné zo službami vo verejnom záujme**

Ako je uvedené v kapitole rozoberajúcej skúsenosti z okolitých krajín, širšia prevádzka vlakov na komerčné riziko dopravcov sa neuplatňuje, s výnimkou niektorých medzinárodných spojov a liniek spájajúcich významné aglomerácie.

Na Slovensku by bolo v tejto kategórii možné predpokladať záujem dopravcov o spoj (EC/IC) Košice – Kysak (– Poprad) – Žilina – Bratislava (– Viedeň cez Marchegg po elektrifikácii). V tejto súvislosti však nemožno hovoriť o vyňatí expresnej linky z pôsobnosti zmluvy o DSVZ.

Na druhú stranu možno očakávať distribúciu zákazníkov medzi spoje linky Ex1 a komerčné spoje v úseku Bratislava – Žilina – Košice. To by vo svojom dôsledku mohlo mať pozitívny vplyv na redukciu kompenzácie pre linku Ex1.

Predpokladom takého usporiadania (súbeh linky Ex1 a EC/IC) je apriórne (avšak pravidelné, taktové) trasovanie EC/IC spojov tak, aby nedochádzalo k časovým kolíziám s linkou Ex1, či regionálnymi spojmi. EC/IC spoje – na rozdiel od liniek pod zmluvou o DSVZ, nemusia byť napojené na akékoľvek prípojné vlaky (s výnimkou Prešov – Kysak), nakoľko ich primárnou zákazníckou skupinou sú obyvatelia miest, ktoré tieto spoje obsluhujú.

Pri **pridelovaní kapacity** záujemcom o túto EC/IC linku by sa tak nejednalo o voľný výber akejkoľvek dostupnej trasy, ale striktne tej/tých, ktoré sú pre tieto spoje predurčené.

Alternatívou k uvoľneniu EC/IC spoje Bratislava – Žilina – Košice do open Access, by mohlo byť tiež uplatnenie schémy franchising, pri ktorej sa v princípe jedná o zmluvný vzťah s kompetentným orgánom, avšak bez akejkoľvek kompenzácie strát z prevádzkovej služby. Výhodou pre dopravcu je výlučné postavenie v danom trhovom segmente.

Prípadne franchising by bolo možné uplatniť na linku Ex1 spolu s EC/IC spojmi v jednom zmluvnom balíčku, čo by malo viesť ku zníženým nákladom na kompenzáciu strát z prevádzkovania Ex1.

### **Komerčné spoje v medzinárodnej prevádzke**

Špeciálnou kategóriu spojov vedených v režime open access budú veľmi pravdepodobne pravidelné medzinárodné vlaky, vedené na základe komerčného záujmu slovenského, či zahraničného dopravcu.

Tieto spoje, nezahrnuté do rozsahu služieb definovaného PDO a nadväzne netvoriace súčasť DSVZ, bude potrebné vhodným spôsobom začleniť do systému diaľkovej osobnej dopravy na Slovensku. Typicky ide o vlaky Praha – Poprad – Košice, či už ako denné, či nočné spoje.

Podobne ako v prípade EC/IC spojov bude potrebné vyčleniť trasy tak, aby nedochádzalo k časovým kolíziám so spojmi vedenými v záväzku o DSVZ. Medzinárodné komerčné vlaky nemusia byť napojené na akékoľvek prípojné vlaky, nakoľko ich primárnou zákazníckou skupinou sú obyvatelia miest, ktoré tieto spoje obsluhujú.

Pri **pridelovaní kapacity** záujemcom by sa tak nejednalo o voľný výber akejkoľvek dostupnej trasy, ale striktne tej/tých, ktoré sú pre tieto spoje predurčené.

### **Analýza možností zmlúv na zabezpečenie systémovej prevádzky<sup>3</sup> integrovanými spoločnosťami na vymedzených regionálnych tratiach**

Nová legislatívna úprava umožní vyňať niektoré úseky tratí z pôsobnosti manažéra železničnej infraštruktúry Železníc Slovenskej republiky (ďalej len ŽSR<sup>4</sup>) a zmluvne zaistiť prevádzku osobných vlakov vrátane manažmentu infraštruktúry jednou spoločnosťou, integrovaným spôsobom. Neznamená to v žiadnom prípade majetkový prevod a tiež takáto situácia nevedie k možnosti nerešpektovať platnú legislatívu a predpisy súvisiace s prevádzkou železničnej dopravy.

Očakávanou výhodou tohto usporiadania je zosúladenie potrieb manažmentu infraštruktúry s typom prevádzky na nej a z toho vyplývajúce úspory – na strane prevádzkujúcej spoločnosti ako aj u kompetentných orgánov.

V Európe sú v tomto režime uplatňované dva principiálne prístupy.

Prvým prístupom je prevedenie kompetencií súvisiacich s traťovým úsekom (súborom úsekov) vrátane prevádzkovania osobnej dopravy na región. V takom prípade možno tiež zaistiť osobnú dopravu vo vlastnej réžii (in-house RU). Tento model je najrozšírenejší a samozrejme plne v súlade s legislatívou EÚ.

Druhým prístupom je vytvorenie balíčka a vyhlásenie verejnej súťaže na manažéra/dopravcu. V takom prípade zostáva zodpovednosť na úrovni kompetentného orgánu (MDV SR), uchádzačom môže byť ľubovoľná štátom vlastnená, či privátna spoločnosť.

Dôležitým aspektom je spracovanie dôkladného rozboru vybraných traťových úsekov, ktorý doloží ekonomickú oprávnenosť takého kroku a povedie k pozitívnemu výsledku analýzy nákladov a výnosov.

Legislatívne opatrenia, ktoré je potrebné brať do úvahy, sú uvedené v Prílohe 3.

Návrh tratí pre prevádzkové súbory v režime systémovej prevádzky je v Prílohe 4. Z hľadiska účelnosti a potrebnej technologickej pripravenosti sa javí ako okamžitý kandidát na takúto prevádzku Tatranské elektrické železnice.

### **Stanovenie prevádzkových súborov pre jednotlivé súťaže**

Tvorba súborov liniek, ktoré budú predmetom spoločných súťaží vychádzala z nasledovných kritérií:

- garancia prevádzkového konceptu a použitej trakcie na jednotlivých linkách počas celej doby trvania uzatváraného kontraktu (treba brať ohľad predovšetkým na harmonogram veľkých investičných stavieb a postup pri zavádzaní ETCS),
- rešpektovanie optimálnej veľkosti prevádzkového súboru (s ohľadom na zachovanie/dosiahnutie úspor z rozsahu, by ročný dopravný výkon spoločne súťaženého súboru liniek mal byť v rozmedzí 1,5 – 5 mil. vlkm),
- rešpektovanie jestvujúceho rozmiestnenia udržiavacích pracovísk v záujme eliminácie /minimalizácie vedenia neproduktívnych (súpravových a technologických) jász (upratovanie, odfekálnovanie, dopĺňanie vody, možnosť zbrojenia vozidiel dieselovej trakcie, možnosť prevádzkového ošetrovania),

---

<sup>3</sup> Systémovou prevádzkou sa rozumie zabezpečenie manažmentu infraštruktúry, ako aj prevádzka dopravy jednou a tou istou spoločnosťou.

- maximálna možná unifikácia druhov vozidiel (podľa možnosti jednotná trakcia, kapacitné nároky a nároky na maximálnu rýchlosť u všetkých liniek súboru).

### **Návrh prevádzkových súborov pre vyhlasovanie súťaží**

Návrh vychádza z vyššie uvedených princípov pre alokáciu liniek do prevádzkovo a komerčne vhodných súborov.

Z hľadiska charakteru prevádzky sa javí vhodné oddeliť dopravu diaľkovú (Ex, R) od regionálnej (REX, Os) a príslušné súbory súťažíť samostatne. Dôvodom sú predovšetkým rozdielne požiadavky na vozidlá, kapacitu, komfort a dĺžky obsluhovaných ramien.

Toto rozdelenie samozrejme spôsobí situáciu, kedy budú vedľa seba pôsobiť dva a viac subjektov s rôznym zmluvným základom, čo môže negatívne krátkodobo (do doby stabilizácie nového usporiadania trhu) ovplyvniť výšku úhrady štátu pre typ zmluvy v režime brutto.

Po realizácii a vyhodnotení prvých 3 ukončených verejných súťaží, ktorých termín vyhlásenia súťaže je najneskôr do 15. 11. 2023 v zmysle prílohy č. 2, by mala byť posúdená efektívnosť takéhoto rozhodnutia tak, aby bolo možné následne verejné súťaže optimalizovať – napríklad zlúčením služieb, ktorých výnosy dokážu náklady pokrývať so službami, ktorých výnosy náklady nepokrývajú.

Nezávisle od rozdelenia na prevádzkové súbory rôznych typov, bude nevyhnutné zaistiť tarifnú integráciu, či už na celoštátnej alebo regionálnej úrovni (IDS).

Postup a poradie súťaží jednotlivých prevádzkových súborov by malo byť založené na faktickej pripravenosti verejnej súťaže pre daný prevádzkový súbor, pripravenosti zariadení služieb vo verejnom záujme v danom regióne (napr. previazanosť na iné dopravné módy, IDS a pod.) a ak je to možné, aj na princípe rovnomernej rozloženosti a dosahu na územie SR podľa krajov.

### ***Prevádzkové súbory v regionálnej doprave***

Návrh prevádzkových súborov pre regionálnu dopravu je v Prílohe 2. Súbory zohľadňujú parametre tratí a charakter prevádzky na nich. Súčasne poskytujú dostatočné objemy vlkm pre robustný business case budúceho prevádzkovateľa.

Určitú výnimku tvoria nasledujúce súbory:

- Sever a Stredné Považie: tri vzájomne neprepojené trate, ktoré tvoria prevádzkovo identické linky, avšak s relatívne nízkym objemom vlkm.
- Tatry - motorové: Svit – Poprad – Stará Ľubovňa a SK – CZ I: Skalica – Kúty (Senica). V týchto prípadoch ide o linky pod a mimo elektrifikácie. V týchto dvoch prípadoch možno uvažovať o priamom zadaní vybraným dopravcom, ktorí by zaistili dopravu hybridnými (BEMU) vozidlami.

Tatranské elektrické železnice tvoria logicky ucelený prevádzkový súbor; ako je uvedené vyššie, v ich prípade je žiaduce zväziť ich prevádzkovanie ako uceleného systému.

### ***Prevádzkové súbory v medzinárodnej regionálnej doprave***

Medzinárodnú regionálnu dopravu je vždy potrebné realizovať na základe spolupráce a po dohode susediacich kompetentných orgánov.

Pre zjednodušenie takého konania je odporúčané, aby výber dopravcu zaistila tá krajina, ktorá prevádzkuje dlhší traťový úsek. Druhá strana nadväzne určí dopravcu priamym zadáním v súlade s Nariadením EP a Rady 1370/2007, keďže sa pre takéto prípady predpokladá ročná hodnota zmluvy do 1 mil. € a ročný rozsah dopravných služieb do 300.000 vlkm.

Uplatnenie takého prístupu umožní Slovensku zabezpečiť prevádzku na väčšine cezhraničných úsekov pri výbere primárneho dopravcu kompetentným orgánom susedného štátu.

Výnimkou budú úseky Kúty – Břeclav, Horní Lideč – Púchov, Vlársky průsmyk – Trenčianska Teplá, (Žilina) – Čadca – Zwardoň, Nové Zámky – Komárom, Poprad-Tatry – Muszyna, Košice – Mukačevo a Čierna nad Tisou – Čop, kde je majoritný úsek na slovenskej strane a výber dopravcu, ako aj rokovanie s príslušným orgánom susedného štátu bude v gescii MDV SR.

### ***Prevádzkové súbory vo vnútroštátnej diaľkovej doprave***

V prípade vnútroštátnej diaľkovej dopravy sa javí ako výhodné spárovať linky pripravované v rámci PDO, tak aby sa znížil počet využívaných vozidiel dopravcu, ktorý bude zabezpečovať prevádzkovanie vysúťaženej linky. Návrh je predstavený v Prílohe 2.

### ***Prevádzkové súbory vo medzinárodnej diaľkovej doprave***

V prípade medzinárodnej dopravy je príprava liberalizácie najzložitejšia, nakoľko je potrebná koordinácia s kompetentným orgánom susedného štátu, poprípade tiež s dopravcom cezhraničnej linky. V zásade sú možné tri varianty usporiadania cezhraničnej premávky:

1. Komerčný režim v susednom štáte, výber dopravcu v SR na základe otvorenej verejnej súťaže.
2. Zmluva o DSVZ s dopravcom v susednom štáte, výber dopravcu v SR na základe otvorenej verejnej súťaže.
3. Súťaž na výber dopravcu pre DSVZ pre celú trasu, koordinovaná medzi kompetentnými orgánmi oboch štátov.

Predmetom rozhodovania o spôsobe výberu dopravcu budú linky Ex2, 3, 4, 5, 6 a 7.

V súčasnej dobe je prevádzka týchto liniek zabezpečovaná v zúčastnených krajinách v režime DSVZ na základe priameho zadania jednotlivým národným dopravcom, ktorí sa následne dohovorí o použití vlakových náležitostí na celej trase medzinárodnej linky.

Do budúcnosti je potrebné predpokladať, že pre linky Ex2, 3, 4, 5, 6 a 7 bude vybraný dopravca otvorenou verejnou súťažou, koordinovanou medzi kompetentnými orgánmi zúčastnených štátov, pričom jednou zo základných podmienok bude spolupráca s dopravcom (dopravcami) zabezpečujúcim prevádzku do/od štátnej hranice. Táto spolupráca musí zahŕňať vzájomné využívanie rušňov a osobných vozňov tak, aby bola maximalizovaná hospodárnosť prevádzky týchto liniek.

Vzhľadom na neexistenciu právneho základu pre takto organizovanú otvorenú verejnú súťaž (ani v rámci európskej legislatívy), je potrebné zvážiť metódu postupu a do času prijatia celoeurópskych pravidiel dohodnúť tento postup na bilaterálnej úrovni s každým susedným štátom a v prípade spoločnej dohody ho doplniť do Zákona č. 514/2009 o doprave na dráhach alebo do pripravovaného zákona o službách vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

### **Opatrenia pre zabezpečenie koordinácie PSO na centrálnej / regionálnej úrovni**

- Koordinácia zmlúv vo verejnom záujme (centrálna / regionálna úroveň).
- Koordinácia cestovných poriadkov v multimodálnom prostredí.
- Tarifná jednotnosť.

