



DANKO ZACHRAŇUJE MONOPOL CHCE NA TO EUROFONDY

Predseda Národnej rady SR sa osobne vložil do „riešenia“ železničnej dopravy na Slovensku aj napriek tomu, že ministerstvo dopravy oficiálne nespadá pod kompetenciu jeho politickej strany SNS. Pričinil sa tak k odchodu súkromného osobného dopravcu RegioJet z dôležitej trasy Bratislava - Košice. Jeho kroky, ktoré sú proti otvoreniu vlakového trhu, smerujú len k jedinému: zabetónovať pozíciu štátu a od neho závislých a spriaznených firiem.

Ján Kováč



BRATISLAVA h
CIELOVÁ STA
DESTINATION

DRUH
CATEGORY

SMER JAZDY
DIRECTION

KOLAJ
TRACK

16

ODCHOD
DEPARTURE

DOBRÁVCA
OPERATOR



Moc Andreja Danka

Keď sa politik príliš oháňa štátnou vlajkou, nevešti to nič dobré. Prvá Ficova vláda sa začala montovať do nákladných vlakov, výsledkom boli škody v stovkách miliónov eur. Predseda SNS Andrej Danko sa teraz chce politicky povozíť na osobných vlakoch a aj tu hrozia veľké škody. Šéf parlamentu, ktorý oficiálne nemá na dopravu žiadny vplyv, chce podľa všetkého zachraňovať monopol štátnej Železničnej spoločnosti Slovensko a čo najviac oddialiť otvorenie vlakového trhu, ktoré je aj tak len otázkou času. Liberalizácia prináša nádej, že záujem o vlaky stúpne a ich vysoká závislosť od štátnych dotácií klesne. Aj minister dopravy Ārpád Ęrsek je fanúšikom otvorenia trhu, ale v tejto vláde len veľmi latentným.

Voľný trh je mŕtvy

Slovenskí politici s radosťou lejú do vlakov čoraz viac peňazí. Príkladom je bezplatné cestovanie pre študentov a dôchodcov, ktoré zaviedla predchádzajúca Ficova vláda. Problém je, že na trase Bratislava - Košice premávajú „vlak zadarmo“ paralelne s prémiovými diaľkovými rýchlikmi a berú im klientov. Preto sa na istý čas z trate stiahla štátna Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) a zostal tam súkromný RegioJet. Teraz sa karta obracia. Po novom sa sťahuje RegioJet, lebo ZSSK sa na popud A. Danka opäť vracia na trať. Odchod RegioJetu sa dá nazvať prehratou bitkou, no nie prehratou vojnou. RegioJet krátko po ohlásenom odchode upozornil na ďalšie dve trate, kde sa štát na ZSSK podľa neho správa neférov. Vytiahol napríklad analýzu ministerstva dopravy, podľa ktorej sú dotované štátne vlaky na trase Košice - Praha vysoko stratové, čo je podľa neho zneužívanie dominantného postavenia.

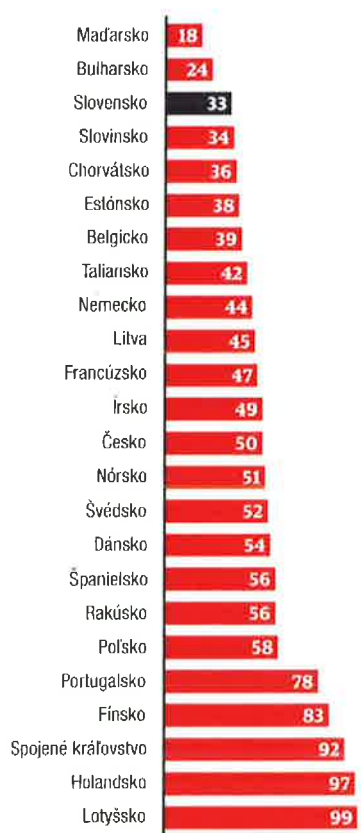
Bezplatné cestovanie je jasný nezmysel, ktorý však politici minimálne v tomto období podržia. Otázka je, ako sa vyrovnajú s hospodárením IC vlakov. Prvá možnosť je, že ich dostanú do zisku, čo je však málo pravdepodobné, keďže stratové boli vždy, aj pred bezplatným cestovaním. Druhá možnosť je, že sa trh prémiových vlakov začne znova nejakým spôsobom regulovať, odstráni sa z neho konkurencia. Podľa riaditeľa dopravnej spoločnosti Arriva na Slovensku Ľászló Ivana môže napríklad dopravca platiť štátu koncesie a za to dostávať na danom úseku exkluzivitu. Bývalý generálny riaditeľ ZSSK Pavel Kravec si za sa myslí, že by sa IC vlaky mali vrátiť medzi dotované trate. „Investičné a prevádzkové náklady sú také vysoké, že prevádzka vlakov si na seba nedokáže zarobiť,“ hovorí s tým, že na Slovensku podľa neho nie je trať, ktorá by si na seba sama zarobila. A to aj keby neboli vlaky zadarmo.

