

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA
UNIVERZITA KOMENSKÉHO V BRATISLAVE
PRÁVNICKÁ FAKULTA**

Evidenčné číslo: 101002/B/2019/36100138877014532

**SÚŤAŽNOPRÁVNE ASPEKTY SLUŽIEB VO
VEREJNOM ZÁUJME V PRÁVE EURÓPSKEJ ÚNIE**

Bakalárska práca

2019

Klára Dašková

**EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA
UNIVERZITA KOMENSKÉHO V BRATISLAVE
PRÁVNICKÁ FAKULTA**

**SÚŤAŽNOPRÁVNE ASPEKTY SLUŽIEB VO
VEREJNOM ZÁUJME V PRÁVE EURÓPSKEJ ÚNIE**

Bakalárska práca

Študijný program:	Ekonómia a právo
Študijný odbor:	NÁRODNÉ HOSPODÁRSTVO PRÁVO
Školiace pracovisko:	Ústav európskeho práva Právnická fakulta
Vedúci bakalárskej práce:	JUDr. Ing. Ondrej Blažo, PhD.

2019

Klára Dašková

POĎAKOVANIE

Touto cestou by som sa rada poďakovala JUDr. Ing. Ondrejovi Blažovi, PhD. za odborné vedenie a usmernenia, ako aj prejavenu ochotu počas písania bakalárskej práce.

ČESTNÉ VYHLÁSENIE

Čestne vyhlasujem, že predkladanú bakalársku prácu na tému „*Súťažnoprávne aspekty služieb vo verejnom záujme v práve Európskej únie*“ som vypracovala samostatne a všetku použitú literatúru som v texte viditeľne označila a následne uviedla v zozname použitej literatúry.

ABSTRAKT

Bakalárska práca sa zaoberá problematikou poskytovania služieb vo verejnom záujme, s užším zameraním na uzatváranie zmlúv s podnikmi poskytujúcimi predmetné služby v oblasti železničnej dopravy ako aj na financovanie týchto podnikov zo strany štátu. Práca je rozdelená na tri časti. V prvej časti sa venujeme základnej charakteristike služieb vo verejnom záujme a atribútov s nimi spojených, obzvlášť ich postaveniu na konkurenčnom trhu. Druhá časť sa zaoberá legislatívnym rámcom, do ktorého sú služby verejného záujmu vsadené, ako v právnej úprave Európskej Únie, tak aj Slovenskej republiky. Poslednú časť tvorí právna analýza zmluvy uzatvorenej v rámci poskytovania železničných dopravných služieb vo verejnom záujme v Slovenskej republike a jej porovnanie s obligatórnou právnou úpravou Európskej Únie. Súčasťou je aj ekonomická analýza odrážajúca mieru závislosti troch národných dopravcov troch rôznych krajín Európskej Únie od finančných dotácií štátu.

Kľúčové slová: služby verejného záujmu, zmluvy s verejnými podnikmi, štátne dotácie

ABSTRACT

The bachelor thesis deals with the issue of public service obligations, with closer view to contracting with companies providing public services in the rail transport as well as to their financing by the state. The thesis is divided into three parts. In the first part we focus on the basic characteristics of public service obligations and the attributes associated with them, especially to their position in the competitive market. The second part deals with the legislative framework into which the public service obligation are embedded, as in the legislation of the European Union, so in the legislation of Slovak Republic. The last part is a legal analysis of a contract with national rail transport provider in Slovak Republic and its comparison with the obligatory legal regulation of the European Union. It also includes an economic analysis reflecting a degree of dependence on the state grants of three national rail transport providers in three european countries.

Key words: public service obligations, contracts with public undertakings, state grants

PREDHOVOR

Hlavným cieľom bakalárskej práce je jasná a ucelená charakteristika pojmu služba verejného záujmu a atribútov s ním súvisiacich, prostredníctvom konkrétnych príkladov v danej oblasti, ako aj priblíženie právneho rámca týchto služieb.

Význam práce spočíva najmä v analýze zmluvy uzatvorenej medzi Slovenskou republikou a národným železničným dopravcom, Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s., a porovnanie súladu jej ustanovení s obligatónnymi ustanoveniami Nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.

Prínos práce predstavuje aj analýza, ktorej predmetom je porovnanie údajov národných železničných dopravcov v troch vzájomne susediacich krajinách Európskej Únie; Slovenskej republiky, Českej republiky a Rakúska.

Hlavnou tézou, na ktorú analýza hľadá odpoveď je otázka, do akej miery sú jednotliví národní dopravcovia závislí od príspevkoch poskytnutých im zo štátnych rozpočtov svojich národov v rámci poskytovania dopravných služieb vo verejnom záujme.

Problematiku služieb verejného záujmu sme sa rozhodli spracovať z viacerých dôvodov. Prvý bol veľmi bežný a samozrejмый v súvislosti s vedeckými prácami, a síce snaha lepšie sa zorientovať v danej oblasti a rozšíriť v nej svoje poznatky.

Ďalší dôvod vychádza z osobnej skúsenosti s verejnými dopravnými službami, nakoľko ako študenti ich využívame, najmä v súčasnom stave bezplatnej dopravy, veľmi frekventovane.

Rozhodli sme sa teda nahliadnuť „pod kapucňu“ systému fungovania železníc, najmä do oblasti uzatvárania zmlúv a ich financovania štátom. Pokladáme to za veľmi aktuálnu tému riešenú ako v právnickej, tak aj ekonomickej sfére. To je napokon aj jeden z početných dôvodov spracovania problematiky; totiž v oblasti služieb poskytovaných vo verejnom záujme sa dokonale prelínajú právne aspekty s aspektami ekonomickými, ktoré tak výborne poslúžili právno-ekonomickému zameraniu nášho štúdia.

Práca je určená každému, komu sa pri spomenutí pojmu služba vo verejnom záujme nevybaví nijaká konkrétna súvislosť, ako aj pre tých, ktorým je problematika poskytovania služieb vo verejnom záujme známa a majú záujem nahliadnuť do ich vzájomného prepojenia v právnej a ekonomickej oblasti.

OBSAH

ÚVOD	11
1 ZÁKLADNÉ VYMEDZENIE POJMOV	12
1.1 SLUŽBA	12
1.2 VEREJNÝ ZÁUJEM	12
1.3 SLUŽBA VO VEREJNOM ZÁUJME	13
1.4 SLUŽBA VO VEREJNOM HOSPODÁRSKOM ZÁUJME	14
1.5 POSTAVENIE PODNIKOV POSKYTUJÚCICH SVHZ A HOSPODÁRSKA SÚŤAŽ.....	15
1.6 ŠTÁTNA POMOC	20
2 PRÁVNA ÚPRAVA SVHZ V LEGISLATÍVnom RÁMCI EURÓPSKEJ ÚNIE A SLOVENSKEJ REPUBLIKY.....	21
2.1 PRÁVNA ÚPRAVA EÚ.....	21
2.1.1 Primárna právna úprava	21
2.1.2 Sekundárna právna úprava.....	23
2.2 PRÁVNA ÚPRAVA SR	26
3 ZADÁVANIE ZMLÚV O SVHZ V ODVETVÍ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY....	26
3.1 ANALÝZA POŽIADAVIEK NARIADENIA (ES) Č.1370/2007 O SLUŽBÁCH VO VEREJNOM ZÁUJME V ŽELEZNIČNEJ A CESTNEJ OSOBNEJ DOPRAVE.....	27
3.1.1 Všeobecné pravidlá a povinný obsah ZSVZ.....	27
3.1.2 Zadávanie ZSVZ.....	28
3.1.3 Úhrada za SVZ.....	29
3.2 ANALÝZA ZSVZ SO ŽELEZNIČNOU SPOLOČNOSŤOU SLOVENSKO, A.S.....	29
3.3 POROVNANIE FINANČNEJ ÚČASTI ŠTÁTU NA CELKOVÝCH DOPRAVNÝCH VÝKONCH DOPRAVCU V ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVE SR S VYBRANÝMI ŠTÁTMI EÚ	32
3.3.1 Poskytovateľ v SR – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	33
3.3.2 Poskytovateľ v Rakúsku - ÖBB-Personenverkehr AG	36
3.3.3 Poskytovateľ v ČR – České dráhy, a.s.	38
ZÁVER.....	41
ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	43

ZOZNAM POUŽITÝCH SKRATIEK

ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
EÚ	Európska únia
MDVRR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
SP	Slovenská pošta
SR	Slovenská republika
SVHZ	Služby verejného hospodárskeho záujmu
SVZ	Služby verejného záujmu
ŠP	Štátna pomoc
ŠR	Štátny rozpočet
ZoFEÚ	Zmluva o fungovaní Európskej Únie
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
ZSVZ	Zmluva o službách vo verejnom záujme

„Politika hospodárskej súťaže musí napomáhať garancii prístupných a cenovo dostupných, vysoko kvalitných služieb vo verejnom záujme, ktoré sú základom pre blahobyť a životnú úroveň občanov a ktoré tiež prispievajú k sociálnej a územnej súdržnosti.“

Joaquín Almunia, ex-komisár pre hospodársku súťaž

ÚVOD

Služba vo verejnom záujme. Tak, ako existuje množstvo definícií určujúcich obsah tohto pojmu, tak málo existuje tých, ktorí si s ním dokážu spojiť konkrétnu súvislosť. Za jeden z dôvodov sa dá určite považovať nedostatok jasnej terminológie pojmov, ich ľahká zameniteľnosť a nepresnosť. Preto prvým účelom práce bude snaha vniesť viac svetla do základných pojmov týkajúcich sa služieb verejného záujmu a zhrnúť ich do jasnej a zrozumiteľnej štruktúry.

Cieľom práce je tiež poukázať na zásadný význam týchto služieb v európskom modeli spoločnosti, ktorá ich považuje za jeden zo svojich pilierov. Osobitnú pozornosť budeme venovať miestu, ktoré im (ne)patrí v oblasti hospodárskej súťaže.

Poukážem tiež na právnu úpravu v rámci ako Európskej Únie, tak aj Slovenskej republiky.

Jadro našej práce tvorí problematika uzatvárania zmlúv o službách vo verejnom záujme. Sústreďujeme sa na analýzu Nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave a na porovnanie jeho ustanovení o uzatváraní zmlúv s konkrétnymi ustanoveniami v zmluve uzatvorenej medzi Slovenskou republikou a národným železničným dopravcom, Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s.

V poslednej časti sa zameriavame na analýzu údajov troch národných železničných dopravcov z troch rôznych krajín Európskej Únie, a to Slovenskej republiky, Českej republiky a Rakúska. Údaje medzi sebou porovnávame a prostredníctvom nich odhaľujeme mieru závislosti týchto dopravcov od svojich objednávateľov, resp. od ich príspevkov na poskytovanie predmetných služieb.

1 ZÁKLADNÉ VYMEDZENIE POJMOV

1.1 Služba

S pojmom služba sa stretávame v rámci podnikania a hospodárskych vzťahov.¹ Slovenská právna úprava službu definuje ako „*akúkoľvek samostatne zárobkovú činnosť priemyselnej, výrobnnej, obchodnej alebo remeselnej povahy alebo činnosť v oblasti slobodných povolání, ktorá je príjemcovi služby poskytovaná spravidla za odplatu, činnosť znalcov, tlmočníkov a prekladateľov.*“²

Takýmto aplikovaním pojmu služba nájdeme kompatibilitu s ustanovením smernice Európskeho parlamentu a Rady o službách na vnútornom trhu,³ ako aj s ustanovením článku 57 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZofEÚ“).⁴

Služby vo verejnom záujme (ďalej len „SVZ“) sú však špecifické a nemožno ich stotožňovať s druhom služieb uvedených vo vyššie spomenutých ustanoveniach. Rozhodol o tom Súdny dvor vo veci C-179/90.⁵

1.2 Verejný záujem

Na verejný záujem môžeme nazerať prostredníctvom rôznych pohľadov.