Táto koordinácia bude predmetom rokovania na úrovni NADA.

### **Opatrenia pre zabezpečenie tarifnej jednotnosti**

Prijatý plán obnovy a odolnosti predpokladá vznik národného integrovaného dopravného systému (ďalej len „IDS“) so spoločným cestovným lístkom na súvislú cestu viacerými dopravnými prostriedkami a dopravcami, zjednoteným cestovným a jeho výberom vo všetkých dopravných službách, vykonávaných vo verejnom záujme.

Priamočiarym riešením k dosiahnutiu tohto cieľa sa javí byť nariadenie všeobecne platnej jednotnej tarify a jednotných prepravných podmienok prostredníctvom zmlúv o doprave vo verejnom záujme v rámci všetkých nadchádzajúcich súťaží na takéto služby na celom území SR (t. zn. že jednotná tarifná tabuľka a jednotný mechanizmus jej valorizácie sa stanú priamo súčasťou súťažného zadania). Kontrola cestovného dokladu v jednotlivých spojoch sa v tomto prípade obmedzuje len na overenie jeho časovej platnosti a súladu s vopred zvolenou trasou. Nevyhnutnou podmienkou uplatnenia tohto systému je jednotné používanie zmlúv o doprave vo verejnom záujme v režime brutto, ponechávajúcej tarifné riziko na strane objednávateľa dopravy (teda toho, kto má stanovenie výšky tarify vo svojej kompetencii).

Výhodami tohto systému je

- veľmi ľahká realizácia systémov IDS s celoslovenskou pôsobnosťou (tvorba grafikonu a prepravo-tarifných podmienok je úplne v rukách objednávateľa),
- prakticky úplná eliminácia potreby klíringu tržieb medzi jednotlivými dopravcami, ak by vznikol diskutovaný spoločný objednávateľ dopravy vo verejnom záujme (bol by totiž jediným príjemcom tržieb od všetkých dopravcov),
- eliminácia rizika znevýhodnenia nových dopravcov oproti tým existujúcim z dôvodu rôznej miery poznania vlastností obsluhovaného prepravného prúdu.

Nevýhodou je:

- nemožnosť exaktne limitovať čiastku, vynakladanú na kompenzáciu jednotlivých dopravcov,
- nedostatočná motivácia dopravcov angažovať sa pri dôslednom výbere tržieb a zdokonalení ponuky služieb (čo však možno do určitej miery kompenzovať priznaním časti vybraných tržieb dopravcovi v podobe bonusu).

Keďže sa však odporúča uplatniť zmluvy brutto len vo vlakoch regionálnej dopravy, na rozdiel od vlakov diaľkovej dopravy, kde sa odporúčajú zmluvy typu netto, a v súčasnej

dobe už vznikajú regionálne IDS s vlastnými tarifnými systémami, možno cieľ dosiahnuť zviazaním všetkých dopravcov, zúčastnených na zabezpečovaní osobnej dopravy vo verejnom záujme na území SR rešpektovať úradne definovaný jednotný cestovný doklad, pričom jeho použitie bude každému dopravcovi uhradené aktom klíringového centra na základe dôkazu o použití tohto dokladu v ním prevádzkovanom spoji.

Jednotná tarifa, ako aj jej valorizačný mechanizmus sú v takomto prípade vopred známe. Východisková úroveň tejto tarify v podstate vychádza z regulovanej tarify v železničnej osobnej doprave, ktorú ďalej rozširuje aj na 1. vozňovú triedu a zvyšuje o cenu poistenia garancie záväzkov, vyplývajúcich z uzatvorenej prepravnej zmluvy a prípadne aj o rezervu na kompenzáciu cenových nárokov v spojoch, využívajúcich tzv. „výnosový manažment“ (t. j. časovo premennú tarifu, meniacu sa v závislosti od času obstarania cestovného dokladu). Z toho môže vyplývať jej pomerne vyššia cena, než akú by cestujúci zaplatil pri jednoduchom zret'azení navzájom súvisiacich spojov jednotlivých zúčastnených dopravcov.

Veľmi zjednodušeným spôsobom, ako umožniť cestovanie spojmi viacerých dopravcov na jediný spoločný cestovný doklad je vytvorenie takého elektronického prostredia, ktoré umožňuje už spomenuté zret'azenie navzájom súvisiacich spojov jednotlivých zúčastnených dopravcov. Výsledný cestovný doklad, ako aj jeho cena sa pritom automaticky vygeneruje zložením čiastkových cestovných dokladov všetkých zúčastnených dopravcov na konkrétnej trase, požadovanej cestujúcim. Cena takéhoto dokladu je zvyčajne nižšia, než v predchádzajúcom prípade, na druhej strane však môžu byť obmedzené práva cestujúceho pri riešení neočakávaných situácií, napr. strate prípojov, kedy nemožno bez ďalšieho využitia služby dopravcov, nezahrnutých do pôvodného cestovného plánu. Pripravovaná legislatíva EÚ takéto riešenie preferuje v celoeurópskom meradle, najmä pre medzinárodné trasy. Z pohľadu stratégie SR to žiaľ nemožno považovať za plnohodnotné naplnenie cieľov národného Plánu obnovy a odolnosti, ktorý stanovil:

- „Legislatíva zdefinuje národnú autoritu, ktorá bude v spolupráci s regionálnymi integrátormi koordinovať vytvorenie národného integrovaného dopravného systému so zjednoteným cestovným, ...“ (KOMONENT 3: Udržateľná doprava, Reforma 2: Reforma verejnej osobnej dopravy, str. 105).
- „Dôjde k vytvoreniu jednotnej tarify, cestovnej aplikácie, podpore digitalizácie aj v oblasti služieb verejnej osobnej dopravy a integrácie ďalších mobilných služieb.“ (3. Popis investícií a reforiem v tomto komponente, 3.1 Reformy, 3.1.2. Reforma 2: Reforma verejnej osobnej dopravy, odsek Implementácia, str. 116).

**Konečná podoba opatrení pre zabezpečenie tarifnej jednoty bude závisieť od výslednej podoby pripravovaného zákona o službách vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v ktorom budú upravené práva a povinnosti Národnej dopravnej autority.**

## **Návrh harmonogramu verejných súťaží**

Vzhľadom na stupeň rozpracovanosti súvisiacich aktivít (PDO, zákon o službách vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov) na jednej strane a potrebu začať konkrétne kroky k vyhlasovaniu verejných súťaží pre jednotlivé prevádzkové súbory na strane druhej sa navrhuje:

1. Uplatniť postup pre spracovanie dokumentácie pre verejné súťaže a oznámenia o zámere vyhlásiť verejnú súťaž v Európskom vestníku pre prevádzkové súbory v zmysle harmonogramu verejných súťaží, ktorý je uvedený v prílohe č. 2.
2. Do 30.09.2022 vyhodnotiť formu a obsah nastavených podmienok priameho zadania pre trať Bratislava – Komárno vzhľadom na počet a obsah predložených ponúk pre ich ďalšie využitie vo verejných súťažiach.
3. Do 31.12.2023 ukončiť rokovania so susednými štátmi o spôsobe realizácie verejných súťaží a v zmysle prílohy č. 2 určiť termín spracovania dokumentácie pre verejné súťaže a oznámenia o zámere vyhlásiť verejnú súťaž v Európskom vestníku pre prevádzkové súbory pre medzištátne vlaky, ktorým nebol v tejto fáze stanovený začiatok prevádzky.

Návrh harmonogramu verejných súťaží je uvedený v Prílohe 2.

### **Potrebné legislatívne kroky**

V rámci zjednodušenia procesov a postupov liberalizácie sa odporúča:

- Upraviť schému tarifných skupín definovaných vo Vyhláske Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 5/2020 Z. z., ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia týkajúce sa objednávaní verejnej osobnej dopravy v režime základnej tarify pre:
  - a) deti do 6 rokov veku;
  - b) cestujúcich od 6 do 18 rokov veku;
  - c) žiakov a študentov do 26 rokov veku so špecifikáciou denného štúdia mimo postgraduálne a externé štúdium;
  - d) cestujúcich nad 70 rokov, ŤZP cestujúcich, sprievodcov ŤZP cestujúcich a cestujúcich osobitného určenia.
- Pripraviť novelu Zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach pre oblasť osobitného postupu pri výbere dopravcu a organizácii verejnej súťaže medzištátnej linky.
- Vypracovať zákon o službách vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov.



## **Príloha 1 – Prehľad situácie v okolitých krajinách**

### **Česká republika**

#### **Organizácia verejnej služby v Českej republike**

V Českej republike je verejná služba v železničnej doprave regulovaná podľa zákona o verejnej službe z apríla 2010.

Zákon nadobudol účinnosť 1. júla 2010 a plne odráža nariadenie EP a Rady č. 1370/2007. Nastavuje pravidlá týkajúce sa príslušných zodpovedností, ktoré nesie štát, regióny a obce. Dôležitým bodom je synchronizované verejné financovanie - predovšetkým ministerstvom dopravy a regiónom, susednými regiónmi, regiónom a obcou, atď. - vrátane súkromného financovania.

Regionálne služby sú organizované regionálnymi samosprávami, bez priameho vplyvu štátu. Vláda spolu s Ministerstvom dopravy je však naďalej priamo zodpovedná za určenie celkového rozsahu verejnej služby, ktorý má byť v krajine zabezpečená. Diaľkové a medziregionálne dopravné služby rieši Ministerstvo dopravy, pokrývajúce 28,8 % operácií v rámci dopravných služieb vo verejnom záujme (DSVZ); zatiaľ čo kraje sú zodpovedné za regionálnu a miestnu dopravu (71,2 % operácií v rámci DSVZ).

Medzinárodná osobná doprava, ako aj vnútroštátna osobná doprava bola otvorená do súťaži od roku 2008.

#### **Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu**

V súčasnej dobe prevádzkujú železničnú osobnú dopravu v Českej republike nasledovné spoločnosti:

- České dráhy (ČD), a.s. ;
- Die Länderbahn-GmbH DLB;
- GW Train Regio, a.s.,
- KŽC Doprava, s.r.o. ;
- Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.,
- Arriva Transport Czech Republic, a.s. ;
- RegioJet, a.s. ;
- LEO Express, a.s.

České dráhy, RegioJet, LEO Express a Arriva pôsobia v rámci DSVZ, ako aj prevádzkujú komerčné spoje na vlastné ekonomické riziko (vždy sú im vyplácané kompenzácie za nariadené tarifné zľavy, ktoré sú v ČR nariadené plošne, na rozdiel od SR, kde sa tieto zľavy uplatňujú len na základe DSVZ. Všetky ostatné spoločnosti prevádzkujú služby spadajúce pod rozsah zmluvy o DSVZ.

#### **Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu**

Základné požiadavky sú definované v zákone o verejnej službe v osobnej doprave, upresnené v uzatvorenej zmluve o službách vo verejnom záujme s prevádzkovateľom železnice. Tieto povinnosti zahŕňajú:

- povinnosti týkajúce sa tarify a povinných zliav pre definované sociálne skupiny populácie;
- povinnosti týkajúce sa tarify a povinných zliav pre žiakov a študentov;
- frekvencie služieb v regiónoch (regionálne doprava);
- servisné frekvencie v celej krajine (diaľková doprava);
- kvalitatívne kritériá. Kvalita je dôležitým prvkom pre vyjednávací proces.

Verejné orgány, či už na centralizovanej úrovni alebo na úrovni decentralizovanej, nastavujú stále vyššie kvalitatívne kritériá, ktoré sa následne berú do úvahy pri výpočte celkovej sumy nákladov na služby, ktoré sa majú poskytovať. Tieto kritériá sa najčastejšie týkajú:

- dodržiavania grafikonu (95 %);
- spoľahlivosť vozového parku;
- kvalita dráhových vozidiel;
- umývanie a čistenie vozového parku.

### **Rozsah DSVZ**

Všetky kategórie osobnej dopravy v Českej republike (mestská, prímestská, regionálna, medziregionálna a celoštátna doprava) sú pokryté zmluvami o dopravnej službe vo verejnom záujme a pokrývajú cca. 92 % prepráv. Je potrebné zdôrazniť, že medzinárodné diaľkové a cezhraničné trate, tj Berlín - Praha - Brno - Viedeň/ Bratislava - Budapešť, Praha - Plzeň - München, Warszawa - Ostrava - Wien, Praha - Ostrava - Košice, sú tiež prevádzkované na základe DSVZ.

DSVZ neposkytuje monopolne postavenie na trhu; dopravcovia môžu ponúkať svoje služby súbežne na komerčnom základe. V tejto súvislosti je najväčším problémom českej železničnej siete nedostatočná kapacita na hlavných tratiach: Praha - Olomouc - Ostrava a Praha - Česká Třebová - Brno.

### **Zmluva**

Každá zmluva sa uzatvára na konkrétny traťový súbor. Prevažná väčšina zmlúv pokrýva niekoľko tratí, iba obmedzený počet z nich je uzatvorený pre jedinú trať.

Vlaky, ktoré nie sú súčasťou zmluvy o DSVZ prevádzkujú železničné spoločnosti na svoje ekonomické riziko. Od roku 2005 sa regióny môžu slobodne rozhodnúť, ako rozdelia prostriedky určené na financovanie autobusovej a železničnej dopravy. Zmluvy zabezpečujúce obsluhu železničnou dopravou sú pritom čiastočne kompenzované zo štátneho rozpočtu. Vo všeobecnosti platí, že uzatvárané zmluvy sú súkromnoprávne zmluvy.

Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú udeľované buď priamo, alebo prostredníctvom výberového konania. Cieľom orgánov verejnej moci je udeľovať narastajúci počet zmlúv prostredníctvom výberového konania, v súlade s 4. železničným balíčkom.

Stojí za zmienku, že niektoré z existujúcich zmlúv obsahujú doložku, že časť objemu dopravy objednaného na základe DSVZ (s maximálnym stropom 75 %) môže postupne prejsť na iného operátora vybraného kompetentným orgánom pred koncom zmluvy.

Výška kompenzácie sa líši v zmluve od zmluvy, podľa výpočtu nákladov a výnosov pre každú zmluvu osobitne.

Zmluvy uzatvorené s ministerstvom dopravy sú netto zmluvy, zatiaľ čo v regiónoch môžu byť brutto aj netto typy zmlúv. V praxi železničná spoločnosť vzhľadom na to určuje svoju obchodnú politiku a predkladá podrobnú analýzu nákladov, výnosov a primeraný zisk ukotvený v zmluve s ministerstvom dopravy resp. príslušným orgánom kraja.