Priveľa dotácií

V každom prípade to vyzerá tak, že komerčný model otvorenia trhu, ktorý si nevyžaduje do-

tácie (pôvodne zavedený na trase Bratislava - Košice), je na Slovensku mŕtvy. Je to smutné aj preto, že slovenské vlaky sa vyznačujú vysokou závislosťou od štátnych dotácií. Cestujúci u nás pokrývajú len tretinu prevádzkových nákladov, uvádza piata správa o železničnom trhu, ktorej autorom je Európska komisia. Z 24 sledovaných európskych krajín sú menej závislé len dve - Bulharsko a Maďarsko. Zároveň patríme v rámci regiónu k štátom, ktoré na vlakokilometer jazdy prispievajú najviac. Keďže si železnica na seba zaro-

Akú časť prevádzkových nákladov platia cestujúci (%)



PRAMEN: Európska komisia. Piata správa monitorujúca vývoj na železničnom trhu, údaje sú za rok 2014

bí málo, chýbajú peniaze na rozvoj, a preto je jej ekonomika bez vysokých dotácií neudržateľná. Celkové dotácie do osobných vlakov sa v krajinách strednej a východnej Európy, ktoré vstúpili do Únie v roku 2014, zdvojnásobili, zaznamenala Európska komisia (EK), no cestujúcich adekvátne nepridublo.

Riešenie vidí EK v liberalizácii - v otvorení trhu konkurencií, v odstránení monopolu veľkých štátnych dopravných firiem. To isté sa stalo predtým s aeroliniami, telekomunikač-

nými aj energetickými firmami. Ešte v roku 2013 predostrela takzvaný štvrtý železničný balíček - súbor legislatívnych zmien na ceste k jednotnému otvorenému trhu. Krátko pred poslednými Vianocami ho schválil Európsky parlament.

Dotovaný segment

Štvrtý balík nastavil členským štátom pravidlá a povinnosti, ako majú používať druhý model liberalizácie. Štát si pri ňom vyberá dopravcu vo verejnej súťaži. Vyhrá ten, kto bude od štátu žiadať najnižšiu dotáciu. Príkladom je dosiaľ jediná, stále otvorená súťaž na trať Bratislava - Banská Bystrica. Pri dotovanom segmente je dôležitý najmä dátum 3. december 2019, po ktorom by si už členské štáty nemali objednávať dopravné výkony od železničných firiem bez verejnej súťaže. Musia vyhlásiť verejné obstarávanie. EK pôvodne navrhla rýchlejšie otvorenie trhu.

Členské štáty však do legislatívy pretláčili v Európskom parlamente dlhšie prechodné obdobie. Vydobyli si tak možnosť zabetónovať dominantného dopravcu na kolajniciach až do roku 2029, ak pred 3. decembrom 2019 podpíšu kontrakt na ďalších 10 rokov. Aj napriek tomu sa konkurenčné firmy môžu presadiť. „Veľa sa dá dosiahnuť, keď sa sústreďia na súťažné právo, napríklad na pravidlá štátnej pomoci alebo protimonopolné právo,“ hovorí advokátka Lena Sandberg, ktorá sa súťažnému právu venuje v globálnej právnickej firme Gibson, Dunn & Crutcher. Podľa nej by mal konkurent identifikovať problémy, ktorým čelí v súvislosti s priamym zadávaním, a môže sa sťažovať na diskriminačné praktiky. Následne môže podať sťažnosť na Európsku komisiu.