Z pohľadu ekonómie sa možno na verejný (inými slovami spoločenský alebo národný) záujem pozeráť cez optiku Paretovho optima. (Paretovo optimum je pojem, ktorý sa vzťahuje na situáciu, kedy nemôže byť dosiahnuté zlepšenie postavenia jednej strany bez toho, aby sa zhoršilo postavenie druhej strany).

Štát teda koná vo verejnom záujme vtedy, keď sa svojimi aktivitami približuje k Paretovmu optimu, t.j. keď sa blíži k situácii, kedy nie je možné zvýšiť blahobyť jednotlivca bez toho, aby sa zároveň poškodilo inému jednotlivcovi.⁶

¹ NOVÁČKOVÁ, D. - ZEMANOVIČOVÁ, D. *Definovanie sociálnych služieb vo verejnom záujme na Slovensku*. In: Dialógy. 2015, roč. 10, č. 29, s. 56. ISSN 1337-0510.

² Zákon č. 136/2010 Z.z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov. § 2.

³ EURÓPSKA ÚNIA. *Smernica Európskeho parlamentu a Rady o službách na vnútornom trhu*. Ú. v. EÚ, L 376 z 27.12.2006.

⁴ NOVÁČKOVÁ, D. - ZEMANOVIČOVÁ, D. *Definovanie sociálnych služieb vo verejnom záujme na Slovensku*. In: Dialógy. 2015, roč. 10, č. 29, s. 56. ISSN 1337-0510.

⁵ Tamtiež, s. 57.

⁶ Tamtiež, s. 58.

Právne chápanie pojmu verejný záujem vyplýva z vnímania verejno-mocenskej funkcie ako prioritnej funkcie štátu.

Ústavný zákon č.357/2004 z 26.mája 2006 o ochrane verejného záujmu pri výkone funkcií verejných funkcionárov v článku 3 upravuje verejný záujem ako záujem, „*ktorý prináša majetkový alebo iný prospech všetkým občanom alebo mnohým občanom.*“

Štát teda koná vo verejnom záujme vtedy, keď svojou činnosťou prispieva k zabezpečeniu potrieb a záujmov občanov.⁷

1.3 Služba vo verejnom záujme

Pojem SVZ sa nevyskytuje v žiadnych ustanoveniach ZoFEÚ ani Charte základných práv EÚ. Európska komisia tento pojem prvý krát ucelene definovala v Oznámení Európskemu parlamentu, rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov ako službu, ktorá podľa verejných orgánov členských štátov reprezentuje verejný záujem, a ktorá preto podlieha osobitným záväzkom služby vo verejnom záujme.⁸

Z uvedeného ustanovenia vyplýva, že konkrétne vymedzenie obsahu pojmu SVZ je ponechaná na členské štáty. Ich definície však podliehajú kontrole Komisie.⁹

SVZ pokrývajú širokú škálu činností od veľkých sieťových odvetví ako energetika, doprava, telekomunikácie, audiovizuálne vysielanie a poštové služby až po vzdelávanie, dodávku vody, nakladanie s odpadom, zdravotnícke a sociálne služby.¹⁰

Sú nevyhnutné pre každodenný život občanov a podnikov a vyjadrujú európsky sociálny model. Zohrávajú významnú úlohu pri zabezpečovaní ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti v celej únii a sú dôležité pre udržateľný rozvoj EÚ, pokiaľ ide o vyššiu úroveň zamestnanosti, sociálne začlenenie, ekonomický rast a kvalitu životného prostredia.¹¹

Právo EÚ podľa predmetného Oznámenia rozoznáva dve kategórie služieb majúce povahu verejného záujmu:

⁷ NOVÁČKOVÁ, D. - ZEMANOVIČOVÁ, D. *Definovanie sociálnych služieb vo verejnom záujme na Slovensku*. In: Dialógy. 2015, roč. 10, č. 29, s. 58. ISSN 1337-0510.

⁸ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov*. KOM (2007) 725 z 20.11.2007. § 2.1.

⁹ LORENZ, M. *An introduction to EU competition law*. Cambridge, New York : Cambridge University Press, 2013. s. 191. ISBN 978-1-107-67261-1.

¹⁰ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov*. KOM (2007) 725 z 20.11.2007. § 2.

¹¹ Tamtiež

- a) služby verejného hospodárskeho záujmu – činnosti s nimi spojené majú ekonomický charakter (napr. doprava, energia, poštové služby, a.i.), ich poskytovanie a organizácia sa riadi ustanoveniami ZoFEÚ o vnútornom trhu a hospodárskej súťaži.
- b) služby verejného neekonomického záujmu - činnosti s nimi spojené majú neekonomický charakter (napr. polícia, súdnictvo, systémy sociálneho zabezpečenia, a.i.), ich poskytovanie a organizácia nepodlieha ustanoveniam ZoFEÚ o vnútornom trhu a hospodárskej súťaži. Môžu sa však na ne vzťahovať iné ustanovenia uvedené v zmluve, ako je napríklad zásada nediskriminácie.¹²

Štandardná odpoveď na otázku, ako od seba odlíšiť ekonomické a neekonomické neexistuje. Odpoveď totiž závisí od analýzy jednotlivých prípadov, pretože povaha týchto služieb je často špecifická a veľmi sa líši nielen v závislosti od jednotlivých členských štátov, ale aj od miestnych orgánov; spôsob, akým sú tieto služby poskytované, sa neustále vyvíja v reakcii na nový ekonomický, sociálny a inštitucionálny vývoj, ako napr. zmeny v dopyte spotrebiteľov, technologické zmeny, modernizácia verejnej správy a prenos zodpovednosti na miestnu úroveň.

Rovnako podľa stanoviska Súdneho dvora EÚ sa pri určovaní, či ide o ekonomickú alebo neekonomickú činnosť nedá riadiť odvetvím, postavením subjektu poskytujúceho SVZ (napr. či je subjekt verejným podnikom, súkromným podnikom, združením podnikov či súčasťou verejnej správy), ani spôsobom jeho financovania. Rozhodujúcim je druh činnosti ako takej. Aby sa určitá SVZ mohla považovať za ekonomickú činnosť je základným predpokladom to, že je poskytovaná za odplatu.¹³

Pre naplnenie účelov tejto práce sa v nasledujúcich kapitolách zameriame výlučne na služby verejného ekonomického (hospodárskeho) záujmu (ďalej len „SVHZ“) a s nimi súvisiacimi aspektami.

1.4 Služba vo verejnom hospodárskom záujme

Za SVHZ sa považuje hospodárska (ekonomická) činnosť, ktorej výsledkom je verejný prospech, a ktorá by sa na trhu nevyskytovala bez verejnej intervencie (alebo by bola poskytnutá

¹² EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov*. KOM (2007) 725 z 20.11.2007. § 2.1.

¹³ Tamtiež.

za iných podmienok, pokiaľ ide o kvalitu, bezpečnosť, dostupnosť, rovnaký prístup alebo všeobecný prístup).¹⁴

Ako sme už spomenuli, konkrétne vymedzenie obsahu pojmu SVHZ ponecháva EÚ členským štátom za súčasnej kontroly Európskej komisie.

Presná definícia SVHZ, ktorou bol podnik poverený, je totiž dôležitým prvkom pre posúdenie, či a do akej miery existuje dôvod, aby štát poskytol výlučné právo (t.j. právo, ktoré podnik oprávňuje poskytovať určitú SVHZ s vylúčením ostatných takýchto poskytovateľov) alebo prostriedky tomuto podniku s cieľom zabezpečiť poskytovanie SVHZ.¹⁵

Nakoľko SVHZ podliehajú ustanoveniami ZoFEÚ o vnútornom trhu a hospodárskej súťaži, dôležitým atribútom v tejto oblasti je postavenie podnikov, ktoré takéto služby poskytujú.

1.5 Postavenie podnikov poskytujúcich SVHZ a hospodárska súťaž

Podniky poskytujúce SVHZ sa inak nazývajú aj verejnoprávne (resp. verejné) podniky. Verejné podniky sú podniky, na ktoré môžu mať orgány verejnej moci dominantný vplyv prostredníctvom ich vlastníctva, finančnej účasti alebo predpisov, ktorými sa riadia.

Dominantný vplyv orgánov verejnej moci sa predpokladá, keď tieto orgány priamo alebo nepriamo vo vzťahu k podniku vlastní väčšiu časť upísaného kapitálu podniku alebo kontrolujú väčšinu hlasov pridelených k akciám, ktoré podniky vydali, alebo môžu dosadiť viac ako polovicu členov do správnych, riadiacich a dozorných orgánov.¹⁶

Členské štáty môžu v súlade s európskym súťažným právom založiť alebo prevádzkovať takéto podniky alebo im priznať osobitné či výlučné práva.¹⁷

Aplikácia pravidiel Únie ohľadom verejných podnikov a priznaných osobitných alebo výlučných práv je obsiahnutá v čl. 106 ZoFEÚ.

Čl. 106(1) obsahuje zákaz členským štátom ustanovovať také opatrenia v súvislosti s verejnými podnikmi alebo podnikmi, ktorým priznal osobitné alebo výlučné práva, ktoré sú

¹⁴ Tamtiež.

¹⁵ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 20.9.2000, služby všeobecného záujmu v Európe*. Ú. v. ES C 17 z 19.1.2001.

¹⁶ EURÓPSKA ÚNIA. *Smernica Európskej komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch*. Čl. 2b.

¹⁷ LENAERTS, K. – VAN NUFFEL, P. a kol. *European Union Law*. 3. vyd. London : Sweet & Maxwell, 2011. s. 366. ISBN 978-1-847-03743-5.

v rozpore so ZoFEÚ. Účelom je zabrániť členský štátom, aby svojimi opatreniami obchádzali ustanovenia súťažných pravidiel v ZoFEÚ.¹⁸

Podľa tohto článku verejné podniky musia dodržiavať pravidlá ustanovené v ZoFEÚ, *inter alia* princíp rovnosti a pravidlá hospodárskej súťaže,¹⁹ obzvlášť s ohľadom na čl. 102 (článok o zneužívaní dominantného postavenia), nakoľko majú často dominantné postavenie.²⁰

Založenie alebo prevádzka verejných podnikov, ktoré poskytujú SVHZ sú nezlučiteľné so ZoFEÚ vtedy, keď výkon im priznaných výlučných práv je považovaný za zneužívanie dominantného postavenia a toto zneužívanie môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.²¹

Súdny dvor EÚ v tejto súvislosti rozhodol, že vytvorenie dominantného postavenia priznaním výlučného práva v zmysle čl. 106(1) ako také ešte nie je v rozpore s čl. 102.

Členský štát porušuje zákaz obsiahnutý v týchto dvoch ustanoveniach len vtedy, ak podnik pri vykonávaní výlučného práva, ktoré mu bolo udelené, nemôže zabrániť zneužívaniu dominantného postavenia²² alebo keď výkon výlučných práv môže spôsobiť situáciu, v ktorej podnik nemá možnosť vyhnúť sa porušeniu čl. 102.²³

Pre lepšie pochopenie daných výrokov Súdneho dvora môžeme k tejto problematike uviesť prípad Slovenskej pošty, ktorý bol tiež predmetom jeho rozhodovacej činnosti v roku 2016.²⁴

Predmetný spor bol vedený medzi Slovenskou poštou (ďalej len „SP“), ktorá je verejným podnikom so 100% vlastníctvom štátu a zároveň poskytovateľom SVHZ v oblasti poštových služieb, a Európskou komisiou.

V roku 2008 bolo SP Slovenskou republikou udelené výlučné právo na poskytovanie služieb tzv. „hybridnej pošty“.²⁵

¹⁸ JONES, A. – SUFRIN, B. *EU Competition Law*. 4. vyd. Oxford, New York : Oxford University Press, 2011. s. 572. ISBN 978-0-13-957273-1.

¹⁹ LENAERTS, K. – VAN NUFFEL, P. a kol. *European Union Law*. 3. vyd. Oxford New York : Oxford University Press, 2011. s. 366. ISBN 978-0-13-957273-1.

