

# **Liberalizácia dopravných služieb vo verejnom záujme na železničných a špeciálnych dráhach**

## Obsah

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Zoznam skratiek</b>   | <b>3</b>  |
| <b>Účel a cieľ liberalizácie</b>   | <b>4</b>  |
| <b>Skúsenosti z iných členských štátov EÚ</b>  | <b>5</b>  |
| <b>Zhodnotenie doterajšieho priebehu liberalizácie na Slovensku</b>                      | <b>6</b>  |
| <b>Aktuálna situácia a potreby</b>   | <b>6</b>  |
| <b>Zmeny vstupujúce do procesov verejnej súťaže</b>                                      | <b>7</b>  |
| - Oznámenie EK povinne vstupujúce do nastavenia procesu liberalizácie                    | 7         |
| - Nový zákon o verejnej osobnej doprave  | 11        |
| - Zmeny vyplývajúce z medzištátnych rokovaní   | 12        |
| - Zmeny vyplývajúce zo záverov dokumentov prijatých vládou SR                            | 12        |
| <b>Nastavenie cieľového modelu verejných súťaží pre Slovenskú republiku</b>              | <b>12</b> |
| <b>Harmonogram jednotlivých etáp verejných súťaží</b>                                    | <b>14</b> |
| - I. etapa – predpoklad časového rozpisu   | 16        |
| - II. etapa – predpoklad časového rozpisu  | 17        |
| - III. etapa – predpoklad časového rozpisu   | 17        |
| - IV. etapa – predpoklad časového rozpisu  | 18        |
| <b>Výberové pravidlá pre skladbu prevádzkových súborov</b>                               | <b>18</b> |
| <b>Skladba prevádzkových súborov</b>   | <b>19</b> |
| - I. etapa – verejné súťaže v gescii Slovenska   | 20        |
| - II. etapa – verejné súťaže v gescii Slovenska  | 20        |
| - II. etapa – medzinárodné súťaže  | 21        |
| - III. etapa – verejné súťaže v gescii Slovenska   | 21        |
| - III. etapa – medzinárodné súťaže   | 22        |
| - IV. etapa – verejné súťaže v gescii Slovenska  | 22        |
| <b>Príloha 1 - skúsenosti z iných členských štátov EÚ</b>                                | <b>23</b> |
| <b>Príloha 2 – prehľad zmien vyplývajúcich z medzištátnych rokovaní</b>                  | <b>36</b> |
| <b>Príloha 3 – prehľad zmien vyplývajúcich zo záverov dokumentov prijatých vládou SR</b> | <b>37</b> |

## Zoznam skratiek

|   |   |
|---|---|
| <b>ČR</b>   | Česká republika   |
| <b>DSB</b>  | Danske Statsbaner (dánske štátne železnice)   |
| <b>DSVZ</b>   | dopravné služby vo verejnom záujme  |
| <b>EHS</b>  | Európske hospodárske spoločenstvo   |
| <b>EK</b>   | Európska komisia  |
| <b>EP</b>   | Európsky parlament  |
| <b>ES</b>   | Európske spoločenstvo   |
| <b>ETCS</b>   | European Train Control System (Európsky vlakový zabezpečovač)   |
| <b>EÚ</b>   | Európska únia   |
| <b>GVD</b>  | grafikon vlakovej dopravy   |
| <b>IDS</b>  | Integrovaný dopravný systém   |
| <b>MD SR</b>  | Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky   |
| <b>MF SR</b>  | Ministerstvo financií Slovenskej republiky  |
| <b>MHD</b>  | Mestská hromadná doprava  |
| <b>NADA</b>   | Národná dopravná autorita   |
| <b>nariadenie (ES)<br/>č. 1370/2007<br/>v platnom znení</b> | Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady ( E S ) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/7 |
| <b>NFP</b>  | nenávratný finančný príspevok   |
| <b>NICL</b>   | národný integrovaný cestovný lístok   |
| <b>NS</b>   | Nederlandse Spoorwegen (holandský štátny železničný dopravca)   |
| <b>PKP</b>  | Polskie Koleje Państwowe (poľský štátny železničný dopravca)  |
| <b>Q</b>  | kvartál (štvrt'rok)   |
| <b>SR</b>   | Slovenská republika   |
| <b>št.hr.</b>   | štátna hranica  |
| <b>THÚ</b>  | stredisko technicko-hygienickej údržby  |
| <b>vlkm</b>   | vlakový kilometer   |
| <b>ZoDSVZ</b>   | Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme   |
| <b>ZSSK</b>   | Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.   |
| <b>ŽKV</b>  | železničné koľajové vozidlá   |