RegioJet Radima Jančuru má jasnú predstavu, ako bude postupovať, ak ministerstvo dopravy rozhodne zadať všetky trate ZSSK. „Nie je dôvod, aby sa prevádzka tratí zadávala priamo. Slovenské ministerstvo dopravy by malo vypracovať harmonogram vyhlásenia súťaží a podľa neho by malo postupovať,“ povedal R. Jančura. Rezort má podľa neho povinnosť informovať o zámere uzavrieť zmluvu bez súťaže rok pred jej podpisom. „V takom prípade povieme, ktoré trate chceme prevádzkovať my. Ak to budú ignorovať, pôjdu na súd a budeme to riešiť aj s Európskou komisiou,“ povedal TRENDU R. Jančura.

Česi medzi lídrami

V Česku bojujú konkurenční dopravcovia taktó: Tamojšie ministerstvo ohlásí zámer podpísať zmluvu bez súťaže so štátnymi Českými dráhami. Konkurent podá alternatívnu ponuku, s ktorou sa chce minimálne natlačiť k rokovaciemu stolu. Viacerým sa to už aj podarilo. Príkladom je spoločnosť Arriva, dcérska firma nemeckého Deutsche Bahn. Česká ministerstvo dopravy spravilo po jej tlaku ve-



rejnú súťaž, ktorú v závere minulého roka vyhral súkromník. Napokon to nebola Arriva, ale firma GW Train Regio. V súťaži ponúkla, že bude jazdiť za 75 korún na kilometer (ne celé tri eurá), ponuka štátneho dopravcu bola o 13 korún vyššia. Bol to vôbec prvý prípad pridelenia štátnej dotovanej trate inému ako dominantnému hráčovi.

Na Slovensku štát prispieva na vlakokilometer v priemere 7 eur - na prázdne vlaky spravidla viac, na plné menej. Výška dotácie na jednotlivé trate nie je známa. Podľa rovnakého scenára sa v Česku zadáva cez verejné súťaže čoraz viac tratí. A to je len začiatok. Česi majú už od roku 2011 podrobný harmonogram postupnej liberalizácie osobnej dopravy, ktorý chcú v najbližších rokoch naplniť. Štátnym firmám môžu pomôcť aj nové výnimky, ktoré sa tiež dostali do nariadenia EÚ. **Podľa advokáta právnickej kancelárie Dvořák, Hager & Partners Tomáša Urbana prináša nariadenie EÚ výnimky, ktoré dávajú členským štátom slušný manévrovací priestor. Štáty by však podľa neho nemali výnimky zneužívať. „... a vlastne tak obmedzovať hospodársku súťaž. Naopak, mali by sa snažiť v čo najväčšej miere zadávať zmluvy na základe verejnej súťaže a výnimky uplatňovať ozaj len - výnimočne.“**

SNS a Smer prebili Most

Aktuálna zmluva so ZSSK bude trvať ešte štyri roky. Ministerstvo by malo mať už dnes predstavu, či a v akom rozsahu chce liberalizovať,

keďže verejné súťaže trvajú v niektorých prípadoch dlhšie ako rok. Trh si pýta jasné pravidlá. „O vstup na železničný trh má naša spoločnosť záujem, ale opierať sa len o európsku legislatívu je nedostatočné,“ hovorí Peter Sádovský, generálny riaditeľ autobusovej spoločnosti Slovak Lines. Podľa neho trh potrebuje jasný koncepčný dokument, ktorý bude mať

právnu záväznosť a bude obsahovať transparentné podmienky vstupu na trh. Aj pre Arrivu je prioritou predvídateľnosť a rovnocenné podmienky. Rezort žiadny takýto plán nemá.

Ministerstvo jasne deklaruje len to, že chce po druhýkrát vyhlásiť súťaž na trať Bratislava - Banská Bystrica. Vyhlásil ju ešte minister Ján Počiatek. Aktuálny šéf rezortu ju chce zrušiť a vyhlásiť nanovo, pričom súčasťou majú byť aj nadväzujúce vlakové a autobusové spojenia. Zdá sa, že zvyšok tratí chce ministerstvo zadať bez súťaže štátnemu operátorovi. „Štvrtý železničný balíček obsahuje aj prechodné obdobia a výnimky, ktoré plánujeme využiť. Rovnako umožňuje za splnenia daných podmienok zadávať aj zmluvy priamo, teda bez výberového konania,“ uviedla hovorkyňa Karolína Ducká.