²⁰ JONES, A. – SUFRIN, B. *EU Competition Law*. 4. vyd. Oxford, New York : Oxford University Press, 2011. s. 572. ISBN 978-0-13-957273-1.

²¹ LENAERTS, K. – VAN NUFFEL, P. a kol. *European Union Law*. 3. vyd. London : Sweet & Maxwell, 2011. s. 366. ISBN 978-1-847-03743-5.

²² SD EÚ. Právna vec C-41/90 *Höfner and Elser* (1991), E.C.R. I-1979, para. 29.

²³ LENAERTS, K. – VAN NUFFEL, P. a kol. *European Union Law*. 3. vyd. London : Sweet & Maxwell, 2011. s. 367. ISBN 978-1-847-03743-5.

²⁴ SD EÚ. Právna vec C-293/15 P *Slovenská pošta v. Európska komisia*, 30.6.2016.

²⁵ Pod pojem „hybridná pošta“ spadajú najmä hromadné poštové zásielky pochádzajúce z bánk, poisťovní, telekomunikačných spoločností, ktoré zasielajú hromadné korešpondencie svojim zákazníkom. Hlavným rysom je zadanie prípravy hromadných zásielok elektronicky, následne ich vytlačenie a doručenie adresátom prostredníctvom tradičnej doručovacej siete z najbližšej novej adresy, aby sa urýchlil čas na prepravu zásielok.

Služby hybridnej pošty predstavujú osobitnú kategóriu poštových služieb, ktoré boli do udelenia výlučného práva SP otvorené konkurenčnému prostrediu.

Európska komisia sa proti udelenému výlučnému právu a získanému monopolu SP v oblasti doručovania hromadných zásielok postavila a označila takéto konanie za konanie, ktoré je v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže EÚ.

SP sa proti jej rozhodnutiu bránila na Súdnom dvore EÚ tvrdením, že stratou monopolného postavenia v oblasti hybridnej pošty by jej bolo znemožnené poskytovanie univerzálnych poštových služieb, teda SVHZ, na ktoré je oprávnená.

Súdny dvor EÚ túto sťažnosť však zamietol. Vo svojom rozhodnutí konštatoval, že komisia oprávnene usúdila, že služby hybridnej pošty a univerzálne poštové služby treba vnímať ako dva odlišné trhy, ktoré sú z pohľadu spotrebiteľa nezameniteľné.

Rovnako upozornil, že SP nebola schopná uspokojiť dopyt užívateľov hybridnej pošty po ďalších službách, ako je napríklad sledovanie zásielok sedem dní v týždni. Udelenie výhradných práv SP totiž viedlo k tomu, že zákazníci nemali možnosť podobné služby využívať, hoci predtým boli súkromnými poskytovateľmi poskytované.²⁶

Za týchto okolností Súdny dvor EÚ potvrdil stanovisko komisie, že výhradné práva udelené podniku, ktorý zjavne nedokáže zabezpečiť dopyt po službe je v rozpore s čl. 106 v spojení s čl. 102, a teda ide o zneužitie dominantného postavenia, ktoré je v rozpore s pravidlami hospodárskej súťaže EÚ.²⁷

Čl. 106(2) obsahuje obmedzenú výnimku zo súťažných pravidiel a pravidiel slobodného obchodu. Hovoríme o výnimke obmedzenej, pretože je prípustná len pre podniky stanovené v čl. 106(2), a to pre:

- podniky poverené poskytovaním SVHZ alebo
- podniky, ktoré majú povahu fiškálneho monopolu.

Obmedzenosť spočíva aj v tom, že táto výnimka môže byť uplatnená len v prípade, ak by uplatňovanie zmluvných pravidiel znemožňovalo právne alebo v skutočnosti plniť určité úlohy, ktoré boli týmto podnikom zverené, t.j. ak by uplatnenie pravidiel hospodárskej súťaže sťažovalo

²⁶ TASR : *Slovenská pošta spor s Komisiou prehrala*, EurActiv. 2015. [online]. [cit. 16.4.2019]. Dostupné na: <https://euractiv.sk/section/podnikanie-a-praca/news/slovenska-posta-spor-s-komisiou-prehrala-023563/>.

²⁷ JONES, A. – SUFRIN, B. *EU Competition Law*. 4. vyd. Oxford, New York : Oxford University Press, 2011. s. 580. ISBN 978-0-13-957273-1.

podnikom poskytované SVHZ,²⁸ pričom rozvoj obchodu musí byť zachovaný na úrovni zodpovedajúcej záujmom Únie.

Napokon čl. 106(3) oprávňuje Európsku komisiu vydávať členským štátom smernice alebo rozhodnutia (príklad rozhodnutia sme demonštrovali na prípade s SP).

Komisia teda môže individuálnymi správnymi aktami rozhodovať v oblasti verejných podnikoch členských štátov a ich činností (v rámci svojich kompetencií podľa čl. 258).²⁹

Taktiež udeľuje komisii právomoc vydávať smernice členským štátom, aby zaistila aplikáciu predmetného článku.

Toto oprávnenie jej vyplýva priamo z čl. 258, a teda takýto proces vydávania smerníc nemusí byť vykonávaný v rámci „bežného“ procesu prijímania smerníc, ktorý zahŕňa iné orgány Únie a ktorý je upravený v čl. 289 a 297 ZoFEÚ.³⁰

Na záver podkapitoly by sme radi uviedli ešte jeden prípad z oblasti zneužívania dominantného postavenia. Dovoľujeme si ho uviesť z dôvodu, že sa týka pre túto prácu dôležitej oblasti, poskytovania služieb v odvetví železničnej dopravy, ktorej sa v ďalších častiach budeme podrobnejšie venovať.

V kauze Cargo začal Protimonopolný úrad SR, odbor zneužívania dominantného postavenia a vertikálnych dohôd (ďalej len „Protimonopolný úrad“) vyšetrovať možné zneužívanie dominantného postavenia Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. (ďalej len „Cargo“), ktoré zabezpečuje väčšinu železničnej nákladnej dopravy.³¹

Cargo je verejným podnikom, 100% jeho akcií je vlastnených štátom, pričom práva štátu ako akcionára vykonáva Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR (ďalej len „MDVRR“).

Dominantné postavenie Cargo Protimonopolný úrad skúmal na trhu železničnej nákladnej dopravy realizovanej formou ucelených vlakov a formou vozňových zásielok, na trhu predaja a prenájmu elektrických rušňov a na trhu dopĺňovania paliva do motorových rušňov na čerpacích

²⁸ LORENZ, M. *An introduction to EU competition law*. Cambridge, New York : Cambridge University Press, 2013. s. 191. ISBN 978-1-107-67261-1.

²⁹ LENAERTS, K. – VAN NUFFEL, P. a kol. *European Union Law*. 3. vyd. London : Sweet & Maxwell, 2011. s. 368. ISBN 978-1-847-03743-5.

³⁰ JONES, A. – SUFRIN, B. *EU Competition Law*. 4. vyd. Oxford New York : Oxford University Press, 2011. s. 573. ISBN 978-0-13-957273-1.

³¹ V dôsledku liberalizácie trhu od roku 2007 môžu nákladnú dopravu poskytovať aj súkromní dopravcovia. Ich podiel v oblasti nákladnej železničnej prepravy je však veľmi nepatrný, a tak väčšinový trhovú podiel zachováva Cargo.

staniciach pre rušne v SR, na ktorých podľa vyšetrenia Protimonopolného úradu došlo k zneužitiu dominantného postavenia.

Jednou z činností, ktorá bola označená ako konanie obmedzujúce hospodársku súťaž bolo odmietnutie Cargo predávať a prenajímať elektrické rušne. Súkromní dopravcovia boli tak nútení používať menej efektívne motorové rušne, ktoré jazdili na naftu.

Za ďalšiu takúto činnosť Protimonopolný úrad označil konanie, pri ktorom Cargo odmietol súkromným dopravcom možnosť dopĺňať palivo do motorových rušňov na ním vlastnených čerpacích staniciach.³²

Protimonopolný úrad preskúmal aj marketingový plán spoločnosti, v ktorom bolo explicitne uvedené, že spoločnosť nebude poskytovať žiadne služby externým dopravcom (prenájom mobilných prostriedkov, technická kontrola), pričom budú sledovať aktivity externých dopravcov a predvídať možnosti ich záujmov o prepravy. Spoločnosť má vytvárať také podmienky, aby si svojich zákazníkov udržala.³³

Z uvedeného vyplýva, že Cargo vykonával svoje nesúťažné praktiky vedome s cieľom obmedziť správanie konkurentov na relevantnom trhu železničnej nákladnej dopravy.

Zabránil tým efektívnemu výkonu poskytovania služieb súkromných dopravcov a znemožnil im tak schopnosť konkurovať mu na tomto trhu. Uvedené správanie je považované za stratégiu vytlačania konkurentov z trhu na udržanie si dominantného postavenia, ktoré v konečnom dôsledku negatívne postihuje nie len konkurentov, ale aj spotrebiteľov. Ak by totiž Cargo svoje protisúťažné praktiky nevykonával, na trhu by sa vyskytovali lepšie podmienky pre odberateľov (napr. v oblasti ceny, kvality).³⁴

Protimonopolný úrad na základe uvedeného správne dospel k záveru,³⁵ že konanie spoločnosti Cargo je zneužitím dominantného postavenia podľa § 8 ods. 2 písm. b) zákona a podľa čl. 102 písm. b) ZoFEÚ.³⁶

Cargu bola v dôsledku toho udelená pokuta vo výške 10 253 662 eur.

³² GÁNYOVICS, V. *Zneužívanie dominantného postavenia*, Bratislava. 2017. [online]. [cit. 17.4.2019]. s. 56. Dostupné na: <http://opac.crzp.sk/?fn=docviewChild000822A7>.

³³ Protimonopolný úrad Slovenskej republiky : *Rozhodnutie č. 2013/DZ/2/1/021*, Bratislava. 2013. [online]. [cit. 17.4.2019]. s. 88-89. Dostupné na: <https://www.antimon.gov.sk/data/att/1747.pdf>.

³⁴ GÁNYOVICS, V. *Zneužívanie dominantného postavenia*, Bratislava. 2017. [online]. [cit. 17.4.2019]. s. 56-58. Dostupné na: <http://opac.crzp.sk/?fn=docviewChild000822A7>.

³⁵ Vydal rozhodnutie, ktoré nadobudlo právoplatnosť dňa 5.12.2014.

³⁶ Protimonopolný úrad Slovenskej republiky : *Rozhodnutie č. 2013/DZ/2/1/021*, Bratislava. 2013. [online]. [cit. 17.4.2019]. s. 105. Dostupné na: <https://www.antimon.gov.sk/data/att/1747.pdf>.

1.6 Štátna pomoc

Pri poskytovaní SVHZ je najčastejším problémom financovanie subjektu (verejnoprávneho podniku), ktorý tieto služby poskytuje.

Poskytovateľ SVHZ je podľa platnej právnej úpravy oprávnený uplatniť si nárok na náhradu za poskytovanie SVHZ vo forme štátnej pomoci (ďalej len „ŠP“).³⁷

ŠP možno označiť ako podporu, ktorú poskytujú vnútroštátne orgány členského štátu, so zámerom poskytnúť finančnú pomoc z verejných zdrojov určenú na hospodársku činnosť vybraným subjektom.³⁸

ŠP môže mať pri tom rôznu povahu. Môže byť poskytovaná prostredníctvom úverov, úverových záruk, daňových úľav, grantov atď.³⁹

Politika ŠP je primárne zakotvená v ustanoveniach článkov 107 a 108 ZoFEÚ ako aj v sekundárnych právnych aktoch, právnych rámcoch Európskej komisie či rozhodnutiach Súdneho dvora EÚ.

Z ustanovenia článku 107 ods. 1 ZoFEÚ vyplýva, že: „*pomoc poskytovaná v akejkoľvek forme členským štátom alebo zo štátnych prostriedkov, ktorá naruša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.*“

ZoFEÚ teda vyjadruje zákaz poskytovania ŠP, ktorá by narušala hospodársku súťaž a ovplyvňovala obchod medzi členskými štátmi.