## Účel a cieľ liberalizácie

Dopravná politika je jednou z najdôležitejších spoločných politík EÚ, najmä pri dosahovaní cieľa odstraňovania spoločných hraníc medzi jednotlivými členskými štátmi EÚ. Prvým relevantným krokom pri tvorbe voľného trhu bola Biela kniha s názvom „Dokončenie vnútorného trhu“ z roku 1985, ktorá stanovila smer spoločnej dopravnej politiky EÚ.

V snahe dosiahnuť dlhodobý cieľ, jednotný funkčný dopravný trh, začala EK upravovať podmienky za účelom dosiahnutia hospodárskej súťaže pre všetky módy dopravy, vrátane väzieb medzi nimi samotnými. Základným právnym rámcom EÚ je nariadenie (ES) č. 1370/2007 v platnom znení, ktorým sa zrušili nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70, a ktoré definuje podmienky otvárania trhu pre verejnú osobnú dopravu a stanovuje pravidlá pre liberalizáciu.

Liberalizácia ale nenapredovala vo všetkých členských štátoch EÚ rovnakým tempom. Iba časť členských štátov EÚ začala s plnohodnotnou liberalizáciou vnútroštátneho trhu železničnej osobnej dopravy. Preto EÚ v roku 2016 prijala tzv. štvrtý železničný balík<sup>1</sup>, ktorého cieľom bolo stanoviť jasné podmienky v snahe postupne liberalizovať trh s osobnou dopravou a odstrániť prekážky pre interoperabilitu.

Z dôvodu komplexného pohľadu na problematiku liberalizácie je nevyhnutné uviesť, že okrem uvedenej legislatívy, prijala EK v roku 2014 oznámenie Komisie č. 2014/C 92/01 o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení, ktorého cieľom bolo sprostredkovať zainteresovaným stranám plné pochopenie niekoľkých zásadných ustanovení nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení. Oznámenie o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení bolo inšpirované najlepšimi postupmi v členských štátoch EÚ. Následne bolo 26. 06. 2023 nahradené novým oznámením Komisie č. 2023/C 222/01 o výkladových usmerneniach (ďalej len „oznámenie 2023“) týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení, ktoré prinieslo ucelenejší jednotný výklad. Okrem vývoja legislatívneho rámca a výkladu EK, vykonal výklad určitých ustanovení nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení aj Súdny dvor EÚ a definoval pravidlá uplatniteľné na služby všeobecného hospodárskeho záujmu. Uplatňovanie týchto pravidiel je ďalej ovplyvnené skutočnosťou, že od 1. januára 2019 majú dopravcovia pri uplatňovaní štvrtého železničného balíka právo na nediskriminačný prístup k železničnej infraštruktúre, čo umožňuje rozvíjať komerčné služby.