Dotácie pre železničiarov (mil. €)



Pozn.: Súmny zahŕňajú fondy EÚ a spolufinancovanie zo štátneho rozpočtu.
PRAMEN: Štátny rozpočet na roky 2016 až 2018

Proti svojim názorom

Ani programové vyhlásenie vlády veľkú nádej na otvorenie trhu nedáva. O liberalizácii vlakov tam nie je ani zmienka. Namiesto toho sa tam veľa píše o posilnení konkurencieschopnosti ZSSK. Koaliční politici aj vo svojich výstupoch ukazujú, že na osobných dopravcov nebudú mať rovnaký meter. Á. Érsek je pritom fanúšikom liberalizácie. Má úplne iný názor ako A. Danko či R. Fico: Štátu by nechal len infraštruktúru a vlaky by zveril súkromníkom - osobné aj nákladné. Á. Érsek mimochodom v roku 2011 v tandeme s ministrom Jánom Figelom robili prvé kroky smerujúce k otvore-

Moc Andreja Danka



niu tohto trhu. Ešte aj krátko pred poslednými parlamentnými voľbami to Ďrsekov Most-Híd jasne napísal do svojho volebného programu - prevádzku vlakov na regionálnych tratiach sľuboval objednávať cez verejné súťaže. „Na hlavných tratiach môžu prevádzkovať rýchliky viaceré spoločnosti, medzi ktorými bude zdravá súťaž, ktorá vygeneruje najlepšiu cenu pre občana,“ avizovala strana pred voľbami. Dnes má strana svojho ministra dopravy a nič z toho neplatí. Á. Ďrsek nebude presadzovať víziu svojej strany, ale víziu svojich niekdajších politických oponentov zo Smeru-SD a SNS. Ako keby šéf SNS Andrej Danko nedostal do správy len samotnú štátnu firmu, ale aj nastavovanie pravidiel celého trhu. Na rozdiel od Á. Ďrseka pritom nenesie žiadnu zodpovednosť.

Podpora monopolov

To, čo robia A. Danko s R. Ficom, ale nie je až také výnimočné. Aj v krajinách, ktoré sú lídrami v liberalizácii, kladú súkromným vlakom prekážky. V Taliansku to bola byrokracia. Jeden z nováčikov na tamojšom trhu nedostal prístup k niektorým staniciam, opisuje vlnajšia analýza OECD zameraná na prínosy liberalizácie. V Nemecku zase v prvých tendroch od uchádzačov žiadali, aby mali vlaky vo svojom vlastníctve. Túto požiadavku Európska komisia vyhodnotila ako problematickú, keďže rozsiahlym vozidlovým parkom disponoval len tradičný dodávateľ. Inými slovami, takýchto konkurenčných bitiek, ktoré sa udiali alebo udejú na území Európy, môžu byť stovky. Európska komisia spravila razie v rakúskych, českých aj slovenských štátnych firmách. Má podozrenie, že medzi firmami sú kartelové dohody, ktorých



cieľom je vytlačiť konkurenciu z trhu. Čechov a Rakúšanov EK vyšetruje aj kvôli nízkym cenám. Mohlo by ísť o zneužívanie dominantného postavenia s rovnakým cieľom - vytlačiť konkurenciu. Ide de facto o podobné situácie ako na trati Bratislava - Košice. V Rakúsku funguje na komerčnej báze trať Viedeň - Salzburg, v Česku Praha - Ostrava. V oboch prípadoch klesli ceny a stúpla kvalita služieb. EK preveruje, či si dominantný dopravca nepočínal neférovou, či nenastavil predátorské ceny s cieľom zničiť svojho konkurenta.