V súvislosti s problematikou ŠP sa najčastejšie aplikuje rozhodnutie Súdneho dvora EÚ vo veci Altmark.⁴⁰

Súdny dvor v danom spore rozhodoval poskytnutie podpory na kompenzáciu strát nemeckému regionálnemu podniku prevádzkujúcemu autobusovú dopravu v rámci SVHZ. Konkrétne išlo o výklad článkov 107 a 93 ZoFEÚ.

Prínosom predmetného judikátu je stanovenie podmienok, podľa ktorých náhrada za SVHZ nepredstavuje ŠP. Z výrokov Súdneho dvora možno odvodiť zásady pre financovanie SVHZ:

³⁷ NOVÁČKOVÁ, D. Štátna pomoc - služby všeobecného ekonomického záujmu. In: Ekonomická revue. 2008, roč. 11, č. 3, s. 40. ISSN 1212-3951.

³⁸ Tamtiež, s. 30.

³⁹ Tamtiež, s. 31.

⁴⁰ SD EÚ. Právna vec C –280/00 Altmark, 14. júl 2003, Zb.s.r. 2003, s. 7747.

- po prvé, jasná definícia záväzkov podniku poskytujúcemu SVHZ príslušnou inštitúciou;
- po druhé, vopred objektívne a transparente určené kritériá na vymedzenie finančnej náhrady za poskytnutú službu;
- po tretie, finančná náhrada za poskytovanie služieb nesmie presiahnuť sumu nevyhnutnú na krytie výdavkov (alebo ich časti) vynaložených pri realizácii záväzkov zo SVHZ so zreteľom na primerané odmeny alebo zisk pre poskytovateľa verejných služieb;
- po štvrté, ak nebol poskytovateľ služby vybraný prostredníctvom výberového konania, výška potrebnej finančnej náhrady za službu má byť stanovená na základe analýz nákladov, ktoré by štandardný poskytovateľ pri realizácii týchto záväzkov vynaložil.

Pre rozsiahlosť problematiky ŠP a zohľadňujúc rozsah našej práce sa ŠP nebudeme bližšie zaoberať. Považovali sme ale za podstatné ju v súvislosti s poskytovaním SVHZ aspoň v uvedenom rozsahu spomenúť.

2 PRÁVNA ÚPRAVA SVHZ V LEGISLATÍVNOM RÁMCI EURÓPSKEJ ÚNIE A SLOVENSKEJ REPUBLIKY

2.1 Právna úprava EÚ

2.1.1 Primárna právna úprava

Únia a členské štáty v rámci svojich kompetencií zabezpečujú fungovanie SVHZ.⁴¹ Na úrovni EÚ sú prijímané právne predpisy rôznej právnej sily upravujúce predmetné služby.

Primárna právna úprava SVHZ je obsiahnutá v ZoFEÚ, konkrétne v článku 14. Obsahom tohto ustanovenia je, že *„Únia a členské štáty dbajú v rámci svojich právomocí a v rámci pôsobnosti zmlúv o to, aby takéto služby (SVHZ) fungovali na základe zásad a podmienok, najmä hospodárskych a finančných, ktoré im umožňujú plniť ich poslanie.“*⁴²

⁴¹ NOVÁČKOVÁ, D. *Európske pravidlá uplatňované v oblasti služieb verejného záujmu*. In: *Auspicia*. 2013, roč. 10, č. 20, s. 14. ISSN 1214-4967.

⁴² Článok 14 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, Ú. v. EÚ, C 202 z 7.6.2016.

Tento článok poskytuje EÚ možnosť prijímať právne predpisy v oblasti SVHZ stanovením zásad a podmienok, najmä hospodárskeho a finančného charakteru, ktoré im umožnia plniť svoje poslanie a to prostredníctvom nariadení v rámci riadneho legislatívneho postupu.⁴³

Vykonávanie týchto služieb sa realizuje aj v nadväznosti už spomínaných článkov 107 a 108 ZoFEÚ o poskytovaní ŠP.⁴⁴

Napokon, poskytovanie SVHZ má súvzťažnosť aj k článku 5 ZoFEÚ o subsidiarite.⁴⁵

Ďalším prameňom primárneho práva upravujúceho legislatívny rámec SVHZ je Charta základných práv EÚ.

V článku 36 zakotvuje, že „*Únia uznáva a rešpektuje prístup k službám všeobecného hospodárskeho záujmu, ktorý je ustanovený vnútroštátnymi právnymi predpismi a praxou, v súlade so zmluvami, s cieľom podporovať sociálnu a územnú súdržnosť Únie.*“⁴⁶

Na základe uvedeného možno konštatovať, že EÚ považuje za významné, aby SVHZ boli vykonávané členskými štátmi v súlade s primárnou právnou úpravou EÚ. V dôsledku toho pre SVHZ platia spoločné pravidlá a členské štáty sú povinné ich rešpektovať.⁴⁷

Štandardy poskytovania SVHZ v rámci primárnej právnej úpravy EÚ upravuje Protokol č.26 o službách všeobecného záujmu⁴⁸, ktorý ako prvý na úrovni primárnych právnych predpisov zaviedol pojem SVZ a stanovil základné zásady, ktoré sa uplatňujú na SVZ.⁴⁹ V zmysle tohto protokolu členské štáty pri poskytovaní SVHZ:

- presadzujú všeobecný prístup k službám a vysokú úroveň kvality služieb;
- rešpektujú rôznorodosť medzi službami a rozdiely v potrebách prijímateľov služieb, ich rozdielne geografické, sociálne a kultúrne okolnosti;

⁴³ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Rámec kvality pre služby všeobecného záujmu v Európe.* Ú. v. EÚ, KOM/2011/0900 v konečnom znení z 20.12.2011. § 2.

⁴⁴ NOVÁČKOVÁ, D. *Európske pravidlá uplatňované v oblasti služieb verejného záujmu.* In: *Auspicia.* 2013, roč. 10, č. 20, s. 14. ISSN 1214-4967.

⁴⁵ NOVÁČKOVÁ, D. *Štátna pomoc - služby všeobecného ekonomického záujmu.* In: *Ekonomická revue.* 2008, roč. 11, č. 3, s. 34. ISSN 1212-3951.

⁴⁶ EURÓPSKA ÚNIA. *Charta základných práv Európskej únie.* Ú. v. EÚ, C 326/391 z 26.10.2012.

⁴⁷ NOVÁČKOVÁ, D. *Európske pravidlá uplatňované v oblasti služieb verejného záujmu.* In: *Auspicia.* 2013, roč. 10, č. 20, s. 14. ISSN 1214-4967.

⁴⁸ Do zakladajúcich zmlúv ho dopĺňa Lisabonská zmluva.

⁴⁹ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Rámec kvality pre služby všeobecného záujmu v Európe.* Ú. v. EÚ, KOM/2011/0900 v konečnom znení z 20.12.2011. § 2.

- presadzujú, aby národné, regionálne a miestne orgány pri poskytovaní, obstarávaní a organizovaní služieb čo najlepšie naplňali potreby prijímateľov služieb.⁵⁰

Objasňuje, že zásady sa musia prispôbiť jednotlivým službám, a preto nemožno uplatňovať univerzálny prístup.⁵¹

Tiež potvrdzuje, že aplikáciou článku 14 ZoFEÚ nie sú dotknuté právomoci členských štátov v súlade so zmluvami poskytovať, objednávať a financovať takéto služby.⁵² Týmto ustanovením sa uznáva, že o organizovaní, poskytovaní a financovaní by mali v prvom rade rozhodovať členské štáty predovšetkým na celoštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni.⁵³

2.1.2 Sekundárna právna úprava

Hoci viaceré primárne právne predpisy upravujú oblasť SVHZ, ich obsah by sme mohli označiť za lakonický. Poskytovanie SVHZ v nadväznosti výlučne len na primárnu úpravu by spôsobovalo nemalé ťažkosti. Z tohto dôvodu Európska komisia podniká kroky, ktorými pomáha objasňovať problematiku SVHZ v snahe poskytnúť praktické návody pri ich poskytovaní a financovaní.

Ako návod na efektívnejšiu implementáciu SVZ vo všeobecnosti, Európska komisia prijala Zelenú knihu o službách všeobecného záujmu.⁵⁴ Tá sa stala východiskom pre prijatie Bielej knihy o službách všeobecného záujmu, ktorá stanovuje základy pre záruku kvalitných, prístupných a dostupných SVZ.⁵⁵

V úvode v bode 1.3 deklaruje, že *„služby všeobecného záujmu nie sú iba jadrom konkurencieschopnosti a dôležitým prvkom prosperujúcim k cieľom Lisabonskej stratégie, ale rovnako tvoria aj kostru európskeho sociálneho modelu. Sú súčasťou záruky základných ľudských práv, faktorom ekonomiky vedomostí a sociálnej, hospodárskej a územnej súdržnosti a zároveň predstavujú prvky trvalo udržateľného rozvoja.“*

⁵⁰ EURÓPSKA ÚNIA. Protokol č. 26 o službách všeobecného záujmu. Ú. v. EÚ, C 326/1 z 26.10.2012. Čl. 1.

⁵¹ EURÓPSKA ÚNIA. Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Rámec kvality pre služby všeobecného záujmu v Európe. Ú. v. EÚ, KOM/2011/0900 v konečnom znení z 20.12.2011. § 2.

⁵² EURÓPSKA ÚNIA. Protokol č. 26 o službách všeobecného záujmu. Ú. v. EÚ, C 326/1 z 26.10.2012. Čl. 2.

⁵³ EURÓPSKA ÚNIA. Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Rámec kvality pre služby všeobecného záujmu v Európe. Ú. v. EÚ, KOM/2011/0900 v konečnom znení z 20.12.2011. § 2.

⁵⁴ EURÓPSKA ÚNIA. Zelená kniha. Ú. v. EÚ, C 270, 21.5.2003.

⁵⁵ EURÓPSKA ÚNIA. Biela kniha. Ú. v. EÚ, C 374, 12.5.2004.

Poukazuje tak na význam poskytovania SVHZ ako na súčasť európskych hodnôt tvoriacich podstatný prvok európskeho modelu spoločnosti.⁵⁶

Prijatie Bielej knihy vyvolalo rozsiahlu diskusiu, ktorá bola mimoriadne užitočná pre lepšie chápanie úlohy a prístupu EÚ v oblasti SVZ.⁵⁷ Diskusia a stanoviská ďalších európskych inštitúcií prispeli k zjednoteniu názorov na úlohu a prístup EÚ, pokiaľ ide o SVZ.⁵⁸

Výsledkom diskusií bolo Uznesenie Európskeho parlamentu (A6-0275/2006 z 26. septembra 2006), ktoré vyjadrilo podporu základným zásadám stanoveným v Bielej knihe. Uvádza tiež, že nie je možné definovať SVZ jednotne, a nevyžaduje jednotný horizontálny právny rámec.⁵⁹

Nakoľko pod SVHZ spadajú mnohé špecifické oblasti služieb, EÚ už od začiatku 90. rokov vytvorila niekoľko odvetvových rámcov platných pre sieťové odvetvia ako napr. odvetvie energetiky, poštových služieb, telekomunikácií, dopravy.

Obsahom jednotlivých rámcov je definovanie množstva záväzkov verejnej služby pre každé odvetvie pri súčasnom zohľadnení osobitných požiadaviek a situáciu jednotlivého odvetvia. Vymedzujú aj rozsah zásahu verejných politík pri regulácii týchto sietí s osobitným zreteľom na úlohu vnútroštátnych regulačných orgánov.

Vzhľadom na technologický rozvoj a iné faktory tieto rámce podliehajú neustálej modernizácii a revidovaniu.⁶⁰

Z odvetvia dopravy je jedným z pre túto prácu najpodstatnejších prameňov sekundárneho práva EÚ Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorého analýzou sa zaoberáme v kapitole č. 3.1.