Kompenzácia bola po mnoho rokov nedostatočná na efektívne pokrytie strát z prevádzkovania verejnej osobnej dopravy. Treba však poznamenať, že od roku 2009 boli úrovne kompenzácií uspokojivé, pokrývajúce 62 % z celkových nákladov. Pri započítaní výnosov generovaných z tržieb za cestovné, stupeň kompenzácie za PSO dosiahol 100,4 % v roku 2015.

Napriek tomu spoločnosť ČD si nesie historický dlh, z ktorého plynie akumulovaná podkompenzácia, a z toho vyplývajúce dôsledky na ekonomickú situáciu spoločnosti.

### **Výpočet úrovne kompenzácie**

Úrovne kompenzácie sú stanovené vopred v súlade so zmluvou. Suma môže byť opätovne prerokovaná v prípade zvýšenia vstupných nákladov. Výsledkom je úroveň kompenzácie rozdielu medzi predpokladanými nákladmi a predpokladanými príjmami, pričom sa zaúčtuje „primeraný zisk“.

Výpočet celkových nákladov za danú službu ako celok je spravidla vykonaný na základe nasledujúcich obvyklých nákladov:

- spotreba energie a paliva;
- palubný personál (rušňovodič a ďalší mobilný personál);
- náklady generované z koľajových vozidiel (amortizácia, úroky, apod.);
- údržba koľajových vozidiel;
- posunovacie služby;
- pomoc cestujúcim so zníženou mobilitou;
- riadenie prevádzky;
- poplatky za dopravnú cestu;
- ostatné náklady súvisiace s cestujúcimi.

V zmluve je vždy zahrnutý „primeraný zisk“. Jeho výška sa líši v závislosti od úrovne rizika príslušného dopravcu. V nových zmluvách sa nahrádza „primeraný zisk“ rezervou na „čistý príjem z hodnoty prevádzkovaného majetku“.

### **Všeobecné platobné podmienky**

Platba sa vykonáva v mesačných splátkach a je v prípade potreby vyrovnávaná štvrťročne a ročne. DPH sa neúčtuje nakoľko sa úhrady považujú za štátnu pomoc poskytnutú ako kompenzácia v rámci DSVZ.

Štátna podpora pre cestovné žiakov a študentov je zaťažená DPH so zníženou sadzbou, avšak len pre komerčné spoje.

Dopravca platí sankcie kompetentnému orgánu, ak nerešpektuje svoje povinnosti, najmä pokiaľ ide o dodržiavanie cestovného poriadku, druhy koľajových vozidiel atď. Treba poznamenať, že v zmluve o DSVZ uzavretej medzi ČD a Ministerstvom dopravy existujú klauzuly predpokladajúce výnimku zo sankcií, ak sú nedostatky v kvalite služieb spôsobené infraštruktúrou.

Ministerstvo dopravy zaviedlo tri rôzne metódy hodnotenia požadovanej úrovne kvality služieb a monitorovanie primeranosti priznanej náhrady. Po prvé je tam možnosť vykonávať nepravidelné a nečakané finančné kontroly. Za druhé, zamestnanci ministerstva sú oprávnení vykonávať kontroly štandardu kvality vlakov. V neposlednom rade sa od operátorov požaduje, aby spracovávali a odosieli pravidelné správy o dodržiavaní grafikonu, zložení vlakov a vplyvu poplatkov za dopravnú cestu.

### **Trvanie DSVZ**

Aktuálne zmluvy sú uzatvorené na obdobie 10 rokov alebo menej. Nové zmluvy založené na tendroch sú uzatvárané na maximálne 15 rokov.

### **Koľajové vozidlá**

Prevádzkovatelia spravidla vlastní vlastný vozidlový park, ktorý používajú na vykonávanie DSVZ. Pri výpočte úrovne kompenzácie za DSVZ sa berie do úvahy adekvátna časť odpisov týchto vozidiel.

### **Zapojenie regulačných orgánov**

Do apríla 2017 Drážní úřad v Českej republike vykonával dohľad nad úrovňou bezpečnosti a pôsobil čiastočne tiež ako regulačný orgán. Od novely zákona o dráhach (1. apríla 2017), vznikol nový regulačný orgán. Okrem funkcie, ktoré sú v súčasnosti v EÚ predpokladané legislatívou, je Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře zodpovedný za záruku spôsobilosti uchádzačov o dopravnú službu vo verejnom záujme.

## **Dánsko**

### **Organizácia verejnej služby v Dánsku**

V Dánsku je osobná železničná doprava regulovaná dánskou legislatívou, ktorá implementuje európsku legislatívu a rozlišuje tri typy koľajovej osobnej dopravy:

- „dojednaná“ služba - verejné služby vykonávané dopravcom na základe priameho zadania príslušným kompetentným orgánom;
- „tendrovaná“ služba - verejné služby vykonáva dopravca na základe zmluvy s príslušným kompetentným orgánom ako výsledok súťaže;
- „voľný prístup na trh“ – komerčné služby.

Dánsky trh je úplne otvorený bez ohľadu na vzdialenosť, druh a ekonomickú povahu prevádzky (komerčná alebo DSVZ). Niekoľko lokálnych tratí je vo vlastníctve miestnych samospráv a nimi prevádzkovaných. Pre tieto trate zatiaľ nie sú vypisované súťaže.

Prístup na trh je poskytovaný všetkým riadne licencovaným železničným podnikom z EÚ. Tento prístup využívajú napríklad švédski dopravcovia denných diaľkových vlakov do a z Kodane. Medzinárodná doprava do a z Nemecka je integrovaná s domácou diaľkovou dopravou a pokrytá dojednanou zmluvou od DSVZ pre dánsku časť trasy.

Taktiež zmieňovaná cezhraničná regionálna doprava medzi východnou časťou Dánska a južnou časťou Švédska cez Øresund je krytá zmluvami od DSVZ, ktoré uzavreli s dánskymi a švédskymi dopravcami príslušné kompetentne orgány. V dôsledku toho je všetka osobná železničná doprava pokrytá zmluvami o službách vo verejnom záujme, a hoci otvorený

prístup (prevádzka na komerčné riziko) je umožnený od roku 2000, žiaden operátor túto možnosť doposiaľ nevyužil.

Organizátorom osobnej železničnej dopravy v Dánsku je primárne Ministerstvo dopravy, ktoré je kompetentným orgánom pre výberové konania, ako aj pre zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme na základe priameho zadania (v predchádzajúcich rokoch).

Čo sa týka „metropolitných služieb“, v súčasnej dobe je vyjednaná zmluva s DSB pokrývajúca vnútroštátne železničné služby (diaľkové, väčšina regionálnej dopravy, metropolitné vlakové služby „S-Bane“) v oblasti Veľkej Kodane. Táto zmluva vyprší v roku 2024. Od roku 2016 táto zmluva pokrýva aj dánsku časť regionálnej dopravy medzi Dánskom a Švédskom.

### **Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu**

DSB je spoločnosť v stopercentnom vlastníctve dánskeho ministerstva dopravy. Formálne štátny monopol DSB zanikol 1. januára 2000. Od roku 2000 prišlo k politickému rozhodnutiu postupného otvárania trhu na základe výberových konaní.

Arriva získala v roku 2002 zmluvu na dopravné služby v západnej časti Dánska a následne znovu získala ekvivalentnú zmluvu v roku 2009. Tieto zmluvy sú netto zmluvy.

### **Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu**

Zmluvy o službách vo verejnom záujme v Dánsku podrobne predpisujú kvantitatívne a kvalitatívne požiadavky na dopravcu, ako aj súvisiace kompenzácie. Minimálna úroveň obslužnosti pre každú trať a zastávku, stanovená počtami vlakov / zastávok za hodinu/deň, je určená vopred spolu s minimálnym počtom priamych spojení medzi hlavnými centrami.

Minimálna kapacita vlakov je predpísaná prostredníctvom horných limitov pre stojacich cestujúcich (parameter preplnenosť) na traťový úsek, trvanie a čas dňa. Zmluvy obsahujú aj konkrétne požiadavky na presnosť, spoľahlivosť, spokojnosť zákazníkov (všeobecná spokojnosť s cestovaním, informácie o vlaku, presnosť, dostupnosť miest na sedenie, posádka, čistota vlaku) a využitie kapacity (zamerané hlavne na špičky a úseky s vysokým dopytom). Aj keď nie sú oficiálne stanovené ako kvalitatívne kritériá v zmluvách, informácie o spojoch, prístupnosť pre PRM, preprava bicyklov, systémy náhrad v prípade meškania, sú taktiež dôležitým parametrom ponuky.

Železniční dopravcovia majú povinnosť byť zapojení do systému predaja cestovných lístkov v Dánsku a spolupracovať s autobusovými operátormi a ďalšími železničnými spoločnosťami. Tarify sú regulované podľa prísnych limitov v závislosti od miery inflácie a nastavujú – v prípade netto zmluvy – obmedzenie úrovne výnosu, ktorý môže byť akumulovaný.

Ako bolo uvedené, kvalitatívne kritériá sú zahrnuté vo všetkých zmluvách. Tieto kritériá sú primárne definované kompetentnými orgánmi. Konečný súbor kritérií a ich presné znenie a požiadavky sú však výsledkom rokovaní s uchádzačom pred podpisom zmluvy. Niektoré kritériá sú pritom v zmluve veľmi podrobne definované. Najmä pokiaľ ide o predaj lístkov; zmluvy stanovujú ceny lístkov vo Veľkej Kodani a podobne.

Pokiaľ ide o dostupnosť miest na sedenie, zmluvy stanovujú, že cestujúci budú mať miesto na sedenie v 90 % vlakov počas dopravnej špičky a v 95 % vlakov mimo nej. V prípadoch, keď faktor zaťaženia je vyšší ako 100 %, je akceptovateľných až 20% stojacich pasažierov po dobu maximálne 30 minút.

Navyše, dopravcovia často pridávajú ďalšie kvalitatívne kritériá z vlastnej iniciatívy, ako obchodné gesto. Niektoré z týchto dodatočných kvalitatívnych kritérií vychádzajú z priameho pozitívneho obchodného dopadu (napríklad dodatočné služby cestujúcim prvej triedy), pričom ďalšie parametre sa snažia zvýšiť všeobecný záujem o cestovanie vlakom a sú preto považované dopravcom za komerčne výhodné.

### **Rozsah DSVZ**

Ako už bolo spomenuté, celá osobná železničná doprava v Dánsku je pod zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme.

Verejnú osobnú železničnú dopravu možno rozdeliť do štyroch kategórií:

- vlaky S (väčšia kodanská oblasť) a systém Metro (samostatné siete);
- regionálna doprava organizovaná regionálnymi orgánmi, stanovujúcimi parametre príslušných zmlúv interným operátorom. V súčasnej dobe existuje v Dánsku 14 malých železničných spoločností. Aj napriek tomu, že sa im hovorí „súkromní“ operátori, sú v skutočnosti vo vlastníctve regionálnych samospráv;
- regionálna doprava organizovaná štátnymi orgánmi;
- diaľková doprava (medzimestské vlaky).

Autobusová doprava je organizovaná oddelene od železničnej. Napriek tejto zmluvnej „neintegrácii“, jednotlivé zmluvy o DSVZ predpisujú minimálnu úroveň integrácie, napríklad pre predajné systémy cestovných lístkov, informácie pre zákazníkov atď. Ako príklad vo veľkej Kodani je možné použiť ten istý lístok na metro, S-vlak, všetky regionálne vlaky a všetky autobusové dopravy.

### **Zmluva**

Zmluvy sú dojednávané medzi dopravcom a kompetentným orgánom (ministerstvo dopravy, regionálny úrad alebo spoločnosť Metro). V dôsledku toho existuje množstvo zmlúv. Napriek tomu existujú dve hlavné zmluvy:

- Zmluva medzi DSB a dánskym ministerstvom dopravy pokrývajúca veľkú časť dánskeho územia, teda diaľkovú dopravu, ako aj veľkú časť regionálnej dopravy, vrátane DSB S-vlakov vo veľkej Kodani a spojov cez Øresund.
- Spoločnosť Arriva získala zákazku pre súbor regionálnych služieb v západnej časti krajiny pokrývajúcu približne 15 % relevantného trhu.

Hlavným cieľom zmlúv je vytvoriť jasný operačný rámec pre zabezpečenie verejnou požadovanej mobility tak, aby súčasne bolo možné spoľahlivo zaistiť dlhodobé fungovanie služieb poskytovaných dopravcami efektívnym a ekonomicky vhodným spôsobom.

### **Výpočet úrovne kompenzácie**

Finančná kompenzácia je poskytovaná prostredníctvom priamej subvencie. Dopravca v záväzku nemá výhradné právo na služby na trhu. Zmluvná verejná doprava však má prioritu pred komerčnými spojmi v prípade kapacitných obmedzení.

Zmluvy pre DSB a Arriva sú netto a prevádzkovatelia nesú úplné riziko týkajúce sa úrovne výnosov generovaných predajom lístkov. Existujú tiež veľmi úzke limity pre cenu lístka podľa miery inflácie. Železničné podniky môžu zvýšiť ceny lístkov raz za rok. Ďalšie dôležité finančné riziká sú ceny energií, mzdové náklady, obmedzenia na infraštruktúre atď. Výpočet celkových nákladov za predmetnú službu je bežne na základe nasledujúcich nákladov:

- náklady na energiu a palivo;
- údržba vozového parku;
- palubný personál (rušňovodiči a ďalší mobilný personál);
- náklady generované železničnými koľajovými vozidlami (amortizácia, úrok apod.);
- posunovacie služby, kúrenie a čistenie;
- pomoc cestujúcim so zníženou mobilitou;
- poplatky za dopravnú cestu;
- ostatné náklady súvisiace s cestujúcimi.

„Primeraný zisk“ je zahrnutý v zmluve. O jeho úrovni sa rokuje medzi oboma stranami. Súčasnú zmluvu predpokladajú maximálny zisk 6 %.

### **Všeobecné platobné podmienky**

Platba sa vykonáva prostredníctvom pravidelných mesačných splátok. Na verejnú službu sa nevzťahuje DPH. Zmluvy obsahujú rôzne druhy kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI), dôraz je však kladený na efektívnosť, plnenie grafikonu a spokojnosť zákazníkov. (Nariadenie o právach cestujúcich v Dánsku plne platí pre všetkých, bez výnimky.) Existujú tiež prísne účtovné pravidlá, ktoré zabráňujú krížovému subvencovaniu.