Cieľom liberalizácie je, okrem iného, zvýšiť konkurenčný tlak na trhu vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy za účelom zvýšenia a zlepšenia kvality služieb v osobnej železničnej doprave a zabezpečiť pokiaľ možno lepší pomer medzi kvalitou a cenou služieb vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave. Pre vstup viacerých dopravcov na trh je potrebné nastaviť jednotné pravidlá postupu súťaženia jednotlivých trás, resp. prevádzkových súborov, čo prispeje k vytvoreniu rovnakých obchodných podmienok pre všetkých dopravcov. K očakávaným prínosom procesu liberalizácie trhu služieb železničnej dopravy sa zaraďuje zvýšenie efektívnosti železničného systému, zvýšenie úrovne poskytovaných služieb, nižšia cena pre objednávateľa dopravných služieb, vyššia flexibilita, prechod cestujúcej verejnosti z menej ekologického druhu dopravy (cestná doprava) na železničnú dopravu a s tým spojený pokles negatívnych externých nákladov dopravy.

---

<sup>1</sup> publikovaný 24. 12. 2016 v Úradnom vestníku EÚ

Materiál stanovuje rámcový harmonogram jednotlivých etáp verejných súťaží a skladbu prevádzkových súborov, ktorých linky sa budú súťažiť spoločne na základe európskej legislatívy, osvedčených zahraničných skúseností a národných strategických cieľov. Cieľom nového harmonogramu je pripraviť trh na otvorenú hospodársku súťaž pri zachovaní dostupnosti služieb verejnosti, s prihliadnutím na nové poznatky, vyvíjajúcu sa legislatívu, vrátane nových výkladových usmernení najmä v oblasti využitia dostupných ŽKV, zabezpečenia ochrany práv zamestnancov, zakomponovania problematiky NICL a realistických termínov a lehôt pre zaobstaranie ŽKV, vrátane vyrovnania rozdielov v dostupnosti vozidiel medzi potenciálnymi dopravcami.

## **Skúsenosti z iných členských štátov EÚ**

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

Z poznatkov z jednotlivých krajín možno vybrať prvky, uplatniteľné na trhu osobnej železničnej dopravy na Slovensku. Počtom obyvateľov, hustotou a distribúciou populácie, ako aj úlohou železnice v systéme mobility je Slovensku najbližšie Dánsko. Rovnako ako Slovensko, aj Dánsko má totiž excentricky umiestnené hlavné mesto, tvoriace aglomeráciu, kde žije približne 20 % populácie krajiny. Ostatné centrá osídlenia sú oveľa menšie a niektoré z nich v pomerne veľkej vzdialenosti od Kodane.

Rôznymi formami je blízka i ČR. Po dopravnej stránke má ale odlišný systém, nakoľko je demograficky inak členená ako Slovensko. Česko je o niekoľko rokov z pohľadu liberalizácie pred Slovenskom a preto pozitívne i negatívne skúsenosti sú dobrým meradlom, ako systém verejných súťaží nastaviť na Slovensku.

V princípe platí, že osobná železničná doprava sa postupne vo všetkých členských štátoch EÚ zorganizovala podľa dvoch princípov, otvorený prístup na trh a prístup regulovaný. Otvorený prístup je priamym komerčným bojom o miesto na trhu, tzn. na železničných tratiach; na druhej strane regulovaný prístup zahŕňa súťaž o vopred vymedzený trh (trate), prostredníctvom DSVZ. Pojem regulovanej súťaže sa teda vzťahuje na služby, ktoré vyžadujú zmluvný základ s orgánom verejnej správy, vyplývajúci zo služby vo verejnom záujme.

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

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

## Zhodnotenie doterajšieho priebehu liberalizácie na Slovensku

Slovenská republika nedisponuje veľkou praktickou skúsenosťou v oblasti liberalizácie železničných dopravných služieb. Dôležitým míľnikom v procese liberalizácie zo strany MD SR bolo zriadenie pracovnej skupiny, ktorej účelom bolo prijatie záverov k začatiu procesu liberalizácie. Pracovnú skupinu tvorili zástupcovia MD SR a zástupcovia MF SR – Útvaru hodnoty za peniaze.