Európska komisia prijala okrem spomenutých dokumentov ďalšie široké spektrum správ a oznámení.

⁵⁶ NOVÁČKOVÁ, D. *Štátna pomoc - služby všeobecného ekonomického záujmu*. In: Ekonomická revue. 2008, roč. 11, č. 3, s. 35. ISSN 1212-3951.

⁵⁷ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov*. KOM (2007) 725 z 20.11.2007. § 5.

⁵⁸ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov*. KOM (2007) 725 z 20.11.2007. § 1.

⁵⁹ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov*. KOM (2007) 725 z 20.11.2007. § 2, poznámka pod čiarou č. 3.

⁶⁰ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov*. KOM (2007) 725 z 20.11.2007. § 2.2.

Spomenieme napríklad Správu Komisie o službách všeobecného záujmu v Európe,⁶¹ ktoré upravuje poskytovanie SVHZ orgánmi verejnej moci na miestnej, regionálnej a štátnej úrovni. Podľa tohto ustanovenia orgány verejnej moci majú povinnosť transparentne definovať poslanie SVHZ a spôsob, akým bude splnené.

Stanovuje tiež, že SVHZ poskytujú tieto orgány vtedy, ak sa na trhu nevyskytuje spektrum SVHZ v dostatočnom množstve, kvalite, v primeranej cene pre všetkých občanov. V tom prípade sú povinné zabezpečiť taký výkon SVHZ, vzhľadom na kvalitu a cenu, ktoré najlepšie zodpovedajú potrebám ich užívateľov a občanov ako takých.⁶²

Správa tiež objasňuje rozsah a kritériá uplatňovania pravidiel vnútorného trhu a hospodárskej súťaže na SVHZ (k tejto problematike viď. kapitolu č. 1.5).

Pred nadobudnutím platnosti Lisabonskej zmluvy a prijatím Protokolu č. 26, Európska komisia vydala oznámenie⁶³, ktorým „pripravila pôdou“ pre tieto nové ustanovenia. Definovala v ňom úlohu EÚ pri zabezpečovaní spoločných pravidiel a rešpektovaní rôznorodosti SVHZ ako aj rozsah pôsobností nových opatrení EÚ.

Vo svojich výrokoch mimo iného venuje pozornosť otázke, ako od seba odlíšiť ekonomické a neekonomické služby, ktorú sme opísali pri definovaní SVZ v kapitole č. 1.3.

Pri sekundárnej právnej úprave SVHZ nemožno opomenúť Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Rámec kvality pre služby všeobecného záujmu v Európe z roku 2011. Význam rámca spočíva v jeho hlavnom ciele, ktorým je zvýšiť zrozumiteľnosť a právnu istotu týkajúcu sa pravidiel EÚ uplatňujúcich sa na SVHZ, ako aj poskytnutie nástrojov, ktoré umožnia členským štátom zabezpečiť pre svojich občanov prístup k základným službám.⁶⁴

Ako príklady týchto záväzkov môžeme uviesť revíziu pravidiel ŠP pre SVHZ a pravidiel verejného obstarávania, ktoré sú súčasťou oznámenia a prostredníctvom ktorých sa Komisia snaží dosiahnuť väčšiu konzistentnosť medzi politikami v daných oblastiach.⁶⁵

⁶¹ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Komisie o službách verejného záujmu v Európe*. Ú. v. EÚ, C 017, 19.1.2001.

⁶² EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Komisie o službách verejného záujmu v Európe*. Ú. v. EÚ, C 017, 19.1.2001.

⁶³ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov*. KOM (2007) 725 z 20.11.2007. § 2.2.

⁶⁴ EURÓPSKA ÚNIA. *Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov - Rámec kvality pre služby všeobecného záujmu v Európe*. Ú. v. EÚ, KOM/2011/0900 v konečnom znení z 20.12.2011. § 3.

⁶⁵ Tamtiež, § 1.

V oblasti financovania subjektu poskytujúceho SVHZ ide o spomínaný Rámec Spoločenstva pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme ako aj o rozhodnutie Súdneho dvora EÚ vo veci Altmark (viď. kapitola č. 1.6).

2.2 Právna úprava SR

Pri právnej úprave SVHZ v rámci Slovenskej republiky (ďalej len „SR“) možno konštatovať, že slovenský právny rámec je kompatibilný s relevantnou právnou úpravou EÚ.⁶⁶

Právny poriadok EÚ pôsobí na vnútroštátne právne poriadky členských štátov a ovplyvňuje tak aj politiku SVHZ.⁶⁷ V dôsledku členstva SR v EÚ sa právna úprava EÚ stala záväznou pre SR.

V súvislosti s obsahom nasledujúcich kapitol, v rámci samostatnej právnej úpravy SR spomenieme zákon č. 514/2009 Z. z. doprave na dráhach v znení neskorších predpisov, ktorý predstavuje právny základ pre zmluvy o SVHZ v oblasti železničnej dopravy (viď. kapitola č. 3.2).

3 ZADÁVANIE ZMLÚV O SVHZ V ODVETVÍ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

Rok 2009 sa stal pre oblasť zadávania zmlúv o službách vo verejnom záujme (ďalej len „ZSVZ“) prelomovým. Tretieho decembra roku 2009 vstúpilo do platnosti nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave (ďalej len „Nariadenie“), ktorým sa zrušili nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70.

Cieľom Nariadenia je jednak vymedziť postup, podľa ktorého príslušné orgány môžu konať v oblasti verejnej osobnej dopravy, aby zabezpečili poskytovanie SVZ (postup sleduje dosiahnutie vyššieho rozsahu služieb, zvýšenie bezpečnosti a kvality poskytovaných služieb pri čo najnižších nákladoch), a jednak stanovuje podmienky, ktoré sú objednávatelia výkonov pri zabezpečovaní

⁶⁶ NOVÁČKOVÁ, D. *Európske pravidlá uplatňované v oblasti služieb verejného záujmu*. In: *Auspicia*. 2013, roč. 10, č. 20, s. 15. ISSN 1214-4967.

⁶⁷ NOVÁČKOVÁ, D. - ZEMANOVIČOVÁ, D. *Definovanie sociálnych služieb vo verejnom záujme na Slovensku*. In: *Dialógy*. 2015, roč. 10, č. 29, s. 62. ISSN 1337-0510.

dopravnej obslužnosti podporovanej z verejných zdrojov povinní dodržať. Okrem všeobecných pravidiel a povinného obsahu ZSVZ upravuje taktiež postup zadávania takýchto zmlúv.⁶⁸

Účelom nasledujúcich kapitol bude podrobnejšie analyzovať požiadavky Nariadenia v oblasti dotýkajúcej sa ZSVZ a následne na ne poukázať v ustanoveniach zmluvy uzatvorenej medzi SR a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. (ďalej len „ZSSK“ alebo „dopravca“) prostredníctvom analýzy tejto zmluvy.

3.1 Analýza požiadaviek nariadenia (ES) č.1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave

3.1.1 Všeobecné pravidlá a povinný obsah ZSVZ

Podľa čl. 3 ods. 1 Nariadenia, ak objednávatel' výkonov (štát, samosprávny kraj, obec) udelí vybranému dopravcovi výlučné právo alebo poskytuje dopravcovi akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo SVZ, je povinný tak urobiť v rámci ZSVZ.

Povinným obsahom ZSVZ sú ustanovenia, ktoré:

- jasne vymedzia záväzky vyplývajúce zo SVHZ vrátane územného vymedzenia, ktoré má dopravca splniť,
- vopred stanovia parametre, na základe ktorých sa majú počítať prípadné platby úhrady a povahu a rozsah prípadných výlučných poskytnutých práv spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade prostriedkov z verejných zdrojov,
- určujú spôsob stanovenia nákladov spojených s poskytovaním služieb (náklady môžu zahŕňať najmä náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravy vozidiel verejnej dopravy, parku koľajových vozidiel a zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy).⁶⁹

Dôležitým ustanovením Nariadenia je obmedzenie platnosti ZSVZ. Striktne stanovuje, že zmluvu nie je možné uzatvoriť na dobu neurčitú. Vymedzuje maximálne obdobie, na ktoré je

⁶⁸ POLIAK, M. *Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme*. In: Elektronický odborný časopis o technológii, technice a logistike v doprave, č. 3, roč. 5. 2010. [online]. [cit. 15. 4. 2019]. s. 254. Dostupné na: http://perverscontacts.upce.cz/19_2010/Poliak.pdf.

⁶⁹ Čl.4 ods. 1 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.

možné zmluvu uzatvoriť. V prípade priameho zadania ZSVZ v železničnej osobnej doprave ide o obdobie 10 rokov.⁷⁰

Predĺžiť platnosť zmluvy je možné len vo výnimočných prípadoch (stanovených v čl. 4 ods. 4), a aj to maximálne o 50 % z limitov stanovených Nariadením.

3.1.2 Zadávanie ZSVZ

Každý príslušný miestny orgán, ktorý poskytuje integrované SVZ v osobnej doprave, sa môže rozhodnúť:

- sám poskytovať SVZ,
- zadať ZSVZ priamo bez súťaže právne odlišnému subjektu, nad ktorým vykonáva kontrolu podobnú kontrole, ktorú vykonáva nad vlastnými oddeleniami (interný poskytovateľ),
- zadať ZSVZ tretej osobe.⁷¹

V prípade, že príslušný orgán zverí poskytovanie SVZ tretej strane, je možné zadávať ZSVZ dvoma spôsobmi:

- priamym zadáním konkrétnemu poskytovateľovi služieb,
- verejnou súťažou, ktorá umožňuje účasť všetkým poskytovateľom služieb (spravodlivá, transparentná a nediskriminačná súťaž).⁷²

Priame zadanie ZSVZ je možné iba v prípade, ak sa priemerná ročná hodnota poskytnutých služieb odhaduje na menej ako 1 000 000 €, alebo ak sa týkajú poskytovania SVZ v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 km ročne.⁷³

V prípade, ak ide o železničnú dopravu, ZSVZ môže byť príslušným orgánom zadaná priamo bez akýkoľvek obmedzení (okrem už spomínaného časového obmedzenia platnosti ZSVZ).⁷⁴

Pri zadaní ZSVZ verejnou súťažou je podľa Nariadenia obstarávateľ povinný prijať opatrenia, aby sa najmenej jeden rok pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov

⁷⁰ Tamtiež, čl. 5 ods. 6 v spojení s čl. 4 ods. 3-4.

⁷¹ Tamtiež, čl. 5 ods. 2.

⁷² Tamtiež, čl. 5 ods. 3.

⁷³ Tamtiež, čl. 5 ods. 4.

⁷⁴ Tamtiež, čl. 5 ods. 6.

v Úradnom vestníku Európskej únie uverejnili aspoň informácie ako názov a adresa príslušného orgánu, predpokladaný spôsob zadania, služby a oblasti, na ktoré sa zadanie prípadne vzťahuje.⁷⁵

V SR musí byť takéto zadávanie zmlúv aj v súlade so zákonom č. 25/2006 Z. z. o verejnom obstarávaní.

3.1.3 Úhrada za SVZ

Nariadenie ustanovuje aj pravidlá na výpočet úhrady. Medzi základné pravidlá patria:

- Úhrada nemôže prekročiť sumu, ktorá zodpovedá čistému finančnému vplyvu (t.j. rozdielu ekonomicky oprávnených nákladov a ekonomicky oprávnených výnosov vyplývajúcich z poskytovania SVZ a primeraného zisku).⁷⁶
- Výpočet nákladov a výnosov sa musí uskutočniť v súlade s platnými daňovými a účtovnými pravidlami.⁷⁷
- Ak poskytovateľ SVZ neposkytuje len služby, za ktoré sa poskytuje úhrada a ktorými plní záväzky vyplývajúce zo SVZ, ale vykonáva aj iné činnosti, účtovníctvo uvedených SVZ musí byť pre zvýšenie transparentnosti a zamedzenie krížovým dotáciám oddelené.⁷⁸
- Spôsob úhrady musí podporovať udržanie alebo rozvoj účinného riadenia poskytovateľov SVZ, a tiež poskytovania služieb v osobnej doprave v dostatočne vysokej kvalite.⁷⁹

3.2 Analýza ZSVZ so Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s.

Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (ďalej len „zmluva“) bola uzatvorená medzi SR zastúpenou MDVRR na strane objednávateľa a ZSSK na strane dopravcu (ďalej aj ako „zmluvné strany“).