Veľkú rolu úlohu hrá kvalita infraštruktúry. Prípady nevyhovujúcej kvality infraštruktúry sú z pohľadu operátora považované ako vážne obchodné obmedzenie (obmedzenie rýchlosti, výluka tratí kvôli údržbárskym prácam, obmedzenie kapacity na preťažených častiach siete atď.) V zmluvách uzavretých medzi dopravcami a manažérom infraštruktúry sú stanovené podrobné ustanovenia pre sankcie za zníženú kvalitu infraštruktúry. Manažér infraštruktúry teda platí dopravcom penále v prípadoch, keď kvalita infraštruktúry zaostáva za dohodnutým minimom.

Avšak v vo väčšine prípadov tieto platby nepokryjú v plnom rozsahu príslušné náklady dopravcu, t. j. kompenzácie v súlade s právami cestujúcich.

### **Trvanie zmluvy o DSVZ**

Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme sa uzatvárajú na obdobie od 8 do 10 rokov. Táto dĺžka sa môže javiť neuspokojivá, keď železničné podniky nesú náklady spojené s koľajovými vozidlami. Túto situáciu je potrebné vidieť voči prevládajúcim podmienkam v autobusových tendroch, kde trvanie zmluvy a životnosť vozidiel sú porovnateľné.

### **Koľajové vozidlá**

Železničné koľajové vozidlá sú vo všeobecnosti vo vlastníctve dopravcu. Je potrebné poznamenať, že v prevádzke je taktiež množstvo prenajatých jednotiek, železničný podnik však zostáva zodpovedný za plnenie DSVZ v každom aspekte. Špecifiká obnovy alebo obnovy vozového parku sú preto zahrnuté v zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme. Niektoré zmluvy tiež ustanovujú povinnosť poskytnúť koľajové vozidlá víťazom súťaži (na určitých trasách).

### **Zapojenie regulačných orgánov**

Doteraz železničný regulátor (Jernbanenævnet) hral vo vzťahu k zmluvám o službách vo verejnom záujme nevýznamnú úlohu.

## **Maďarsko**

### **Organizácia verejnej služby v Maďarsku**

Verejná osobná železničná doprava v Maďarsku (verejná doprava celkovo) je riadená centrálnou vládou a Ministerstvom národného rozvoja, obce sú však účastníkmi procesu. Trh pre vnútroštátnu osobnú železničnú dopravu je otvorený hospodárskej súťaži od roku 2006. Avšak časť trhu, ktorá je otvorená reálnej konkurencii zahŕňa približne len 1 %, keďže pokrýva len prevádzku, ktorá presahuje rámec PSO služby.

Väčšina osobnej dopravy - prímestská, regionálna, národná (diaľková), medzištátna a mestská je verejnou službou dopravy. Pokiaľ ide o segmenty trhu, MÁV-START je aktívny vo všetkých segmentoch; GYSEV pôsobí v regionálnej, vnútroštátnej a medzištátnej doprave. Mimo rámec DSVZ sú tieto segmenty:

- medzinárodná osobná doprava;
- vnútroštátna osobná doprava na niektorých neverejných železničných tratiach (premávka na úzkorozchodných tratiach, detské železnica);
- nepravidelná vnútroštátna osobná doprava na celoštátnej verejnej železnici (špeciálne vlaky).

Otvorenie medzinárodnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži doposiaľ nijako neovplyvnilo rozsah DSVZ v Maďarsku. V rámci cezhraničnej rakúsko/maďarskej dohody o DSVZ niektoré vlaky, ktorých východzie, nácestné i koncové stanice ležia na maďarskom území, sa považujú za rakúsku domácu premávku a naopak, v súlade s konkrétnymi ustanoveniami príslušnej cezhraničnej dohody. Vlaky, ktoré sú prevádzkované na týchto tratiach, sú preto vnímané ako rakúske/maďarské vnútroštátne spoje.

Cestovný poriadok vypracováva MÁV-START a GYSEV, dvaja exkluzívni dopravcovia osobnej železničnej dopravy na maďarskom trhu spolu s príslušným regionálnym kompetentným orgánom. Cestovný poriadok následne schvaľuje minister národného rozvoja. Pred zverejnením cestovného poriadku je potrebné ho konzultovať s miestnymi orgánmi verejnej moci a cestnými dopravcami.

### **Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu**

V súčasnosti pôsobia na maďarskom trhu dve železničné spoločnosti: MÁV-START a GYSEV. MÁV-START je nepriamo 100 % vlastnený maďarským štátom a je majoritným prevádzkovateľom osobnej železničnej dopravy v Maďarsku; prevádzkuje približne 95 % železničných služieb. GYSEV je menšia spoločnosť, ktorá pokrýva 5 % železničných služieb, jeho vlastníctvo sa delí medzi maďarský štát (65,6 %), rakúsky štát (28,2 %) a STRABAG SE (6,1 %). Prevádzkuje regionálnu verejnú službu v západnej časti krajiny.

Zmluvy o službách vo verejnom záujme s MÁV-START a GYSEV sa kryjú s oblasťami pôsobenia príslušných manažérov infraštruktúry (t.j. MÁV a GYSEV). DSVZ týkajúce sa autobusovej dopravy sú samostatné a obstarávateľ (maďarský štát) nenariaďuje vzájomnú koordináciu cestovných poriadkov.



## **Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu**

Zmluvy o službách vo verejnom záujme obsahujú práva a povinnosti zmluvných strán; niektoré zmluvné podmienky sú stanovené v nariadeniach vlády a osobitných prílohách na ročnom základe. Hlavné povinnosti sa okrem iného týkajú:

- tarifných povinností a povinných zliav pre sociálne skupiny;
- frekvencie služieb;
- dosiahnutia povinných ukazovateľov kvality ako je presnosť, čistota koľajových vozidiel a priestor pre cestujúcich v staniciach, informácie pre cestujúcich, odstránenie fyzických prekážok pre osoby so zníženou pohyblivosťou atď.;
- oddeleného účtovníctva;
- kontroly služieb, sankcií.

Kvalitatívne kritériá tvoria dôležitú súčasť zmluvy. Tieto sú detailne prerokované s Ministerstvom národného rozvoja každý rok. Kritériá sa líšia pre rôzne služby a segmenty (prímestské, regionálne, diaľkové); tie najrelevantnejšie sú nasledovné:

- presnosť;
- čistota;
- technické parametre koľajových vozidiel;
- informácie pre cestujúcich.

## **Rozsah DSVZ**

Takmer celá národná sieť je pokrytá DSVZ. Sú zavedené dva paralelné systémy, pokrývajúcu autobusovú a železničnú dopravu cez samostatne uzatvárané zmluvy. V dôsledku toho nie sú objednávané žiadne integrované služby; prevádzkovatelia sú však motivovaní spolupracovať.

Železničná doprava spadajúca popod DSVZ predstavuje priemerne 95 % zo všetkých osobných železničných služieb v krajine a pokrýva 100 % vnútroštátnej dopravy.

## **Zmluva**

Zmluvy sú dojednávané medzi dopravcami a kompetentným orgánom (ministerstvo národného rozvoja) – so súhlasom ministra pre Národné hospodárstvo – za podrobných podmienok, vrátane spôsobu financovania DSVZ.

Terajšie zmluvy o službách vo verejnom záujme boli udelené prostredníctvom priameho zadania zákaziek na základe rokovaní medzi ministerstvom Národného rozvoja a železničnými spoločnosťami. Ďalšia verejná služba zákazka v roku 2023/2024 bude zadaná v súlade s ustanoveniami 4. železničného balíčka.

Zmluvy zabezpečujú práva a povinnosti zmluvných strán, právne, finančné a technické podmienky využitie železničnej infraštruktúry, ako aj vymedzenie a čiastočné financovanie verejných služieb prostredníctvom centrálného rozpočtu. Počas procesu vyjednávania si železničné podniky určili podmienky, za ktorých sú schopní poskytovať služby s ohľadom na finančné podmienky a požadovanú úroveň kvalitatívnych kritérií, ktoré je potrebné splniť.

V rámci zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme sa stanovuje Dohoda o úrovni služieb nastavujúca určité parametre, podľa ktorých sa hodnotia prepravné služby. Stanovujú parametre ako informácie pre cestujúcich na palube, čistotu vozňov, presnosť apod.

Niektoré parametre sa týkajú požiadaviek, ktoré závisia od manažérov infraštruktúry, čo má nepriamy vplyv napr. na presnosť vlakov, estetický stav staničných budov, čistotu stanice a informácie pre cestujúcich v staniaciach.

### **Výpočet úrovne kompenzácie**

Financovanie je organizované nasledovne:

- čiastočná kompenzácia vzniknutých strát z predaja lístkov (rozdiel medzi zníženou sadzbou a plným cestovným pre vnútroštátne lístky);
- dodatočná kompenzácia pokrývajúca iné činnosti/náklady požadované zmluvou o DSVZ;
- výhody vyplývajúce z výhradných práv poskytované na všetkých linkách na ktoré sa vzťahuje zmluva o DSVZ.

Doterajšie zmluvy o DSVZ boli uzatvárané na základe plánovaných opodstatnených nákladov nepokrytých výnosmi, vypočítanými MÁV-START a GYSEV a následne schválenými maďarským štátom. Čo sa týka presnosti a primeranosti žiadanej sumy, spôsob výpočtu, ktorý bol uplatnený, ako aj korešpondencia s evidovanými skutočnými nákladmi, je predmetom pravidelných kontrol štátnych orgánov.

Oprávnené náklady sú založené na nasledujúcom:

- personál;
- energia;
- poplatky za infraštruktúru;
- údržba a opravy vozidiel;
- koľajové vozidlá.

### **Všeobecné platobné podmienky**

Platba sa poskytuje prostredníctvom mesačných splátok a je plánovaná na ročnom základe pri predložení ročnej a štvrtročnej správy vypracovanej poskytovateľom služieb o vzniknutých nákladoch a výnosoch. V rámci 10-ročnej zmluvy o DSVZ sa štát zaväzuje na úhradu oprávnených nákladov, ktoré nie sú pokryté príjmami.

Naplnenie tejto povinnosti sa koná každoročne potom, čo sú schválené účelové štátne zdroje a garantované v súlade s centrálnym rozpočtom. Uplatňuje sa systém bonus-malus na základe očakávanej a vykonanej úrovne služieb. Kompenzácia nepodlieha DPH, vzhľadom na skutočnosť, že iba pokrýva náklady na verejnú službu, ktoré nie sú kryté výnosmi. Uzavreté zmluvy sú „netto“ zmluvy umožňujúce akumuláciu výnosov z predaja cestovných lístkov, avšak so súvisiacimi rizikami.

Akkoľvek zníženie úrovne kvality poskytovaných služieb (včasnosť, čistota, informácie pre cestujúcich, atď.) prirodzene zhoršuje podmienky cestovania, vedie k nižšiemu objemu cestujúcich a k strate výnosov z predaja cestovných lístkov. Takéto zníženie príjmov sa nepovažuje za oprávnený náklad pri výpočte kompenzácie. Naopak, nedodržanie dohodnutých kvalitatívnych kritérií môže viesť k sankciám v podobe malusu.

V Maďarsku je „primeraný zisk“ zahrnutý do úrovne kompenzácie PSO, a to do 5 % z príjmu z predaja cestovných lístkov. Výška príjmu z lístkov je však veľmi nízka; pokrýva približne 18 % všetkých nákladov.

## **Trvanie zmluvy o DSVZ**

Prebiehajúce zmluvy o službách vo verejnom záujme s GYSEV a MÁV-START boli uzavreté na dobu 10 rokov, t.j. sú platné do 31. decembra 2023.

## **Koľajové vozidlá**

Koľajové vozidlá väčšinou vlastní železničné podniky. Treba poznamenať, že väčšina koľajových vozidiel je financovaná prostredníctvom zmluvy o DSVZ, poprípade spolufinancovaných z kohézneho fondu EÚ.

## **Zapojenie regulačných orgánov**

Kompetentný odbor Ministerstva národného rozvoja (nástupca dopravného úradu od 1. januára 2017) nezohráva žiadnu úlohu pri vyjednávaní a procese udeľovania zmluvy o DSVZ; jeho jedinou úlohou je kontrolovať plnenie práv cestujúceho a pôsobiť ako licenčný orgán.

## **Holandsko**

### **Organizácia verejnej služby v Holandsku**

V Holandsku sú DSVZ regulované zákonmi, ktoré sa vzťahujú na všetky formy služieb verejnej osobnej dopravy bez ohľadu na to, či sú poskytované po železnici, ceste alebo trajektom ako aj tými, ktoré sú špecifické pre železničný trh.

DSVZ pre železniciu prideliť ministerstvo dopravy a životného prostredia s ohľadom na takzvanú národnú „hlavnú sieť“. Od januára 2015, táto sieť zahŕňa aj Holandskú časť vysokorýchlostnej železnice z Amsterdamu do Bruselu. Ministerstvo udelilo holandským železniciam (NS) zmluvu DSVZ (koncesiu) pre prevádzku tejto siete, ktorá bude platná do roku 2025.

Obslužnosť regionálnej DSVZ v železničnej a/alebo cestnej doprave zaisťujú príslušné miestne (krajské) orgány. Na tieto služby je povinné uplatňovať princípy verejného obstarávania.

Medzinárodnú osobnú dopravu prevádzkuje NS cez obchodné zoskupenia. Tieto služby zahŕňajú, okrem iného Thalys (so SNCB/ NMBS a SNCF), IC-Brusel (s SNCB/NMBS) a IC-Berlin (s DB). V regionálnej cezhraničnej doprave pôsobia ďalšie železničné spoločnosti. Napríklad spoločnosť Arriva prevádzkuje cezhraničnú službu Groningen – Nieuweschans – Leer (DE) na základe medzinárodnej zmluvy o DSVZ, zatiaľ čo DB Regio prevádzkuje Linky Enschede – Münster/Dortmund.

Čo sa týka medzinárodných liniek, národný regulačný orgán (úrad pre spotrebiteľov a trhy) je oprávnený vypracovať test hospodárskej vyváženosti, aby bolo možné posúdiť účinky, ktoré nová linka môže mať na existujúce zmluvy o DSVZ, ak, samozrejme, oprávnené subjekty predložia relevantnú žiadosť.

### **Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu**

Právo prevádzkovať služby na hlavnej sieti je priamo udelené NS ministerstvom dopravy a životného prostredia (ďalej len „ministerstvo“). Prvá koncesia bola udelená NS v roku 2005 a druhá v roku 2015. Táto druhá koncesia platí do roku 2024.