Hlavným výstupom tejto pracovnej skupiny bol „Harmonogram liberalizácie dopravných služieb vo verejnom záujme na železničných a špeciálnych dráhach“, ktorý bol predložený na rokovanie vlády Slovenskej republiky konanom dňa 24. 08. 2022 (ďalej len „pôvodný materiál“). Išlo vôbec o prvý strategický materiál tohto druhu, ktorý sa koncepcne zaoberá budúcnosťou liberalizácie DSVZ na Slovensku.

Pôvodný materiál bol koncipovaný v zmysle zohľadnenia dovtedy známych skúsenosti a postupov v ostatných členských štátoch EÚ a dovtedy platného legislatívneho rámca.

Na základe tohto harmonogramu MD SR oznámilo v Úradnom vestníku EÚ zámer realizovať nasledovné verejné súťaže:

- nočná diaľková linka Bratislava – Žilina – Košice – Humenné = oznámenie č. 2022/S 210-605515 zo dňa 27. 10. 2022 so začiatkom prevádzky od 13. 12. 2026;
- denná diaľková linka Bratislava – Žilina – Košice = oznámenie č. 2022/S 210-605517 zo dňa 27. 10. 2022 so začiatkom prevádzky od 13. 12. 2026;
- denná diaľková linka Bratislava – Hlohovec – Prievidza = oznámenie č. 2022/S 210-605518 zo dňa 27. 10. 2022 so začiatkom prevádzky od 13. 12. 2026.

Pre všetky tri súťaže sa predpokladalo spustenie procesov samotnej verejnej súťaže po vypršaní ročnej viazanej lehoty trvania oznámenia v Úradnom vestníku EÚ, tzn. v novembri 2023. Vzhľadom na vydanie nového oznámenia Komisie č. 2023/C 222/01 o výkladových usmerneniach týkajúcich sa nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení dňa 26. 06. 2023, k vyhláseniu samotných verejných súťaží doposiaľ nedošlo, keďže bolo treba zohľadniť všetky kritériá a podmienky vyplývajúce z tohto oznámenia.

## Aktuálna situácia a potreby

V rámci nových poznatkov v oblasti liberalizácie DSVZ a prijatia oznámenia 2023 bolo potrebné dospieť k prehodnoteniu mnohých faktorov vstupujúcich do rozhodovacieho procesu, ktoré boli priamo úmerné potrebným zmenám prevádzkových súborov a s tým súvisiacou potrebou uverejnenia nových notifikácií v Úradnom vestníku EÚ, ktoré budú zamerané nielen na linky diaľkovej dopravy, ale aj na linky regionálnej dopravy.

Predložený materiál hlavne reflektuje na všetky nové vstupné faktory, ktoré majú vplyv na spôsob, postupnosť krokov a nastavenie liberalizácie a následne samotných verejných súťaží, vrátane tvorby prevádzkových súborov a v plnom znení a obsahu nahrádza pôvodný materiál.

Nový harmonogram, ktorý je súčasťou tohto materiálu, zároveň odráža aj dohodnuté úpravy dopravnej obslužnosti na medzištátnych linkách vyplývajúcich zo záverov bilaterálnych stretnutí so susednými štátmi, alebo uzatvorených dohôd (napr. Memorandum o porozumení predsedov vlád o cezhraničnom rozvoji medzi Slovenskou republikou a Maďarskom), ktoré vzhľadom na ich odstup v čase, nebolo možné zapracovať do pôvodného materiálu.

Vo svetle nových poznatkov je nevyhnutné liberalizáciu riešiť koncepčne a koordinovane v rámci celej verejnej osobnej dopravy na území SR. Liberalizácia musí byť nastavená tak, aby železničná doprava bola systémová, s cieľom naplnenia verejného záujmu, dopravnej politiky štátu a pokrytia požiadaviek cestujúcej verejnosti v jednotlivých regiónoch. Takto nastavená liberalizácia trhu služieb železničnej dopravy by mohla priniesť potenciálne nasledovné benefity:

1. zvýšenie efektívnosti železničného systému,
2. zvýšenie úrovne poskytovaných služieb,
3. nižšia cena pre objednávateľa, vyššia flexibilita železničných služieb a s tým súvisiaci prechod cestujúcej verejnosti z menej ekologického druhu dopravy na železničnú dopravu (pokles negatívnych externých nákladov dopravy).