Právne postavenie MDVRR ako objednávateľa verejnej osobnej železničnej dopravy vyplýva z ustanovenia § 36 ods. 1 c) zákona č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach, ako aj

⁷⁵ Tamtiež, čl. 7 ods. 2.

⁷⁶ Príloha č.2 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave.

⁷⁷ Tamtiež, príloha č.4.

⁷⁸ Tamtiež, príloha č.5.

⁷⁹ Tamtiež, príloha č.7.

z ustanovenia § 35 písm. a) toho istého zákona, podľa ktorého je MDVRR orgánom verejnej správy vo veciach dopravy na dráhach.⁸⁰

Právne postavenie ZSSK sa spravuje ustanoveniami Obchodného zákonníka č. 513/1991 Zb. v znení neskorších predpisov (zákona č. 492/2009 Z. z. o platobných službách a o zmene a doplnení niektorých zákonov). V súčasnosti je stopercentným vlastníkom jej akcií SR, pričom práva akcionára v mene štátu vykonáva MDVRR.⁸¹

Právnym základom uzavretia zmluvy je už v predchádzajúcej kapitole spomínané Nariadenie č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave. Ďalší právny základ tvorí nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej doprave, zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach, a.i.⁸²

Objednávateľ v súlade s čl. 5 Nariadenia zveril poskytovanie SVZ tretej strane, t.j. dopravcovi, spôsobom priameho zadania zmluvy.

Účelom zmluvy je zabezpečenie nevyhnutných dopravných služieb súvisiacich s verejnou prepravou osôb a vecí a úpravy vzájomných právnych a finančných vzťahov. Cieľom je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby za určené cestovné, ich primeranú výkonnosť podľa potrieb dopravnej obslužnosti územia železničnou osobnou dopravou v SR.⁸³

Predmetom zmluvy je objednávanie a poskytovanie dopravných služieb železničnej osobnej dopravy vo verejnom záujme. Rovnako je predmetom aj charakter, rozsah, kvalita a financovanie týchto dopravných služieb.⁸⁴

Ide o dopravné služby vo vnútroštátnej a v medzinárodnej doprave na území SR vlakmi verejnej osobnej dopravy, ktoré majú na území SR najmenej jednu zastávku na vystúpenie alebo na nastúpenie cestujúcich.⁸⁵ Jedná sa o služby, ktoré by dopravca pre ich ekonomickú nevýhodnosť inak neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok bez úhrady.⁸⁶

⁸⁰ Čl.3 ods. 2. Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvorená medzi Slovenskou Republikou a železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. zo dňa 27.12.2010.

⁸¹ Tamtiež, čl. 3 ods. 3.

⁸² Tamtiež, preambula.

⁸³ Tamtiež, preambula.

⁸⁴ Tamtiež, čl. II ods. 1.

⁸⁵ Tamtiež, čl. II ods. 5.

⁸⁶ Tamtiež, čl. II ods. 6.

Rozsah týchto služieb je v súlade s čl. 4 Nariadenia jasne vymedzený v čl. IX ods. 3 zmluvy, a to vo forme určenia množstva dopravného výkonu, ktorý si štát pre daný rok objednáva. Ustanovenia sú aktualizované spravidla ročne prostredníctvom dodatkov k zmluve. (O jednotlivých množstvách dopravných výkonov objednaných štátom vid'. kapitola č. 3.3).

Obsah zmluvy tvoria ustanovenia upravujúce záväzky zmluvný strán. Medzi záväzky dopravcu patrí:

- záväzok dopravovať (t.j. prepraviť zákazníkov podľa objednávky)⁸⁷,
- prevádzkový záväzok (t.j. prevádzkovanie železničných koľajových vozidiel, ich udržiavanie a obnova)⁸⁸ a
- tarifný záväzok (t.j. povinnosť prepraviť zákazníkov podľa platných tarifných podmienok a cien v zmysle zmluvy).⁸⁹

Objednávateľ sa v súlade s čl. 3 Nariadenia v zmluve zaväzuje poskytnúť dopravcovi platbu úhrady za poskytovanie služieb podľa tejto zmluvy.⁹⁰ Problematika úhrady za SVZ je veľmi špecifická, preto je v zmluve upravená pomerne vyčerpávajúco.

Spomenieme aspoň ustanovenia, v ktorých zmluva v súlade s čl. 4 Nariadenia upravuje parametre, na základe ktorých sa výška úhrady vypočíta⁹¹.

V súlade s Nariadením tiež stanovuje hranicu, ktorú nesmie suma úhrady prekročiť. Ako sme spomenuli v predchádzajúcej kapitole, túto hranicu predstavuje výška čistého finančného vplyvu.⁹²

MDVRR v zmluve garantuje pre každý rok určitú výšku úhrady zo štátneho rozpočtu (ďalej len „ŠR“) podľa výdavkov schválených na tento účel v zákone o ŠR príslušného roka.⁹³ (O jednotlivých výškach finančných príspevkoch zo ŠR vid'. kapitola č. 3.3)

Zmluva pojednáva aj o spôsobe platby úhrady. Nariadenie v tomto smere ponecháva štátom kompetenciu určiť im vyhovujúci spôsob za podmienky, že bude podporovať kvalitné poskytovanie služieb.

⁸⁷ Tamtiež, čl. VI ods. 2.

⁸⁸ Tamtiež, čl. VI ods. 3.

⁸⁹ Tamtiež, čl. VI ods. 4.

⁹⁰ Tamtiež, čl. VII ods. 1.

⁹¹ Tamtiež, čl. XXIX.

⁹² Tamtiež, čl. XXVII ods. 3.

⁹³ Tamtiež, čl. XXXII ods. 1.

V rámci dohodnutých ustanovení zmluvy, úhrada je vyplácaná v mesačných zálohových platbách. Pri konečnom zúčtovaní sa zálohové platby porovnajú s výškou čistého finančného vplyvu.⁹⁴ Pri porovnaní môže nastať situácia, kedy dôjde:

- k nadmernej úhrade (t.j. konečná výška zúčtovanej úhrady presahuje vyčíslený čistý finančný vplyv),⁹⁵ v tomto prípade je dopravca povinný nadmernú úhradu vrátiť objednávateľovi,
- k nedostatočnej platbe úhrady (t.j. konečná výška zúčtovanej úhrady nedosahuje výšku vyčísleného čistého finančného vplyvu), v tomto prípade je objednávateľ povinný tento rozdiel do dvoch rokov uhradiť dopravcovi.⁹⁶

Za účelom kontroly nadmernej úhrady a s cieľom zabrániť dvojitej kompenzácií nákladov (t.j. úhrady už raz uplatneného a uhradeného ekonomicky oprávneného nákladu)⁹⁷, môže objednávateľ požadovať dôkaz správ predložených dopravcom, prístup k relevantným údajom a dokumentácii z dôvodu posúdenia výpočtov.⁹⁸ Dodržiavajúc zásadu transparentnosti je dopravca povinný poskytnúť objednávateľovi prístup k potrebným údajom.⁹⁹

Okrem úhrady za poskytovanie služieb sa objednávateľ tiež zaväzuje poskytnúť dopravcovi podporu pri realizovaní investícií.¹⁰⁰

V súlade s čl. 5 v spojení s čl. 4 Nariadenia je zmluva uzatvorená na dobu určitú, a to na obdobie 10 rokov.¹⁰¹

Zmluva obsahuje možnosť predĺženia zmluvy najviac o 5 rokov, ak sú splnené podmienky stanovené v Nariadení a ak predĺženie nezakazujú platné všeobecne záväzné právne predpisy EÚ. Celková dĺžka trvania zmluvy teda v súlade s Nariadením nepresiahne 15 rokov.¹⁰²

3.3 Porovnanie finančnej účasti štátu na celkových dopravných výkonoch dopravcu v železničnej osobnej doprave SR s vybranými štátmi EÚ

Ako sme spomenuli v predchádzajúcej kapitole, v ZSVZ sú medzi iným dojednané najmä:

⁹⁴ Tamtiež, čl. XXXII ods. 3.

⁹⁵ Tamtiež, čl. XXXIV ods. 2.

⁹⁶ Tamtiež, čl. XXXII ods. 5.

⁹⁷ Tamtiež, čl. XXXV ods. 2.

⁹⁸ Tamtiež, čl. XXXIV ods. 5.

⁹⁹ Tamtiež, čl. XXXVI ods. 1.

¹⁰⁰ Tamtiež, čl. VII ods. 3.

¹⁰¹ Tamtiež, čl. XXXVII.

¹⁰² Tamtiež, čl. XXXVIII ods. 1.

- a) rozsah celkových dopravných výkonov
- b) platba úhrady za poskytovanie služieb podľa ZSVZ

Uvedené ustanovenia predstavujú pre oboch, ako dopravcu, tak aj objednávateľa záväzok.

V nasledujúcej časti sa zameriavame na analýzu dopravných výkonov objednaných štátom a dotácie, ktoré dopravcovi za ne poskytuje. Rovnako analyzujeme aj celkový dopravný výkon uskutočnený dopravcom a jeho celkové náklady.

Prostredníctvom porovnania týchto údajov preukazujeme, v akej miere sa štát podieľa na financovaní celkovej činnosti dopravcu, t.j. do akej miery je dopravca závislý na prostriedkoch poskytnutých mu zo ŠR, a teda jeho (ne)schopnosť samostatne prevádzkovať predmetné služby.

Kľúčovým obdobím pre našu analýzu je obdobie v rozmedzí rokov 2013 až 2017. Údaje získavame z oficiálnych výročných správ, zmlúv a dodatkov.

Pre širší a komplexnejší obraz, takto spracované údaje porovnávame s vybranými štátmi EÚ, ktoré sa nachádzajú v „susedstve“ SR a dajú sa tak vhodne porovnať s jej situáciou.

3.3.1 Poskytovateľ v SR – Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.

Poskytovateľom železničnej osobnej dopravy v SR je, ako sme už v kapitole č. 3.2 bližšie rozoberali ZSSK, ktoré má uzavretú zmluvu s MDVRR.

Podľa čl. VII ods. 1 predmetnej zmluvy objednávateľ objednáva dopravné výkony a do výšky výdavkov schválených na tento účel v príslušnom zákone o štátnom rozpočte v roku N poskytne dopravcovi platbu úhrady za poskytovanie služieb podľa tejto zmluvy.¹⁰³

	2013	2014	2015	2016	2017
Dopravný výkon objednaný štátom (mil.vlkm)	29,1	29,6	31,3	31,3	31,3
Dotácia zo ŠR (mil.€)	226,9	212,6	226,1	238,3	244,0

¹⁰³ Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme so ZSSK z r. 2010.

Cena za 1 vlkm - štát (€)	7,80	7,18	7,22	7,61	7,80
Dopravný výkon uskutočnený dopravcom (mil.vlkm)	30,4	30,8	31,9	31,5	32,6
Náklady dopravcu (mil.€)	360,1	345,7	365,5	370,2	385,6
Cena za 1 vlkm – dopravca (€)	11,85	11,22	11,46	11,75	11,83

Tabuľka 1: Vývoj dopravných výkonov a ceny za 1 vlkm. Zdroj: Výročné správy ZSSK, dodatky k ZSVZ. Vlastné spracovanie.