Regionálne železničné služby majú nasledujúcich prevádzkovateľov ako výsledok konkurenčného trhu vo verejnej doprave:

- Transdev (Connexxion);
- DB (Arriva);
- NS;
- Keolis (Syntus).

Títo prevádzkovatelia (okrem NS) prevádzkujú na železnici len regionálnu dopravu, niekedy kombinovanú s cestnou osobnou dopravou (autobusy).

### **Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu**

Závazky verejnej služby sa môžu líšiť v každej koncesii, v závislosti od špecifických potrieb. Tieto potreby môžu pozostávať z:

- stanovenie tarify s určitou maržou, ktorá dovoľuje prevádzkovateľovi čiastočne zvýšiť takéto tarify. Marža je predmetom rokovania;
- minimálna frekvencia vlakov do veľkých miest počas špičky;
- služby cestujúcim so zníženou mobilitou;
- iné požiadavky, ako napríklad preprava bicyklov.

Kvalitatívne kritériá sa diskutujú s rôznymi záujmovými skupinami spotrebiteľov, ktoré majú právo vyjadriť svoj názor vopred. Kvalita a dostupnosť železničnej infraštruktúry sú kľúčové parametre pre poskytovanie kvalitnej DSVZ.

### **Rozsah DSVZ**

Zmluvy o službách vo verejnom záujme pre vlak, metro, električku alebo autobus sa uzatvárajú jednotlivo alebo v kombinácii týchto modalít. Takzvaných multimodálnych koncesií je čoraz viac v celej krajine. Napríklad v Amsterdame koncesia zahŕňa kombináciu metro, električky, trajekty a autobusy, kým vo východnej a južnej časti krajiny sú kombinované železničné a autobusové koncesie.

Kombinácia vlaku a autobusu umožňuje optimalizáciu verejnej dopravy, napríklad koordináciu vlakových a autobusových liniek, pričom autobusy fungujú ako privádzacie linky a vlaky sú hlavným verejným dopravným systémom, možno považovať za veľmi úspešnú.

Zmluvy o službách vo verejnom záujme sa vzťahujú len na vnútroštátnu osobnú dopravu, čo predstavuje približne 95 % z celkovej železničnej osobnej dopravy. Zvyšok sú služby v medzinárodnej preprave.

### **Zmluva**

DSVZ sú realizované dvoma typmi verejných zákaziek:

- služby na hlavnej sieti, ktoré sú zahrnuté v jednej koncesii na celú sieť, udelenej ministerstvom dopravy;
- prevádzka verejnej služby na regionálnych tratiach, ktoré sú zahrnuté v jednotlivých zmluvách pokrývajúcich jednu konkrétnu trať alebo súbor tratí a udeľujú ich príslušné miestne orgány.

Zákazky na služby vo verejnom záujme boli zadávané buď prostredníctvom verejného obstarávania (pre regionálne služby verejnej dopravy), alebo prostredníctvom priameho vyjednávania pre hlavnú sieť.

Ako už bolo spomenuté, zmluvy o službách vo verejnom záujme v regionálnej železničnej doprave sú zadávané formou povinnej verejnej súťaže. V praxi kompetentný orgán určí požadované podmienky verejnej služby (v zmysle frekvencie a kvality) pre konkrétne linky a vymedzí maximálnu cenu (v podmienkach kompenzácie). Následne železničné podniky ponúkajú odpovedajúce služby.

Za výhradné právo prevádzkovania kmeňovej siete NS platí koncesný poplatok vo výške 80 miliónov EUR ročne. Na druhej strane na výkon náročnej regionálnej verejnej služby dostávajú železničné podniky kompenzácie od miestnych orgánov. Úroveň kompenzácie sa môže líšiť a je výsledkom výberového konania.

Každý železničný podnik je samozrejme povinný platiť poplatky za používanie železničnej infraštruktúry spoločnosti ProRail (manažér infraštruktúry). Niekedy sú tieto poplatky priamo kompenzované zo strany miestneho orgánu.

### **Výpočet úrovne kompenzácie**

Úroveň kompenzácie musí byť vopred jasne stanovená a mala by pokryť rozdiel medzi predpokladanými nákladmi a výnosmi. Všetky náklady spojené s prevádzkou, ako aj príslušné výnosy sa berú do úvahy pri vytyčovaní primeranej úrovne kompenzácie.

V postupe verejného obstarávania nejestvujú žiadne obmedzenia, pokiaľ ide o rôzne typy a kombinácie nákladov alebo príjmov, ktoré je možné zväziť.

### **Všeobecné platobné podmienky**

Platba sa vykonáva v pravidelných splátkach v určených intervaloch (štvrtročne). Frekvencia platba je považovaná za uspokojivú. V prípade nedodržania dohodnutých kvalitatívnych kritérií ministerstvo resp. príslušný regionálny orgán môže uložiť zodpovedajúce sankcie, ktoré sú uvedené v zmluve.

### **Trvanie zmluvy o DSVZ**

Maximálne trvanie zmluvy o DSVZ závisí od toho, či to je iba železničná, multimodálna (vrátane autobusovej a železničnej dopravy) alebo unimodálna autobusová zmluva. Maximálne trvanie zmluvy týkajúce sa výlučne železničných služieb, ako aj multimodálnych zmlúv, je 15 rokov, zatiaľ čo pre unimodálne autobusové zmluvy je maximum stanovené na 10 rokov. V praxi je trvanie zmluvy často kratšie ako maximum.

### **Koľajové vozidlá**

Väčšina koľajových vozidiel využívaných NS je predmetom nájomnej zmluvy. Iní prevádzkovatelia tiež zvyknú prenajímať koľajové vozidlá. Vo výberových konaniach regionálne orgány často vyžadujú resp. uprednostňujú dodávateľov, ktorí sú ochotní použiť nové koľajové vozidlá.

### **Zapojenie regulačných orgánov**

Úrad pre spotrebiteľov a trh ako národný regulačný orgán má úlohu týkajúcu sa dohľadu nad koncesiami na dopravu zabezpečovanú autobusmi/električkami/metrom. Tento úrad je tiež oprávnený vykonať test hospodárskej vyváženosti v prípade nových medzinárodných železničných liniek. Okrem týchto dvoch úloh nemá ACM konkrétnu úlohu v súvislosti so zmluvami o službách vo verejnom záujme.

Ministerstvo alebo miestny orgán má dozornú úlohu nad koncesiou.

## Poľsko

### Organizácia verejnej služby v Poľsku

Verejná doprava je regulovaná v Poľsku v sérii legislatívnych textov odvodených z regulácie Európskej únie.

V Poľsku je verejná doprava organizovaná na dvoch úrovniach:

- Centrálnej, zo strany zodpovedného ministerstva pre otázky dopravy, ktorá je kompetentná pre diaľkovú, medziregionálnu a medzinárodnú verejnú dopravu. Súčasným prevádzkovateľom dopravy je PKP Intercity;
- Decentralizovanej, prostredníctvom 16 jednotlivých krajských úradov (vojvodstiev). Vojvodstvá sú zodpovedné za regionálnu dopravu v rámci ich geografickej oblasti. Przewozy Regionalne sp. z o.o. (ďalej len PR), ktoré regióny prepájajú, sú vo vlastníctve Vojvodstiev a Agentúry pre rozvoj priemyslu. Na regionálnej úrovni je aktívny rad spoločností, ktoré sa zúčastňujú výberových konaní.

V súčasnosti sú služby osobnej železničnej dopravy poskytované 12 dopravcami.

### Operátori na trhu pre verejnú osobnú dopravu

Verejná osobná železničná doprava na poľskom trhu je v súčasnosti realizovaná:

- PKP Intercity S.A. – medziregionálne a medzinárodné služby - na základe PSO a komerčných služieb;
- Przewozy Regionalne sp. z o.o. (PR) – regionálne (vojvodstvo) a cezhraničné služby;
- PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (PKP SKM) – regionálne/mestské služby;
- Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. – mestská železnica;
- Koleje Mazowieckie sp. z o.o. – regionálne/ mestské, počas prázdnin obdobia taktiež medziregionálne spoje;
- Szybka Kolej Miejska w Warszawie sp. z o.o. – mestské spoje;
- Arriva RP sp. z o.o. – regionálne linky;
- Koleje Dolnośląskie S.A. – regionálne/ mestské spoje;
- Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. – regionálne linky;
- Koleje Śląskie sp. z o.o. – regionálne/ mestské spoje;
- Usedomer Baderbahn GmbH – cezhraničná linka;
- Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o. – regionálne, mestské spoje.

Najväčší počet cestujúcich je realizovaný spoločnosťou Przewozy Regionalne sp. z o.o. Druhým najväčším prevádzkovateľom sú Koleje Mazowieckie (KM) sp., nasleduje PKP SKM sp.

Najväčšou osobnou železničnou spoločnosťou na národnej úrovni je PKP Intercity SA, ktorá má taktiež najväčší podiel na trhu z hľadiska osobokilometrov - vzhľadom na vzdialenosť charakter poskytovaných služieb.

### Špecifikácia požiadaviek na verejnú službu

Podmienky DSVZ sú priamo odvodené z európskej regulácie. Tieto povinnosti zahŕňajú:

- tarifné a obligatórne zľavy pre určité sociálne skupiny populácie;
- tarifné a obligatórne zľavy pre žiakov a študentov;

- frekvencie služieb v regiónoch (regionálna doprava);
- servisné frekvencie v celej krajine krajina (diaľková doprava);
- kvalitatívne kritériá.

Rastúci počet verejných orgánov, či už centralizovaných či decentralizovaných (vojvodstvá), vyústil v narastajúce požiadavky na kvalitatívne kritériá. Tie sa potom zohľadňujú pri výpočte celkových nákladov na služby, ktoré sa majú poskytnúť.

Diskusie medzi operátorom a orgánom verejnej moci, týkajúce sa úrovne kvalitatívnych kritérií, prebiehajú na ročnej báze. Kritériá kvality zahrnuté v zmluvách o službách vo verejnom záujme sú vo všeobecnosti:

- presnosť na úrovni 90-95%;
- poskytovanie primeranej úrovne bezpečnosti, hygienických podmienok, pohodlia atď.;
- poskytovanie správnych informácií (vrátane hlásenia staníc);
- informácie o cestovnom poriadku;
- predaj cestovných lístkov (pri pokladniciach, vo vlakoch, na iných miestach podľa dohody s operátormi);
- informácie o cenách;
- v prípade poruchy koľajových vozidiel, zabezpečenie náhradných dopravných prostriedkov;
- priestory vo vozňoch pre rodičov s malými deťmi, tehotné ženy, osoby so zdravotným postihnutím a ľudí so zníženou pohyblivosťou.

Je potrebné poznamenať, že kvalita infraštruktúry jednoznačne ovplyvňuje kvalitu služieb poskytovaných v rámci DSVZ. V prípade zlého stavu infraštruktúry dochádza k rýchlostným obmedzeniam, ktoré majú za následok zníženie frekvencie vlakov, čo spôsobuje ďalšie nedostatky v kapacite vozidlového parku.

### **Rozsah DSVZ**

Od roku 2006 sú regionálne služby (vrátane mestských a prímestských), medziregionálna a medzinárodná doprava spadajúce pod zmluvy o službách vo verejnom záujme. Celkovo služby vykonávané pod zmluvami o DSVZ pokrývajú takmer 73 % operácií PKP InterCity a 90,5 % operácií PR.

### **Zmluva**

Keďže DSVZ je organizovaná v dvoch rôznych administratívnych úrovniach, existuje množstvo zmlúv v závislosti od typu premávky. Pre centrálnu organizovanú dopravu existujú dve rámcové zmluvy uzatvorené s ministerstvom dopravy z ktorých jedna sa týka verejnej služby v medziregionálnej doprave, a druhá pokrýva medzinárodnú dopravu v celej krajine.

Ročné zmluvy sa potom uzatvárajú na základe príslušnej rámcovej zmluvy. Iné zmluvy sa uzatvárajú s vojvodstvami (aspoň jeden na každé vojvodstvo – 16 vojvodstiev). Tieto pokrývajú všetky regionálne linky (vrátane mestských a prímestských). Niektoré regióny rozdelili DSVZ do niekoľkých súborov a uzatvárajú samostatné zmluvy pre každého samostatne.

Zmluvy pokrývajú prevažne len železničnú dopravu. Existuje len niekoľko multimodálnych zmlúv týkajúcich sa mestskej dopravy (autobus, vlak a metro) s integrovanou tarifou.

Prevažná väčšina miestnych vojvodstiev dlhodobo využíva verejnú súťaž pre výber prevádzkovateľa. Medziregionálna a medzinárodná doprava je zadávaná Ministerstvom zodpovedným za otázky dopravy.

Medzi prevádzkovateľom železničnej dopravy a príslušným orgánom nadväzne prebiehajú rokovania, dotýkajúce sa najmä kvalitatívnych kritérií a korelácie medzi nákladmi na DSVZ a výškou poskytnutej náhrady (resp. náhrad, ktoré budú pravdepodobne poskytnuté). Rozsah vyjednávania je však limitovaný podmienkami tendrovej dokumentácie.

Úroveň kompenzácie DSVZ sa líši zmluva od zmluvy, podľa výpočtu nákladov a výnosov pre každú linku/súbor liniek. Napriek tomu, že je teoreticky možná doplnková prevádzka komerčným dopravcom, testy ekonomickej vyváženosti niečo také prakticky znemožňujú a prevádzkovateľ zmluvy o DSVZ má de facto výhradné právo.

### **Výpočet úrovne kompenzácie**

Výška kompenzácie je stanovená samosprávou vo forme každoročného rozpočtovania. Kompenzácia z finančných prostriedkov vyčlenených samosprávou je určená na pokrytie deficitu generovaného DSVZ. Deficit tvorí rozdiel medzi príjmami z predaja cestovných lístkov a dotácií za národné zľavy na jednej strane a nákladmi na druhej strane. Treba však poznamenať, že takmer v každom vojvodstve je deficit vyšší ako lokálne kompenzácie.

Pokiaľ ide o diaľkové linky (priame zadanie), náhrada sa vypočítava podľa pokynov na výpočet kompenzácie (príloha k zmluve). Suma kompenzácie zahŕňa náklady, výnosy a „primeraný zisk“ (cca. 2 %). Zmluva o DSVZ, zaisťujúca financovanie, obsahuje zoznam vlakov namiesto liniek. V prípade prebytku tržieb nad nákladmi, sa primerane znižuje úroveň kompenzácie.