Zájumy Andreja Danka

EK má od liberalizácie veľké očakávania. Väčšie, ako je zrejme zo schváleného štvrtého balíčka. Ešte minulý rok presadzovala, aby sa prechodné obdobie skončilo v roku 2022. Po ňom mali expirovať všetky zmluvy podpísané bez súťaže. EK si spravila analýzu ten-

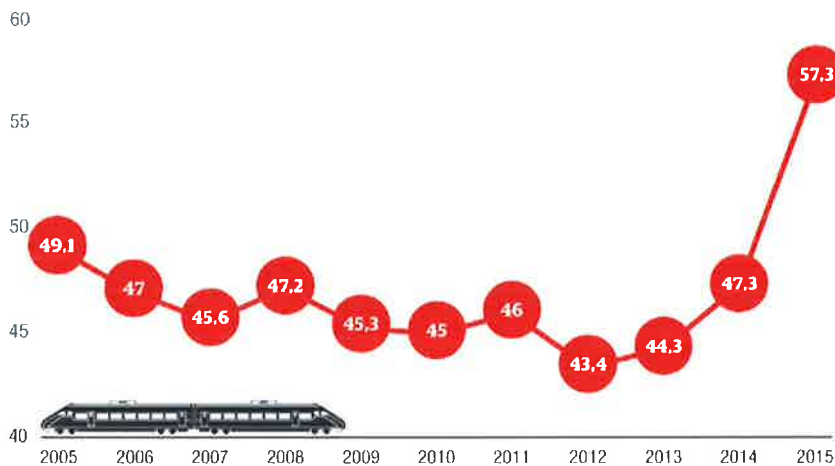
drov z Nemecka, Švédska a Holandska. Úspory sa tam hýbali v rozpätí 20 - 30 percent. Komisia z toho vyrátala, že ročné úspory v celej únii by mohli dosiahnuť 3,4 miliardy eur. Na Slovensku však môže EK liberalizáciu paradoxne zabiť, aj keď sa usiluje o jej podporu. Dôvodom sú dotácie z eurofondov. Môže ich čerpať len štátna ZSSK. Celková hodnota eurofondových nákupov a modernizácií sa blíži k jednej miliarde eur.

Ak by nebolo tejto podpory, tlak na liberalizáciu by bol omnoho väčší. Fungovanie ZSSK bez eurofondov by bolo neudržateľné vzhľadom na rastúci investičný dlh. Bolo by treba hľadať zdroje inde - od štátu alebo od cestujúcich. Alebo otvoriť trh. Súkromníci by pravdepodobne pýtali menej dotácií a zabezpečili by aj vlaky. RegioJet sa oprávnenie pýta, prečo ZSSK môže čerpať eurofondy a oni nie. „Vlani sme poslali sťažnosť na Európsku komisiu. Ministerstvo dopravy sa vystavuje riziku, že bude vracat eurofondy,“ povedal R. Jančura. Riziko vyplýva aj z toho, že ZSSK nakupuje techniku cez súťaže, ktoré sú síce po formálnej stránke legálne, no že sa skutočne súťaží, je otázne. Teraz sa ZSSK chystá podpísať zmluvu so ŽOS Vrútky na nákup motorových vlakov. Vo finále súťaže bol len jeden uchádzač. Ostatných buď odradili súťažné kritériá, alebo ich z tendra vylúčili. ZSSK nakupuje motorové vlaky výlučne od ŽOS Vrútky aj napriek tomu, že sa často kazia a štátna firma musí namiesto nich nasadzovať staré súpravy.

TREND sa spýtal SNS, prečo je také dôležité, aby bol dopravca štátny, aké výhody má z toho cestujúci. Odpoveď nedorazila. Snaha o záchranu monopolu pritom vyhovuje firmám ŽOS Trnava a ŽOS Vrútky. Prvá patrí podnikateľovi Vladimirovi Poórovi, blízkeho Smeru-SD, druhá rodine bývalého šéfa SNS Vítazoslava Morica. Spolu s českou skupinou Škoda v zákazkách ZSSK nemajú prakticky žiadnu konkurenciu. Ak by sa trh otvoril, o túto pozíciu by išli. Hlavným dôvodom aktivít A. Danka preto nemusí byť národné cítenie, ale biznisové záujmy. © TREND

Počet prepravených osôb Železničnej spoločnosti Slovensko

(mil.)



PRAMEN: výročná správa ZSSK