Objasnenie ukazovateľov:

- Dopravný výkon – počet vlakových kilometrov, ktoré dopravca uskutočnil; predstavuje súčin počtu vlakov a prejdenej vzdialenosti
- Cena za 1 vlkm – predstavuje podiel medzi dotáciou (resp. nákladmi) a objednaným (resp. uskutočneným) dopravným výkonom

Interpretácia údajov:

V tab. 1 sú spracované údaje o dopravných výkonoch objednaných štátom za roky 2013 až 2017. Každoročne sú tieto množstvá aktualizované v dodatkoch ZSVZ, vždy podľa potreby a možností štátu. Ako môžeme pozorovať, množstvo objednaných dopravných výkonov zo strany objednávateľa sa výrazne v priebehu predmetného obdobia nemenil. Množstvo vlkm za posledné obdobie osciluje okolo 31 mil.vlkm za daný rok.

V rozmedzí rokov 2014 až 2015 došlo k miernemu nárastu počtu objednaných dopravných výkonov (približne o 1,7 mil.vlkm). Hlavnou príčinou bolo zavedenie sociálnych zliav (bezplatnej prepravy), pre ktorý bol nárast objednaných výkonov nevyhnutný.

V ZSVZ sa objednávateľ zaväzuje objednané výkony uhradiť prostredníctvom mesačných zálohových platieb. Ich výška sa opäť aktualizuje v dodatkoch ZSVZ podľa príslušného zákona o ŠR. V rokoch 2013 až 2014 ide o platby z kasy ŠR v celkovej hodnote 197 559 000,00 Eur. V rokoch 2015 až 2017 sa v dôsledku spomínaného zavedenia sociálnych zliav suma zvýšila na 209 559 000,00 Eur.

ZSVZ v dodatku č.4 obsahuje okrem zálohových mesačných úhrad aj možnosť dopravcu požiadať o poskytnutie finančných prostriedkov nad rámec týchto úhrad: „Úhrada za poskytovanie služieb podľa tejto zmluvy pozostáva zo zálohových mesačných úhrad a ich konečného zúčtovania po ukončení každého roka platnosti zmluvy. (...) Dopravca môže objednávateľa písomne požiadať aj o poskytnutie finančných prostriedkov nad rámec zálohovej mesačnej úhrady. V prípade súhlasu objednávateľa môže poskytnúť finančné prostriedky...“

Tab. 1 teda pri dotáciách zo ŠR uvádza celkovú sumu finančných prostriedkov, ktoré štát v danom roku dopravcovi v rámci ním objednaných dopravných výkonov uznal a poskytol. Od roku 2014 má celková dotácia zo ŠR rastúcu tendenciu, v priemere každoročne vzrastie o 10,5 mil.Eur.

Jednotková cena výkonu, ktorý štát objednal a zaplatil, je v priemere na úrovni 7,5 eur/vlkm; inými slovami, v priemere za 1 vlkm uskutočnený dopravcom štát zaplatil 7,5 eura.

Dopravný výkon uskutočnený dopravcom je výkon, ktorý dopravca uskutoční jednak v rámci plnenia záväzkov zo ZSVZ (vid'. dopravný výkon objednaný štátom), jednak v rámci vlastného (komerčného) poskytovania, z ktorých mu plynú tržby a iné vlastné výnosy. Z analýzy uvedených výsledkov môžeme pozorovať, že tieto „výkony nad rámec výkonov objednaných štátov“ ich len vo veľmi malom množstve prevyšujú. Ide v priemere len o necelý 1 mil. vlakových kilometrov, ktoré dopravca uskutoční mimo štátom objednaných výkonov, a ktoré sú v tomto prípade takmer zanedbateľné.

V súvislosti s permanentne rastúcimi nákladmi sa tento jav premieta do výšky jednotkovej ceny, ktorej suma v priemere predstavuje 11,62 eur.

Poznajúc všetky uvedené údaje môžeme zhotoviť nasledujúcu tabuľku:

	2013	2014	2015	2016	2017
Cena za 1 vlkm - štát (€)	7,80	7,18	7,22	7,61	7,80
Cena za 1 vlkm – dopravca (€)	11,85	11,22	11,46	11,75	11,83
Podiel	66 %	64 %	63 %	65 %	66 %

Tabuľka 2: Miera závislosti dopravcu od štátu. Zdroj: vlastné spracovanie.

Podiel medzi cenou, ktorú za 1 vlkm zaplatí štát a cenou, ktorú za 1 vlkm zaplatí dopravca odráža mieru závislosti dopravcu od štátu. Vidíme, že dopravca je od štátu v podstatnej miere závislý (v priemere 65 %). Tržby a ostatné výnosy, ktoré plynú ZSSK z prevádzkovej činnosti sú spôsobilé pokryť sotva 35 % celkových nákladov, pričom ostatné náklady (v priemere 65 %) sú hrazené výlučne štátom.

3.3.2 Poskytovateľ v Rakúsku - ÖBB-Personenverkehr AG

ZSVZ o poskytovaní dopravných výkonov v osobnej železničnej doprave v Rakúsku je uzavretá medzi Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (rakúske Ministerstvo dopravy, inovácií a technológií; ďalej len „štát“ alebo „objednávateľ“) a ÖBB-Personenverkehr AG (ďalej len „ÖBB-PV“ alebo „doprovca“) na strane dopravcu.

	2013	2014	2015	2016	2017
Dopravný výkon objednaný štátom (mil.vlkm)	71,00	71,40	71,60	71,70	72,30
Dotácia zo ŠR (mil.€)	619,9	632,3	643,2	660,7	686,7
Cena za 1 vlkm - štát (€)	8,73	8,86	8,98	9,21	9,50
Dopravný výkon uskutočnený doprovcom (mil.vlkm)	91,2	92,1	92,7	93,3	95,3
Náklady doprovcu (mil.€)	1 852,6	1 893,1	1 945,0	1 961,0	2 063,9
Cena za 1 vlkm – doprovca (€)	20,31	20,55	21,00	21,02	21,66

Tabuľka 3: Vývoj dopravných výkonov a ceny za 1 vlkm. Zdroj: Výročné správy ÖBB, Správy o verejnej službe. Vlastné spracovanie.

Interpretácia údajov:

Naprieč jednotlivými rokmi v oblasti dopravných výkonov objednaných štátom nedochádza k nijakým signifikantným zmenám. Množstvo týchto výkonov sa drží na úrovni 71 až 72 mil.vlkm.

Pri porovnaní s celkovými dopravnými výkonmi uskutočnenými dopravcom ide v priemere o 77 % výkonov, ktoré sú poskytované na základe ZSVZ. Viac ako 20 mil.vlkm ročne dopravca uskutočňuje v rámci vlastnej (komerčnej činnosti). Nastolený trend smeruje k stále zväčšujúcemu sa podielu výkonov poskytnutých dopravcom v rámci vlastnej činnosti, a teda percento výkonov poskytovaných v rámci verejného záujmu na celkovom výkone klesá.

Úhrada od štátu rastie priamoúmerne so zvyšujúcimi sa objednanými výkonmi. V priemere štát poskytuje finančné prostriedky vo výške 649 000 000,00 eur za daný rok.

Jednotková cena za 1 vlkm tak predstavuje sumu v rozmedzí od 8,73 eur po 9,50 eur, celkovo v priemere 9,05 eur za 1 vlkm.

Z dôvodu pomerne vysokých celkovo uskutočnených dopravných výkonov aj náklady dopravcu dosahujú vysoké hodnoty. K roku 2017 presiahli hodnotu dvoch miliárd eur.

Doprovca tak za 1 vlkm zaplatí v priemere 20,91 eur. Pri porovnaní s jednotkovou cenou vlkm, ktorú zaplatí štát, dostaneme nasledujúce výsledky:

	2013	2014	2015	2016	2017
Cena za 1 vlkm - štát (€)	8,73	8,86	8,98	9,21	9,50
Cena za 1 vlkm – dopravca (€)	20,31	20,55	21,00	21,02	21,66
Podiel	43 %	43 %	43 %	44 %	44 %

Tabuľka 4: Miera závislosti dopravcu od štátu. Zdroj: vlastné spracovanie.

Môžeme pozorovať, že náklady na 1 vlkm ÖBB-PV sú štátom hradené len v podiele 43 % - 44 %. Dopravca tak nepresahuje 50 %-ntú mieru závislosti od štátu a viac ako polovicu nákladov spojených s poskytovaním výkonov je schopné hradiť z vlastných tržieb a príjmov.

3.3.3 Poskytovateľ v ČR – České dráhy, a.s.

Česká republika (ďalej len „ČR“) je v objednávaní dopravných výkonov vo verejnom záujme špecifická. Neexistuje totiž jedna ZSVZ, v ktorej by štát výkony objednal, ako je tomu pri Slovensku a Rakúsku.

Skutočnosťou je, že existujú až 4 zmluvy, v rámci ktorých Ministerstvo dopravy ČR objednáva dopravné výkony a ďalšie početné zmluvy uzatvorené medzi Českými dráhami (ďalej len „ČD“ alebo „dopravca“) a jednotlivými krajmi v ČR.

Pre plauzibilnejšie porovnanie údajov uvádzame len výkony objednané ministerstvom v rámci ním uzatvorených zmlúv s dopravcom a úhrady hradené zo ŠR.¹⁰⁴ Dovoľujeme si však uviesť, že aj v prípade, ak by sme porovnávali dopravné výkony objednané ministerstvom spolu s dopravnými výkonmi objednanými jednotlivými krajmi, výsledky by boli takmer totožné, rozdiel v cene za 1 vlkm by bol zanedbateľný.

	2013	2014	2015	2016	2017
Dopravný výkon objednaný štátom (mil.vlkm)	33,7	33,9	33,1	34,2	35,8
Dotácia zo ŠR (mil.€)	157,3	165,9	172,1	175,1	179,5
Cena za 1 vlkm - štát (€)	4,70	4,90	5,20	5,12	5,01
Dopravný výkon uskutočnený dopravcom (mil.vlkm)	120,7	119,0	117,8	120,3	122,8

¹⁰⁴ Sumy sú prepočítané podľa kurzu NBS v hodnote 1 EUR = 25,65 CZK.

Náklady dopravcu (mil.€)	799,1 €	820,4	884,8	909,5	923,6
Cena za 1 vlkm – dopravca (€)	6,62	6,89	7,51	7,56	7,52

Tabuľka 5: Vývoj dopravných výkonov a ceny za 1 vlkm. Zdroj: Výročné správy ČD, Souhrnné zprávy o závazcích veřejné služby. Vlastné spracovanie.

Interpretácia údajov:

Objednané dopravné výkony nepodliehajú v priebehu rokov signifikantným výkyvom. Ich úroveň sa pohybuje v rozmedzí 33 až 36 mil. vlkm ročne. Podiel na celkových dopravných výkonoch dosahuje za jednotlivé roky približne $\frac{1}{4}$ (dôvodom je skutočnosť, že ostatné výkony sú objednané buď v rámci krajov, alebo ich dopravca poskytuje komerčne).

Dotácie plynúce zo ŠR majú v absolútnych sumách stúpajúci charakter. Medziročné nárasty majú však striedavo stúpajúco-klesajúcu tendenciu. Medzi rokmi 2014 a 2015 došlo k nárastu finančných príspevkov v celkovej hodnote vo výške 6,2 mil. eur, pričom medzi rokmi 2015 a 2016 už len o 3 mil. eur. V období medzi rokom 2016 až 2017 opäť stúpili o 4,4 mil. eur. Ide o reakciu na výkyvy objednaných dopravných výkonov.

Cena za 1 vlkm teda tiež mierne kolíše. V priemere ale dosahuje úrovne 5 eur za 1 vlkm. Vďaka nízkym nákladom dopravcu, ktoré nedosahujú ani celú miliardu eur v jednotlivých rokoch, cena za 1 vlkm dopravcu sa od jednotkovej ceny štátu veľmi neodchyľuje. V priemere dopravca za 1 vlkm zaplatí 7,22 eur.

	2013	2014	2015	2016	2017
Cena za 1 vlkm - štát (€)	4,70	4,90	5,20	5,12	5,01
Cena za 1 vlkm – dopravca (€)	6,62	6,89	7,51	7,56	7,52
Podiel	69 %	71 %	69 %	68 %	67 %

Tabuľka 6: Miera závislosti dopravcu od štátu. Zdroj: vlastné spracovanie.