Hlavné náklady, ktoré sa berú do úvahy pri výpočte výšky náhrady za medziregionálne aj regionálne služby sú:

- personál;
- energia;
- poplatky za infraštruktúru;
- údržba a opravy vozidiel;
- koľajové vozidlá vrátane súvisiacich nákladov na odpisy;
- ďalšie dodatočné fixné náklady.

Čo sa týka zákonom nariadených zliav, uplatňujú sa na všetky kategórie vlakov (PSO aj komerčné služby). Strata je dopravcovi kompenzovaná vo forme grantov/dotácií dorovnávajúcich príjem na 100 % cestovného.

### **Všeobecné platobné podmienky**

Platby sú uskutočňované pravidelne (spravidla mesačne) a všeobecne považované za uspokojivé prevádzkovateľmi, t.j. nevedú k nedostatku likvidity alebo iných finančných problémov. Platba nepodlieha DPH.

Keďže stav infraštruktúry je z dôvodu obmedzeného financovania manažéra infraštruktúry nevelmi dobrý, ovplyvňuje kvalitu poskytovaných služieb, najmä pokiaľ ide o rýchlosť



vlakov, meškania a rušenie spojov. Vláda preto presadila zásadné výnimky z nariadenia o právach cestujúcich, aby sa predišlo dodatočným nákladom, ktoré by musela znášať železničná spoločnosť.

Je zrejmé, že táto situácia nemá pozitívny vplyv na celkový obraz prevádzkovateľa železnice a výrazne ovplyvňuje jeho marketingovú politiku a teda aj jeho konkurencieschopnosť v porovnaní s inými druhmi dopravy.

Čo sa týka zmluvných pokút, ktoré musí zaplatiť operátor ak neplní svoje záväzky, tieto sa týkajú nasledujúcich parametrov:

- presnosť;
- poskytovanie primeranej úrovne bezpečnosti, hygienické podmienky, pohodlie a náležité služby;
- uľahčenie prístupu k službám pre osoby so zdravotným postihnutím;
- poskytovanie správnych informácií o podmienkach služieb;
- informácie o cestovných poriadkoch;
- predaj cestovných lístkov (pri pokladniciach, vo vlakoch, na iných miestach podľa dohody s operátorom);
- informácie o cenách;
- dodanie náhradného dopravného prostriedku;
- chod všetkých vlakov podľa cestovného poriadku.

Sankcie sú zvyčajne uvedené v samostatnej prílohe k zmluve, obsahujúce katalóg, ktorý uvádza typ a výšku pokút. Pokiaľ ide o meškania, platí toto:

- Regionálna a mestská doprava: prekročené meškania 10 minút sa považujú za neprípustné a výsledkom je zmluvná pokuta stanoveným percentom mesačnej platby alebo pevná suma, ktorá sa ukladá pri každom vlaku ktorý odchádza alebo prichádza z/na stanicu s viac ako 10 minútovým oneskorením.
- Medziregionálna doprava: ministerstvo dopravy ukladá sankcie iba vtedy, ak k meškaniu došlo pre dôvody, ktoré možno pripísať dopravcovi. Pre oneskorenia spôsobené vonkajšími faktormi (zlyhanie na strane infraštruktúry, vplyv tretej strany), je situácia ošetrená rôzne v závislosti od typu vlaku/služby.

Čo sa týka finančného rizika, neseného dopravcom v rámci zmlúv o službách verejnej služby existujú rôzne situácie v závislosti od zmluvy. Vo všeobecnosti platí, že v prípade výraznej zmeny v poplatkoch za dopravnú cestu, je prijateľné opätovne prerokovať výšku poskytnutej kompenzácie za vlakový kilometer, aby lepšie odrážala skutočné náklady. Predpokladom pre renegociácie je pre dopravcu záväzok účinne preukázať zvýšenie poplatkov za dopravnú cestu alebo cien energií v porovnaní s pôvodnými prognózami v čas výberového konania.

V prípade regionálnych zmlúv o DSVZ sa všetky vojvodstvá zaväzujú pokryť 100 % vzniknutého deficitu po vypršaní zmluvy.

### **Trvanie zmluvy o DSVZ**

Pre medziregionálne služby, sa rámcová dohoda uzatvárala na dobu určitú 3 až 10 rokov. Táto rámcová dohoda tvorí základ pre uzavretie ročnej zmluvy o službách vo verejnom záujme. Napriek dlhému trvaniu rámcovej zmluvy, uzatvorenie ročných zmlúv znamená prijatie informovaných obchodných rozhodnutí a cieľ ekonomickej efektívnosti je ťažko dosiahnuť.

Poľské železničné podniky preto nie sú spokojné s touto situáciou. Zmluva podpísaná na dobu jedného roka obmedzuje možnosť získania dlhodobého úveru a získavanie eurofondov, v konečnom dôsledku vedie k obmedzenej schopnosti vykonávať dlhodobé investície najmä do parku koľajových vozidiel.

V oblasti medzinárodnej dopravy nedostatok dlhodobých dohôd vytvára nepriaznivé podmienky pre plánovanie týchto služieb a vytvára neistotu pri rokovaniach s medzinárodnými partnermi, t.j. akúkoľvek záruku, že budú kryté na základe zmluvy o PSO.

Dlhodobá zmluva (10-15 rokov) zabezpečí stabilitu, nižšie náklady a rovnaké podmienky na trhu. Krátkodobé zmluvy odrádzajú od investícií do zlepšovania kvality cestovania, teda neumožňujú zlepšenie celkového obrazu železnice dopravy.

### **Koľajové vozidlá**

Časť koľajových vozidiel využívaných na plnenie regionálnej PSO je zvyčajne vlastnená dopravcom, pričom ďalšia časť vojvodstvami (v priemere 20 %).

Rámcové dohody pre diaľkové linky umožňujú spolufinancovanie koľajových vozidiel z eurofondov.

### **Zapojenie regulačných orgánov**

Podľa poľského práva, regulačný orgán, t.j. Úrad železničnej dopravy, posudzuje návrhy zmlúv PSO a vydáva rozhodnutia o otvorenom prístupe (open access). Okrem toho dohliada na normy kvality a správne vykonávanie zmluvných ustanovení, ako aj účinné uplatňovanie práv cestujúcich.

Okrem toho Úrad pre hospodársku súťaž a ochranu spotrebiteľa dohliadal na tvorbu rámcovej dohody o medziregionálnych službách a monitoruje ustanovenia dohody v zmysle monopolistických praktík a ochrany práv spotrebiteľov.

## Príloha 2 – návrh prevádzkových súborov a harmonogram verejných súťaží

### Diaľková doprava

| Prevádzkový súbor  | Linka | Počiatočná stanica | Cieľová stanica  | VLKM cieľ | Trakcia |
|--------------------|-------|--------------------|------------------|-----------|---------|
| EX Tatran          | Ex1   | Bratislava         | Košice           | 5 497 630 | E       |
| R Považan          | R10   | Bratislava         | Púchov (Trenčín) | 1 910 410 | E       |
| R Vtáčnik          | R11   | Prievidza          | Bratislava       | 922 720   | E       |
| R Urpín            | R13   | Bratislava         | Banská Bystrica  | 1 511 100 | E       |
| R Gemeran & Fatran | R14   | Košice             | Zvolen           | 1 530 810 | M       |
| R Gemeran & Fatran | R15   | Zvolen             | Žilina           | 768 690   | M       |

### Diaľková medzištátna doprava

| Prevádzkový súbor  | Linka | Počiatočná stanica         | Cieľová stanica        | VLKM cieľ | Trakcia |
|--------------------|-------|----------------------------|------------------------|-----------|---------|
| EX Valašský expres | Ex2   | Horní Lideč št. hr.        | Púchov                 | 122 640   | E       |
| EX Metropolitan    | Ex3   | Štúrovo št. hr. (Budapešť) | Kúty št. hr. (Praha)   | 1 252 680 | E       |
| EX Báthory         | Ex4   | Rusovce št. hr. (Győr)     | Kúty št. hr. (Ostrava) | 223 380   | E       |
| EX Ostravan        | Ex5   | Čadca št. hr.              | Žilina                 | 216 080   | E       |
| EX Hornád          | Ex6   | Čaňa št. hr. (Budapešť)    | Košice                 | 137 970   | E       |
| RailJet            | Ex7   | Marchegg št. hr.           | Bratislava             | 99 280    | E       |

### Nočná doprava

| Prevádzkový súbor | Linka | Počiatočná stanica         | Cieľová stanica      | VLKM cieľ | Trakcia |
|-------------------|-------|----------------------------|----------------------|-----------|---------|
| EN Zemplín        | EN1   | Bratislava                 | Humenné              | 394 200   | E       |
| EN Slovakia       | EN2   | Čadca št. hr.              | Košice               | 197 100   | E       |
| EN Metropol       | EN4   | Štúrovo št. hr. (Budapešť) | Kúty št. hr. (Praha) | 162 060   | E       |

### Regionálna doprava

| Prevádzkový súbor | Linka | Počiatočná stanica | Cieľová stanica   | VLKM cieľ | Trakcia |
|-------------------|-------|--------------------|-------------------|-----------|---------|
| Horné Považie     | P20   | Žilina             | Trenčín           | 770 310   | E       |
| Horné Považie     | P70   | Lipt. Mikuláš      | Čadca             | 1 465 040 | E       |
| Horné Považie     | P73   | Zwardoň            | Čadca             | 240 900   | E       |
| Horné Považie     | P81   | Poprad             | Liptovský Mikuláš | 450 350   | E       |
| Tatry             | P82   | Štrbské Pleso      | Štrba             | 102 200   | E       |
| Tatry             | P83   | Štrbské Pleso      | Poprad            | 483 430   | E       |
| Tatry             | P84   | Tatranská Lomnica  | Starý Smokovec    | 83 220    | E       |
| Uzol Košice I     | Z31   | Košice             | Humenné           | 804 130   | E       |

|                                     |            |                   |                          |           |          |
|-------------------------------------|------------|-------------------|--------------------------|-----------|----------|
| <b>Uzol Košice I</b>                | <b>Z32</b> | Lipany            | Košice                   | 761 790   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Košice II</b>               | <b>P80</b> | Poprad            | Košice                   | 1 017 090 | <b>E</b> |
| <b>Uzol Košice II</b>               | <b>P90</b> | Prešov            | Michalany (Čierna n. T.) | 834 850   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Košice II</b>               | <b>P92</b> | Moldava           | Košice                   | 210 240   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Košice II</b>               | <b>Z30</b> | Košice            | Čierna nad Tisou         | 694 450   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Bratislava</b>              | <b>P10</b> | Kúty              | Trnava (cez Bratislavu)  | 2 079 890 | <b>E</b> |
| <b>Uzol Bratislava</b>              | <b>P11</b> | Pezinok           | Bratislava, Petržalka    | 137 200   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Bratislava</b>              | <b>P30</b> | Bratislava        | Galanta                  | 948 150   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Bratislava</b>              | <b>Z20</b> | Bratislava        | Nové Zámky               | 916 160   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Nové Zámky</b>              | <b>P16</b> | Kúty (Senica)     | Trnava                   | 552 410   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Nové Zámky</b>              | <b>P33</b> | Trnava            | Galanta                  | 266 280   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Nové Zámky</b>              | <b>P34</b> | Štúrovo           | Nové Zámky               | 407 440   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Nové Zámky</b>              | <b>P35</b> | Komárno           | Levice                   | 813 710   | <b>E</b> |
| <b>Uzol Nové Zámky</b>              | <b>P50</b> | Banská Bystrica   | Zvolen                   | 199 710   | <b>E</b> |
| <b>Sever</b>                        | <b>P71</b> | Žilina            | Rajec                    | 189 420   | <b>M</b> |
| <b>Sever</b>                        | <b>P72</b> | Makov             | Čadca                    | 253 500   | <b>M</b> |
| <b>Sever</b>                        | <b>P75</b> | Kraľovany         | Trstená                  | 413 950   | <b>M</b> |
| <b>Tatry - motorové</b>             | <b>P85</b> | Svit              | Stará Ľubovňa            | 423 750   | <b>M</b> |
| <b>Tatry - motorové</b>             | <b>P86</b> | Tatranská Lomnica | Poprad                   | 102 000   | <b>E</b> |
| <b>Podunajsko</b>                   | <b>Z21</b> | Komárno           | Bratislava               | 845 880   | <b>M</b> |
| <b>Podunajsko</b>                   | <b>P17</b> | Dunajská Streda   | Bratislava               | 744 580   | <b>M</b> |
| <b>Horehronie</b>                   | <b>Z35</b> | Banská Bystrica   | Margecany                | 1 284 870 | <b>M</b> |
| <b>Horehronie</b>                   | <b>P60</b> | Zvolen            | Lučenec                  | 552 960   | <b>M</b> |
| <b>Novohrad</b>                     | <b>P61</b> | Lučenec           | Jesenské                 | 282 030   | <b>M</b> |
| <b>Novohrad</b>                     | <b>P62</b> | Lučenec           | Utekáč                   | 306 610   | <b>M</b> |
| <b>Novohrad</b>                     | <b>P63</b> | Jesenské          | Tisovec                  | 393 960   | <b>M</b> |
| <b>Novohrad</b>                     | <b>P64</b> | Tisovec           | Brezno                   | 52 800    | <b>M</b> |
| <b>Pohronie (Nesystémové linky)</b> | <b>P51</b> | Zlaté Moravce     | Šurany                   | 109 880   | <b>M</b> |
| <b>Pohronie (Nesystémové linky)</b> | <b>P52</b> | Štúrovo           | Levice                   | 240 760   | <b>M</b> |
| <b>Pohronie (Nesystémové linky)</b> | <b>P53</b> | Zvolen            | Čata                     | 408 800   | <b>M</b> |
| <b>Pohronie (Nesystémové linky)</b> | <b>P54</b> | Banská Štiavnica  | Zvolen (Hronská Dúbrava) | 63 280    | <b>M</b> |
| <b>Pohronie (Nesystémové linky)</b> | <b>P55</b> | Levice            | Zvolen (Hronská Dúbrava) | 330 010   | <b>M</b> |
| <b>Pohronie (Nesystémové linky)</b> | <b>P56</b> | Horná Štubňa      | Hronská Dúbrava (Zvolen) | 136 960   | <b>M</b> |
| <b>Zemplín</b>                      | <b>P91</b> | Michalany         | Trebišov                 | 180 400   | <b>M</b> |
| <b>Zemplín</b>                      | <b>P93</b> | Prešov            | Medzilaborce mesto       | 1 017 350 | <b>M</b> |
| <b>Zemplín</b>                      | <b>P94</b> | Bardejov          | Prešov                   | 389 750   | <b>M</b> |
| <b>Zemplín</b>                      | <b>P96</b> | Stakčín           | Humenné                  | 253 500   | <b>M</b> |
| <b>Zemplín</b>                      | <b>Z35</b> | Prešov            | Vranov n. T.             | 0         | <b>M</b> |

| (Humenné)       |            |                     |            |         |          |
|-----------------|------------|---------------------|------------|---------|----------|
| <b>Ponitrie</b> | <b>P40</b> | Nitra               | Nové Zámky | 485 440 | <b>M</b> |
| <b>Ponitrie</b> | <b>P41</b> | Trnava (Leopoldov)  | Nitra      | 367 120 | <b>M</b> |
| <b>Ponitrie</b> | <b>P42</b> | Topoľčany           | Nitra      | 305 580 | <b>M</b> |
| <b>Ponitrie</b> | <b>P44</b> | Topoľčany           | Prievidza  | 278 520 | <b>M</b> |
| <b>Ponitrie</b> | <b>P74</b> | Vrútky              | Prievidza  | 572 820 | <b>M</b> |
| <b>Ponitrie</b> | <b>Z22</b> | Bratislava (Trnava) | Nitra      | 572 320 | <b>M</b> |