Pri porovnaní jednotkových cien za 1 vlkm dosiahneme výsledok, pri ktorom je dopravca ČD od štátu závislý v priemere 69 %.

Súhrnné porovnanie:

SVHZ v oblasti dopravy dokáže najlacnejšie zabezpečiť dopravca ČR – ČD. Pri veľmi nízkych nákladoch a vysokých celkových dopravných výkonoch, cena za 1 vlkm dosahuje v priemere len 7,22 eur. Štát sa na tejto jednotkovej cene podieľa v priemere 69 %, čo je porovnateľná situácia so SR, kde podiel štátu na cene za 1 vlkm predstavuje v priemere 65 %. Oba dopravcovia sú teda vo veľmi významnej miere závislí od štátnych dotácií.

V tomto ohľade stojí za zmienku fakt, že MDVRR SR poskytuje ZSSK približne o 25 % vyššie sumy úhrad za porovnateľné množstvo objednaných dopravných výkonov ako ČR svojmu dopravcovi.

Najmenšiu mieru závislosti dopravcu od štátu zaznamenávame pri rakúskom ÖBB-PV, kde viac ako polovicu nákladov si je schopné uhradiť z vlastnej činnosti. Ide však aj o najdrahšieho dopravcu z porovnávaných subjektov. Vysoké celkové náklady „vyhnali“ cenu za 1 vlkm v roku 2017 až na 21,66 eura.

Výsledkom je teda konštatovanie skutočnosti, že v prípade, ak by štáty neposkytli dopravcom úhradu za objednané výkony, dopravcovia by v prípade SR a ČR neboli schopní samostatne pokryť väčšinou nákladov, ktoré im v súvislosti s ich činnosťou vznikajú, pri Rakúsku by sme hovorili o značných ťažkostiach s takýmto pokrytím.

Na záver by sme si dovolili podotknúť, že miera, do akej je konkrétny dopravca závislý od štátu neodráža obraz o jeho efektívnom či neefektívnom poskytovaní služieb. Predmetná analýza mala za cieľ len preukázať, koľko dopravných výkonov štáty u jednotlivých dopravcov objednávajú, koľko za ne uhradia, a určiť, do akej miery je ten-ktorý dopravca od príspevkov svojho objednávateľa závislý.

ZÁVER

V bakalárskej práci sme sa venovali problematike služieb poskytovaných vo verejnom záujme. Jedná sa o oblasť pomerne širokú a rozsiahlu. Len v rámci ich základného delenia rozlišujeme medzi službami poskytovanými v hospodárskom a nehospodárskom záujme. Pri službách poskytovaných v hospodárskom záujme, na ktoré sme sa v tejto práci zamerali, rozlišujeme ďalšie početné kategórie, akými sú napríklad služby verejného záujmu poskytované v energetike, telekomunikácií, doprave, v rámci ktorých môžeme rozlišovať ďalšie široké spektrum pododvetví a oblastí.

Naše úsilie a pozornosť sme venovali špeciálne službám v hospodárskom záujme v oblasti železničnej dopravy.

Pre efektívne splnenie účelov našej práce sme zhromaždené poznatky a údaje spracovali do troch hlavných častí.

V prvej časti sme sledovali naplnenie cieľu jasnej a ucelenej charakteristiky pojmu služba verejného hospodárskeho záujmu a s ním súvisiacich atribútov ako napríklad verejný podnik či štátna pomoc. Prostredníctvom štúdia odbornej domácej a zahraničnej literatúry sme tento účel podľa nášho vedomia a svedomia naplnili. Súčasne sa tak naplnil jeden zo základných účelov práce, a to dosiahnutie lepšej orientácie a rozšírenie poznatkov v danej oblasti.

Osobitnú pozornosť sme v tejto časti venovali postaveniu týchto služieb a podnikov ich poskytujúcich na konkurenčnom trhu. Oboznámili sme sa s podmienkami, za ktorých sa na ne pravidlá hospodárskej súťaže Európskej Únie nevzťahujú.

V druhej časti sme zhrnuli legislatívny rámec upravujúci služby vo verejnom hospodárskom záujme do podľa nás prehľadnej a ucelenej formy, nakoľko právna úprava v tejto oblasti nedisponuje jednotnosťou v zmysle, že by sme ju našli dostačujúco upravenú v jednom právnom akte. Zhrnutím najdôležitejších právnych aktov Európskej Únie (nakoľko právna úprava Slovenskej republiky je kompatibilná s európskou a táto problematika je upravená v rámci nej) sme podľa nás cieľ naplnili.

Poslednú časť by sme mohli rozdeliť na tzv. „právnickú“ a „ekonomickú“ sekciu.

V právnickej sekcii sme sa zamerali na analýzu Nariadenia Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, obzvlášť ustanovení týkajúcich sa zmlúv uzatvorených za účelom poskytovania služieb vo verejnom hospodárskom záujme. Tieto ustanovenia sme porovnali so zmluvou uzatvorenou s národným dopravcom Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. a Ministerstvom

dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky. Výsledkom bola úplná kompatibilita porovnávaných ustanovení.

Ekonomická sekcia sa zaoberala údajmi, ktoré vyplývali priamo z ustanovení analyzovanej zmluvy, a to štátom objednanými dopravnými výkonmi a výškou úhrady, ktorú ta to dopravcovom poskytol. Tieto údaje sme porovnávali s tromi národnými železničnými dopravcami v osobnej doprave troch európskych krajín, Slovenska, Česka a Rakúska za obdobie od roku 2015-2017. Vychádzali sme pri tom z oficiálnych výročných správ a údajov zverejnených na oficiálnych stránkach dopravcov. Výsledky vypovedali o veľkej miere závislosti ako slovenského, tak aj českého národného dopravcu od štátnych dotácií, ktoré presiahli 50 % -tnú hranicu. U rakúskeho dopravcu toto percento uvedenú hranicu ani nedosiahlo.

Analýzou sme teda ozrejmili množstvo dopravných výkonov objednaných jednotlivými štátmi u svojich dopravcov, veľkosť sumy finančnej úhrady plynúcej zo štátnych rozpočtov a napokon poukázali na mieru závislosti dopravcu od príspevkov svojho objednávateľa prostredníctvom vyčíslenia ukazovateľa: cena za 1 vlakový kilometer. Počiatočný predpoklad vysokej miery závislosti národných dopravcov od štátnych dotácií sa vo výsledkoch analýzy potvrdil.

Prostredníctvom analýz sa nám veríme podarilo poukázať na prepojenie oboch oblastí, teda právnickej a ekonomickej, v problematike služieb verejného záujmu a tak naplniť aj posledný z radu našich cieľov, ktoré sme si boli na začiatku našej práce stanovili.

ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY

1. LORENZ, M. An introduction to EU competition law. Cambridge, New York : Cambridge University Press, 2013. s. 482. ISBN 978-1-107-67261-1
2. LENAERTS, K. – VAN NUFFEL, P. a kol. European Union Law. 3. vyd. London : Sweet & Maxwell, 2011. s. 825. ISBN 978-1-847-03743-5
3. JONES, A. – SUFRIN, B. EU Competition Law. 4. vyd. Oxford, New York : Oxford University Press, 2011. s. 985. ISBN 978-0-13-957273-1

Časopisy

1. NOVÁČKOVÁ, D. - ZEMANOVIČOVÁ, D. Definovanie sociálnych služieb vo verejnom záujme na Slovensku. In: Dialógy. 2015, roč. 10, č. 29, s. 56. ISSN 1337-0510.
2. NOVÁČKOVÁ, D. Štátna pomoc - služby všeobecného ekonomického záujmu. In: Ekonomická revue. 2008, roč. 11, č. 3, s. 40. ISSN 1212-3951.
3. NOVÁČKOVÁ, D. Európske pravidlá uplatňované v oblasti služieb verejného záujmu. In: Auspicia. 2013, roč. 10, č. 20, s. 14. ISSN 1214-4967.
4. POLIAK, M. Zadávanie zmlúv o službách vo verejnom záujme. In: Elektronický odborný časopis o technológii, technice a logistice v doprave, č. 3, roč. 5. 2010. [online]. [cit. 15. 4. 2019]. s. 254.

Právne predpisy

1. Zákon č. 136/2010 Z.z. o službách na vnútornom trhu a o zmene a doplnení niektorých zákonov
2. Zmluva o fungovaní Európskej únie
3. Charta základných práv Európskej únie. Ú. v. EÚ, C 326/391 z 26.10.2012
4. Protokol č. 26 o službách všeobecného záujmu
5. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave

Rozhodnutia

1. Rozsudok Európskeho súdneho dvora C-41/90 Höfner and Elser
2. Rozsudok Európskeho súdneho dvora C-293/15 P Slovenská pošta v. Európska komisia
3. Rozhodnutie Protimonopolného úradu č. 2013/DZ/2/1/021
4. Rozsudok Európskeho súdneho dvora C –280/00 Altmark

Iné zdroje

1. Annual report ÖBB-Holding AG 2013
2. Annual report ÖBB-Holding AG 2014
3. Annual report ÖBB-Holding AG 2015
4. Annual report ÖBB-Holding AG 2016

5. Annual report ÖBB-Holding AG 2017
6. Biela kniha C 374, 12.5.2004
7. Dodatek č.4 k Smlouvě o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19
8. Dodatek č.5 k Smlouvě o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19
9. Dodatek č.6 k Smlouvě o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19
10. Dodatek č.7 k Smlouvě o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19
11. Dodatek č.9 k Smlouvě o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19
12. Dodatek č.4 k Smlouvě o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19
13. Dodatek č.11 k Smlouvě o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na období od 1.1.2010 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2018/19
14. Dodatok č. 3 k Zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme zo dňa 27. 12. 2010
15. Dodatok č. 4 k Zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme zo dňa 27. 12. 2010
16. Dodatok č. 7 k Zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme zo dňa 27. 12. 2010
17. Dodatok č. 9 k Zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme zo dňa 27. 12. 2010
18. Dodatok č. 10 k Zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme zo dňa 27. 12. 2010
19. Dodatok č. 11 k Zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme zo dňa 27. 12. 2010
20. GÁNYOVICS, V. Zneužívanie dominantného postavenia, diplomová práca
21. Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2013
22. Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2014
23. Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2015
24. Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2016
25. Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2017
26. Oznámenie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov KOM (2007) 725 z 20.11.2007.
27. Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 20.9.2000, služby všeobecného záujmu v Európe C 17 z 19.1.2001
28. Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov KOM/2011/0900 z 20.12.2011 - Rámec kvality pre služby všeobecného záujmu v Európe
29. Príloha č.2 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave
30. Smernica Európskej Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch
31. Smernica Európskeho parlamentu a Rady L 376 z 27.12.2006 o službách na vnútornom trhu
32. Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby 2013

33. Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby 2014
34. Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby 2015
35. Souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby 2016
36. Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvorená medzi Slovenskou Republikou a železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. zo dňa 27.12.2010.
37. Výročná správa ZSSK za rok 2013
38. Výročná správa ZSSK za rok 2014
39. Výročná správa ZSSK za rok 2015
40. Výročná správa ZSSK za rok 2016
41. Výročná správa ZSSK za rok 2017
42. Výroční zpráva ČD za rok 2013
43. Výroční zpráva ČD za rok 2014
44. Výroční zpráva ČD za rok 2015
45. Výroční zpráva ČD za rok 2016
46. Výroční zpráva ČD za rok 2017
47. Zelená kniha C 270, 21.5.2003

Internetové zdroje

1. www.tasr.sk
2. www.eur-lex.europa.eu
3. www.antimon.gov.sk
4. www.mindop.sk
5. www.crz.gov.sk
6. www.slovakrail.sk
7. www.mdcr.cz
8. presse.oebb.at
9. www.bmvit.gv.at
10. www.vlaky.net
11. drahy.nsat.sk