*Regionálna medzištátna*

| <b>Prevádzkový súbor</b>            | <b>Linka</b> | <b>Počiatočná stanica</b>  | <b>Cieľová stanica</b>        | <b>VLKM cieľ</b> | <b>Trakcia</b> |
|-------------------------------------|--------------|----------------------------|-------------------------------|------------------|----------------|
| <b>Ukrajina</b>                     | <b>Z34</b>   | (Košice) Čierna nad Tisou  | Čierna št. hr. (Čop/Mukačevo) | 8 760            | <b>E</b>       |
| <b>SK - AT I</b>                    | <b>Z25</b>   | Marchegg št. hr.           | Bratislava                    | 223 380          | <b>E at</b>    |
| <b>SK - AT II</b>                   | <b>Z26</b>   | BA, (predmestie) Petržalka | BA, Petržalka št. hr.         | 257 120          | <b>E at</b>    |
| <b>SK - CZ I</b>                    | <b>P12</b>   | Břeclav                    | Kúty                          | 59 710           | <b>M</b>       |
| <b>SK - CZ I</b>                    | <b>P14</b>   | Skalica                    | Kúty (Senica)                 | 271 460          | <b>M</b>       |
| <b>SK - CZ II</b>                   | <b>P22</b>   | Vrbovce (Hodonín)          | Myjava                        | 34 960           | <b>M</b>       |
| <b>SK - CZ II / Stredné Považie</b> | <b>P21</b>   | Trenčín                    | Myjava                        | 570 600          | <b>M</b>       |
| <b>SK - CZ II / Stredné Považie</b> | <b>P23</b>   | Nemšová (Horné Srnie)      | Trenč. Teplá (Trenč. Turná)   | 162 360          | <b>M</b>       |
| <b>SK - CZ II / Stredné Považie</b> | <b>P43</b>   | Chynorany                  | Trenčín                       | 131 320          | <b>M</b>       |
| <b>SK - CZ III</b>                  | <b>P25</b>   | Strelenka                  | Púchov                        | 131 400          | <b>M</b>       |

## Príklad špecifikácie prevádzkového súboru

### Prevádzkový súbor EX Tatran

|                                   |                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Režim dopravy</b>              | pravidelná diaľková denná doprava                                                                                                                                                                                      |
| <b>Traťový úsek</b>               | Bratislava hl.st. – Trenčín – Žilina – Poprad – Košice                                                                                                                                                                 |
| <b>Označenie traťových úsekov</b> | 120, 180                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Druh trakcie</b>               | úsek Bratislava hl s.t. – Púchov 25 kV AC, 50 Hz, úsek Púchov – Košice 3 kV DC                                                                                                                                         |
| <b>Prevádzkový traťový systém</b> | dvojkoľajný režim v celom úseku                                                                                                                                                                                        |
| <b>Požadovaná rýchlosť</b>        | Bratislava – Púchov 160 km/h., Púchov – Košice 120 km/h.                                                                                                                                                               |
| <b>Tarifný režim</b>              | Určenie tarifných podmienok prepravy cestujúcich bez zliav, vrátane zliav a obmedzení (napr. povinne miestenkové vlaky, režijné preukazy, FIP, lístky OSŽD, zľavy mimo režimu bezplatnej prepravy, bezplatná preprava) |
| <b>Kapacity súpravy</b>           | 2 vozne 1. triedy (108 miest), 1 reštauračný vozeň (40 miest), 1 vozeň 2. triedy s oddielom pre ŽTP a miestom pre prepravu bicyklov, 4 vozne 2. triedy (432 miest)                                                     |
| <b>Posilové vozne</b>             | 1 posilový vozeň 2. triedy v (4) z Bratislavy, 2 posilové vozne 2. triedy v (5) z Bratislavy, 2 posilové vozne 2. triedy v (7) z Košíc a 1 posilový vozeň 2. triedy v (1) z Košíc                                      |
| <b>Technická úroveň</b>           | ETCS, kamerový systém, automatické ovládanie zatvárania dverí                                                                                                                                                          |
| <b>Rozsah služieb</b>             | reštauračné služby s teplou stravou, klimatizácia, vákuové WC, bezbariérový nástup, možnosť prepravy min. 15 bicyklov, možnosť nástupu a prepravy ŤZP, 1xWC pre ŤZP, elektrické zásuvky, wifi                          |

## Harmonogram verejných súťaží

| Prevádzkový súbor            | VLKM (mil.) | GVD (obdobie začatia prevádzky) | Linky                           | Termín oznámenia vo vestníku EÚ                                                                    | Termín vypracovania dokumentácie pre súťaž | Termín vyhlásenia súťaže |
|------------------------------|-------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------|
| Podunajsko                   | 1,6         | 2023/2024                       | Z21/P17                         | Riešené v roku 2022 priamym zadáním, ktoré bolo dňa 05. 07. 2021 zverejnené v Úradnom vestníku EÚ. |                                            |                          |
| EN Zemplín                   | 0,4         | 2025/2026                       | EN1                             | 31. 10. 2022                                                                                       | 31. 05. 2023                               | 15. 11. 2023             |
| EX Tatran                    | 5,5         | 2025/2026                       | Ex1                             | 31. 10. 2022                                                                                       | 31. 07. 2023                               | 15. 11. 2023             |
| R Vtáčnik                    | 0,9         | 2025/2026                       | R11                             | 30. 10. 2022                                                                                       | 31. 07. 2023                               | 15. 11. 2023             |
| Uzol Košice I                | 1,6         | 2026/2027                       | Z31/Z32                         | 30. 04. 2023                                                                                       | 28. 02. 2024                               | 15. 06. 2024             |
| Uzol Nové Zámky              | 2,2         | 2026/2027                       | P16/P33/<br>P34/P35/<br>P50     | 30. 04. 2023                                                                                       | 28. 02. 2024                               | 15. 06. 2024             |
| R Gemeran & Fatran           | 2,3         | 2026/2027                       | R14/R15                         | 30. 04. 2023                                                                                       | 28. 02. 2024                               | 15. 06. 2024             |
| Horehronie                   | 1,8         | 2027/2028                       | Z35/P60                         | 31. 10. 2023                                                                                       | 31. 08. 2024                               | 15. 12. 2024             |
| Horné Považie                | 2,9         | 2027/2028                       | P20/P70/<br>P73/P81             | 31. 10. 2023                                                                                       | 31. 08. 2024                               | 15. 12. 2024             |
| Zemplín                      | 1,8         | 2027/2028                       | P91/P93/<br>P94/P96/<br>Z35     | 30. 10. 2023                                                                                       | 31. 08. 2024                               | 15. 12. 2024             |
| Uzol Bratislava              | 4,1         | 2028/2029                       | P10/P11/<br>P30/Z20             | 31. 05. 2024                                                                                       | 31. 03. 2025                               | 15. 07. 2025             |
| R Urpín                      | 1,5         | 2028/2029                       | R13                             | 31. 05. 2024                                                                                       | 31. 03. 2025                               | 15. 07. 2025             |
| Pohronie (Nesystémové linky) | 1,3         | 2028/2029                       | P51/P52/<br>P53/P54/<br>P55/P56 | 31. 05. 2024                                                                                       | 31. 03. 2025                               | 15. 07. 2025             |
| Uzol Košice II               | 2,8         | 2029/2030                       | P80/P90/<br>P92/Z30             | 31. 03. 2025                                                                                       | 31. 01. 2026                               | 15. 05. 2026             |
| Ponitrie                     | 2,6         | 2029/2030                       | P40/P41/<br>P42/P44/<br>P74/Z22 | 31. 03. 2025                                                                                       | 31. 01. 2026                               | 15. 05. 2026             |
| Novohrad                     | 1,0         | 2029/2030                       | P61/P62/<br>P63/P64             | 31. 03. 2025                                                                                       | 31. 01. 2026                               | 15. 05. 2026             |
| Sever                        | 0,9         | 2030/2031                       | P71/P72/<br>P75                 | 28. 02. 2026                                                                                       | 31. 12. 2026                               | 15. 04. 2027             |
| R Považan                    | 1,9         | 2030/2031                       | R10                             | 28. 02. 2026                                                                                       | 31. 12. 2026                               | 15. 04. 2027             |
| Tatry                        | 0,7         | 2030/2031                       | P82/P83/                        | 30. 06. 2026                                                                                       | 30. 04. 2027                               | 15. 08. 2027             |

|                              |     |           | P84     |              |              |              |
|------------------------------|-----|-----------|---------|--------------|--------------|--------------|
| Tatry - motorové             | 0,5 | 2030/2031 | P85/P86 | 30. 06. 2026 | 30. 04. 2027 | 15. 08. 2027 |
| EX Hornád                    | 0,1 | TBD       |         |              |              |              |
| EX Metropolitan              | 1,3 | TBD       |         |              |              |              |
| EX Ostravan                  | 0,2 | TBD       |         |              |              |              |
| EX Valašský expres           | 0,1 | TBD       |         |              |              |              |
| RailJet                      | 0,1 | TBD       |         |              |              |              |
| EX Báthory                   | 0,2 | TBD       |         |              |              |              |
| EN Metropol                  | 0,2 | TBD       |         |              |              |              |
| EN Slovakia                  | 0,2 | TBD       |         |              |              |              |
| Ukrajina                     | 0,0 | TBD       |         |              |              |              |
| SK - CZ I                    | 0,1 | TBD       |         |              |              |              |
| SK - CZ II / Stredné Považie | 0,9 | TBD       |         |              |              |              |
| SK - CZ III                  | 0,1 | TBD       |         |              |              |              |
| SK - AT I                    | 0,2 | TBD       |         |              |              |              |
| SK - AT II                   | 0,3 | TBD       |         |              |              |              |
| SK - CZ I                    | 0,3 | TBD       |         |              |              |              |
| SK - CZ II                   | 0,0 | TBD       |         |              |              |              |

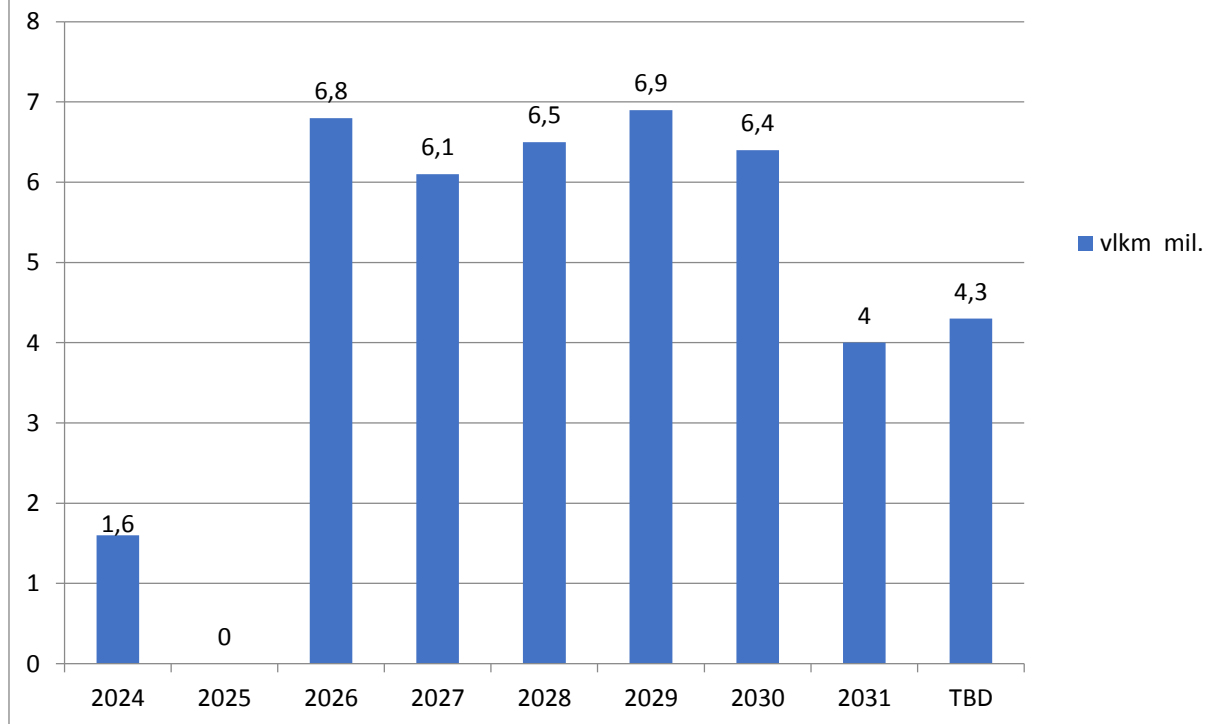
vlkm – vlakové kilometre

GVD – grafikon vlakovej dopravy

TBD – (To Be Decided) – v tejto fáze prípravy materiálu nie je stanovený začiatok prevádzky



## Objem nových zmlúv o dopravných službách ročne



### **Príloha 3 – Výber železničnej infraštruktúry bez strategického významu**

Výber železničných tratí, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu (ďalej len „nestrategické trate“) podliehajú schváleniu Európskej komisie. Zoznam vytvára MDV SR na základe nasledovných kritérií:

- dĺžka železničnej trate (nie je explicitne určená – môžeme nastaviť),
- miera jej využitia (nie je explicitne určená – môžeme nastaviť),
- objem potenciálne ovplyvnenej dopravy (nie je explicitne určená – môžeme nastaviť).

Miera analýzy, jej obsah a štruktúra nie je európskou legislatívou definovaná.

Uvedené nestrategické trate nepodliehajú podmienkam a požiadavkám exaktne stanovených v článku 2 ods. 4 smernice 2012/34/ES.

Prioritná podmienka, ktorú nemusí subjekt prevádzkujúci nestrategické trate (ďalej len „Prevádzkovateľ“) dodržať, je oddelenie správy železničnej infraštruktúry a poskytovanie dopravných železničných služieb.

Prevádzkovateľ nemusí byť právne oddelený od železničného podniku, ani mať takú organizačnú a rozhodovaciu nezávislosť pri plnení základných povinností, aby žiaden železničný podnik alebo iný právny subjekt nemal na neho rozhodujúci vplyv a nedochádzalo ku konfliktu záujmov osôb zodpovedných za plnenie základných povinností.

Zároveň nemusí dodržiavať zásady nezávislosti manažéra infraštruktúry podľa článku 7 smernice 2012/34/ES a § 34a zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, keďže ide o jeden subjekt, ktorý spravuje aj infraštruktúru aj poskytuje železničné služby. Členovia správnej rady Prevádzkovateľa a osoby zodpovedné za prijímanie rozhodnutí týkajúcich sa základných povinností manažéra infraštruktúry môžu byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní ako členovia správnej rady železničného podniku. Správnou radou na účely tohto zákona je vedúci orgán železničného podniku, ktorý vykonáva výkonné a administratívne funkcie a zodpovedá za každodenné riadenie železničného podniku. Členovia dozornej rady Prevádzkovateľa, ak je zriadená, môžu byť súčasne vymenovaní alebo zamestnaní ako členovia dozornej rady železničného podniku. Dozornou radou na účely tohto zákona je najvyšší orgán podniku, ktorý plní úlohy dozoru vrátane kontroly správnej rady a strategických rozhodnutí týkajúcich sa podniku.

Prevádzkovateľ nie je povinný vypracovať podmienky používania siete. Avšak v prípade, ak iný žiadateľ požiada o pridelenie kapacity infraštruktúry, vypracuje podmienky na používanie železničnej infraštruktúry primerane podľa § 37 zákona o dráhach, v ktorých okrem iného zadefinuje dostupnosť železničnej infraštruktúry, návrh úhrad za používanie železničnej infraštruktúry a spôsob ich výberu.

Na Prevádzkovateľa sa nevzťahujú ustanovenia týkajúce sa obmedzenia prístupu k železničným službám v súvislosti s poskytovaním služieb na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, keďže na danom úseku nemôže byť ohrozená hospodárska rovnováha predmetnej zmluvy. Zároveň sa nevzťahujú ani rámcové pravidlá prideľovania kapacity infraštruktúry ustanovené v § 40 až 43 zákona o dráhach.

V prípade, ak sa Prevádzkovateľ rozhodne pridelovať kapacitu infraštruktúry, lehotu na prijatie žiadosti o pridelenie kapacity si môže určiť v podmienkach používania železničnej siete, nemusí ale dodržať lehotu podľa § 44 ods. 2 písm. b), t. j. tak, aby táto lehota neskončila skôr ako 12 mesiacov pred zmenou cestovného poriadku.

Prevádzkovateľ nemusí:

- vyhovieť všetkým požiadavkám na pridelenie kapacity,
- ponúkať alternatívne trasy,
- vypracovať kapacitnú analýzu, ani plán na zvýšenie kapacity infraštruktúry,
- vytvárať kapacitnú rezervu.

V prípade, ak Prevádzkovateľ ponúka a poskytuje kapacitu infraštruktúry, úhrady neurčuje podľa princípov ustanovených v § 55 až 59 zákona o dráhach, ale na zmluvnom základe v súlade so zákonom č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov.

Na Prevádzkovateľa sa zároveň nevzťahuje spolupráca s manažermi infraštruktúry železničných sietí iných členských štátov vzhľadom na skutočnosť, že nestrategické železničné trate sú miestne a regionálne železničné trate, ktoré nepresahujú hranicu štátu.

Kontrolu nad dodržiavaním transparentných a nediskriminačných podmienok prístupu žiadateľov, pokiaľ poskytuje kapacitu infraštruktúry vykonáva regulačný orgán, okrem kontroly povinností, ktoré Prevádzkovateľ nemusí dodržať.

Ostatné povinnosti a požiadavky ustanovené v zákone o dráhach je Prevádzkovateľ povinný dodržiavať hlavne:

- mať povolenie na prevádzkovanie dráhy a
- licenciu na poskytovanie dopravných služieb podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.

### **Odborná kvalifikácia**

Odbornou kvalifikáciou potrebnou na prevádzkovanie dráhy je vysokoškolské dopravné, stavebné, strojnícke alebo elektrotechnické vzdelanie druhého stupňa a najmenej trojročná prax v riadiacej funkcii v oblasti prevádzkovania dráhy, alebo úplné stredoškolské vzdelanie dopravného, stavebného, strojníckeho alebo elektrotechnického zamerania a najmenej päťročná prax v riadiacej funkcii v oblasti prevádzkovania dráhy; preukazuje sa dokladom o dosiahnutom vzdelaní a dokladmi o získanej praxi. Ak nemožno prax preukázať dokladmi, pretože sa nezachovali, alebo neexistuje osoba, u ktorej sa prax vykonávala, možno pripustiť preukázanie praxe čestným vyhlásením.

### **Článok 2 ods. 4 smernice EP a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor**

Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, členské štáty môžu vyňať z uplatňovania článku 8 ods. 3 miestne a regionálne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie železničného trhu, a z uplatňovania článkov 7, 7a, 7c a kapitoly IV miestne železničné infraštruktúry, ktoré nemajú žiadny strategický význam pre fungovanie

železničného trhu. Členské štáty oznámia Komisii svoj úmysel vyňať takéto železničné infraštruktúry. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví svoje rozhodnutie, či sa takéto železničná infraštruktúra môže považovať za infraštruktúru bez strategického významu. Komisia pritom zohľadní dĺžku dotknutých železničných tratí, ich mieru využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 62 ods. 2.

**§ 61b zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov**  
**v znení neskorších predpisov**

**§ 61b**

***Osobitné ustanovenia***

(1) Na železničné trate, ktoré nemajú strategický význam pre fungovanie železničného trhu, sa § 34 ods. 3 písm. f) a g), ods. 5 písm. a), § 34 ods. 7 až 11, § 34a, § 37, § 39 až 43, § 44 ods. 2 písm. b), ods. 3, 4, 6, 9 a 10, § 45 až 51, § 53 ods. 1 písm. f), § 55 až 59 a § 61a tohto zákona nevzťahujú.

(2) Ministerstvo pri posúdení strategického významu železničných tratí pre fungovanie železničného trhu zohľadní dĺžku železničnej trate, mieru jej využitia a objem potenciálne ovplyvnenej dopravy.

(3) Rozdelenie správy jednotlivých súčastí železničnej infraštruktúry a súvisiacich práv a povinností manažérov infraštruktúry určí vlastník železničnej infraštruktúry.

(4) Na železničné trate podľa odseku 1 sa primerane vzťahuje ustanovenie § 112e ods. 4 až 6

**Návrh metodiky výberu nestrategických tratí:**

1. Stanoviť rozsah priemerných dopravných výkonov v prepočte na 1 vlkm za posledné 3 roky v samostatnom členení za osobnú a nákladnú dopravu.
2. Stanoviť limit priemerných ročných dopravných výkonov pre osobnú dopravu, ktoré predurčia možnosť začlenenia danej trate medzi nestrategické.
3. Stanoviť limit priemerných ročných dopravných výkonov pre nákladnú dopravu, ktoré predurčia možnosť začlenenia danej trate medzi nestrategické.
4. Stanoviť podmienku, že obidve kritéria musia byť splnené súčasne.
5. Stanoviť podmienku, že môže ísť len o trať, ktorá je zaústená do hlavnej železničnej siete len na jednom mieste.
6. Stanoviť podmienku, že nemôže ísť o trať, ktorá má viaceré traťové a úsekové rozvetvenia.

## **Príloha 4 – Prevádzkové súbory na základe systémovej prevádzky**

Pri analýze súčasného stavu, ako aj predpokladanej modernizácie častí siete regionálnych tratí možno identifikovať niekoľko súborov, homogénnych z prevádzkového hľadiska a funkčne oddelených od hlavnej siete ŽSR, ktoré by boli vhodné pre systémovú prevádzku.

Navrhnuté súbory bude potrebné prerokovať na úrovni samosprávnych krajov a obcí (miest), ktoré by boli touto zmenou ovplyvnené.

### **1. Tatranské elektrické železnice**

Systém úzkorozchodnej železnice, úplne oddelený od hlavnej železničnej siete a so silnou turistickou prevádzkou je priam predurčený pre manažment infraštruktúry, ako aj premávky jednou spoločnosťou. Tá by optimalizovala parametre tratí a vozidiel a mala by viesť ku zníženiu nákladov na osobokilometer.

Výber spoločnosti by mal byť formou otvorenej súťaže; prevádzky systému TEŽ na základe zmluvy o DSVZ.

Predpokladom samozrejme je vyňatie:

- a. Všetkých zariadení využívaných pre potrebu správy infraštruktúry z majetku ŽSR (pevné zariadenia zostávajú v majetku štátu).
- b. Všetkých zariadení pre prevádzku (koľajové vozidlá, depá ap.) z majetku ZSSK.
- c. Všetkých zariadení pre obsluhu cestujúcich na staniciach a zastávkach.

Tieto zariadenia bude potrebné formálne previesť na „správu majetku“ a do doby uzatvorenia zmluvy s novým prevádzkovateľom ich spätne prenajímať ŽSR a ZSSK.

### **2. Trenčianska Teplá – Trenčianske Teplice**

Špecifický prípad skôr múzejnej železnice. Pravidelná osobná doprava je tu nekonkurencieschopná voči doprave cestnej, o zmluve o DSVZ preto nemožno uvažovať.

Nakoľko sú vozidlá a zariadenia pre ich prevádzku v majetku mesta Trenčianska Teplá a prevádzku zabezpečuje nezisková organizácia TREŽ, sú možné dva varianty ďalšieho postupu:

- a. Ponechanie status quo, teda infraštruktúra zostane v správe ŽSR, prevádzku zaistí mesto Trenčianska Teplá, jeho „in-house“ spoločnosť TREŽ.
- b. Prevod infraštruktúry do majetku mesta, zmena štatútu na múzejnú, čiže neverejnú železnicu.

V prvom prípade je z pohľadu liberalizácie potrebné čisto formálne zaistiť možnosť vstupu akéhokoľvek iného dopravcu na infraštruktúru.

Variant b. je účelnejší, prispieje k nastaveniu parametrov infraštruktúry, jej údržby a potrieb prevádzky. Znamená to však potrebu osobitného súhlasu na prevod majetku štátu na mesto.

### **3. Záhorská Ves – Zohor – Plavecký Mikuláš**

Trat' s čiastočne sezónnou prevádzkou, zabezpečenou ZSSK. Pre budúcnosť sú pravdepodobne prijateľné tri varianty:

- a. Úplné zastavenie osobnej dopravy, zakonzervovanie infraštruktúry.
- b. Prevádzkovanie turistických spojov v režime open access, alternatívne s finančnou podporou VÚC.
- c. Prevod správy infraštruktúry spolu s prevádzkou pod jednu spoločnosť.

Variant b. je dlhodobo neudržateľný z dôvodu neprijateľne vysokých nákladov na infraštruktúru prepočítaných na osobokilometre.

Variant c. je komerčne schodný za predpokladu vyňatia trate z pôsobnosti Smernice o interoperabilite (funkčne / fyzicky oddelená infraštruktúra) a zavedenie režimu ľahkej železnice. Iba takýmto spôsobom možno uvažovať o prevádzkovaní tejto trate, atraktívnym pre objednávateľa (štát alebo VÚC) aj pre prípadného dopravcu/správcu infraštruktúry.

Do úvahy bude tiež potrebné vziať zámer zriadenia novej trate Lamač – Záhorská Bystrica – Stupava – Lozorno s pokračovaním ďalej pod Karpatmi smer Plavecké Podhradie, s prípadným zokruhovaním trate cez Jablonicu smerom na Trnavu.

### **4. Gemerské železnice**

- a. Plešivec – Muráň
- b. Plešivec – Slavošovce
- c. Rožňava – Dobšiná

Trate s čiastočne sezónnou prevádzkou, zabezpečenou ZSSK. Pre budúcnosť sú pravdepodobne prijateľné tri varianty:

- a. Úplné zastavenie osobnej dopravy, zakonzervovanie infraštruktúry.
- b. Prevádzkovanie turistických spojov v režime open access, alternatívne s finančnou podporou VÚC.
- c. Prevod správy infraštruktúry spolu s prevádzkou pod jednu spoločnosť.

Variant b. je dlhodobo neudržateľný z dôvodu neprijateľne vysokých nákladov na infraštruktúru prepočítaných na osobokilometre

Variant c. je komerčne schodný za predpokladu vyňatia trate z pôsobnosti Smernice o interoperabilite (funkčne / fyzicky oddelená infraštruktúra) a zavedenie režimu ľahkej železnice. Iba takýmto spôsobom možno uvažovať o prevádzkovaní tejto trate, atraktívnym pre objednávateľa (štát alebo VÚC) aj pre prípadného dopravcu/správcu infraštruktúry

### **5. Spišská Nová Ves - Levoča**

Trat' s čiastočne sezónnou prevádzkou, zabezpečenou ZSSK. Do budúcnosti možno reálne uvažovať o obnove pravidelnej dopravy spoločnosťou zabezpečujúcou systémovú prevádzku.

Pri vyňatí správy z pôsobnosti ŽSR a súčasne zo Smernice o interoperabilite (funkčne / fyzicky oddelená infraštruktúra) bude možné zavedenie režimu ľahkej železnice.

Dvojmesťie Spišská Nová Ves – Levoča s kombinovanou populáciou prevyšujúcou 50 000 obyvateľov má potenciál mobility pre takúto ľahkú železnicu a jej správu a prevádzkovanie vlastnou spoločnosťou (tzn. bez súťaže).

Podmienkou by samozrejme bolo zriadenie nácestných zastávok v SNV, Harichovciach a Levoči, ako aj výrazné obmedzenie súbežných liniek autobusových spojov, tak aby bolo možné využiť vyvolaných úspor.