Medzi rozhodujúce skutočnosti so zásadným vplyvom na tvorbu podmienok harmonogramu liberalizácie, ktoré boli uplatnené, patria najmä:

- a) dôraz na dodržiavanie princípov verejných súťaží na výber dopravcu (princíp rovnakého zaobchádzania a nediskriminácie; princíp transparentnosti; princíp proporcionality; princíp hospodárnosti a efektívnosti) a
- b) nastavenie podmienok v týchto kľúčových oblastiach:
  - investície z fondov EÚ aj mimo fondy EÚ (vo vzťahu k železničným vozidlám a s nimi súvisiace technické zázemie pre ich opravy a údržbu);
  - forma a obsah ZoDSVZ a z toho vyplývajúceho nastavenia spôsobu kompenzácie a špecifikácie a rozsahu DSVZ;
  - integrácie verejnej osobnej dopravy vrátane nastavenia valorizácie cestovného;
  - stav železničnej dopravnej infraštruktúry a plán jej rozvoja;
  - organizácia DSVZ.

## **Zmeny vstupujúce do procesov verejnej súťaže**

### **Oznámenie EK povinne vstupujúce do nastavenia procesu liberalizácie**

V roku 2023 bolo vydané usmernenie EK, ktoré pomerne zásadným spôsobom upresňuje niektoré kľúčové ustanovenia nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení. Zásadné ustanovenie sa týka problematiky prístupu k ŽKV. Zároveň nemenej dôležitého charakteru, značne ovplyvňujúcu tvorbu harmonogramu, je aj problematika sprístupnenia informácií a problematika ochrany práv zamestnancov. Pre potreby správneho nastavenia liberalizácie osobnej železničnej dopravy muselo MD SR vo vzťahu k novým poznatkom a výkladovému usmerneniu pristúpiť k prehodnoteniu obsahu pôvodného materiálu. MD SR dospelo k záveru, že pre zabezpečenie liberalizácie je nevyhnutné vykonať najmä nasledovné opatrenia.

#### **1. Prístup k informáciám**

V súlade s platnou európskou legislatívou (napr. podľa výkladovej preambuly nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení, ako aj podľa oznámenia 2023) je objednávateľ povinný dodržiavať princíp nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania v prípade všetkých potencionálnych účastníkov na trhu. Povinnosťou MD SR, ako objednávateľa dopravných výkonov je zabezpečiť, aby tieto princípy boli dodržané, resp. boli vykonané všetky nevyhnutné kroky za účelom zabezpečenia uvedených princípov v čase vyhlásenia verejných súťaží.

Imanentnou súčasťou princípu nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania je podľa oznámenia 2023 povinnosť príslušných orgánov (objednávateľov) všetkým zainteresovaným stranám sprístupniť informácie potrebné na vypracovanie ponúk do verejných súťaží. Táto informačná povinnosť sa nevzťahuje iba na informácie uverejnené v tzv. notifikáciách uverejnených v Úradnom vestníku EU, ale aj informácií, ktoré budú súčasťou dokumentácie verejnej súťaže. Na tento účel musia ZoDSVZ obsahovať povinnosť dopravcu poskytnúť príslušnému objednávateľovi DSVZ všetky informácie potrebné na zadanie ďalšej budúcej zmluvy, pričom od príslušného objednávateľa sa vyžaduje, aby zabezpečil oprávnenú ochranu dôverných obchodných informácií. Tieto informácie poskytne objednávateľ DSVZ všetkým zainteresovaným stranám na prípravu ponuky<sup>2</sup>. Podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení je dopravca na účely verejnej súťaže povinný zverejniť informácie týkajúce sa:

- dopytu cestujúcich,
- cestovného,
- nákladov a príjmov súvisiacich s verejnou prepravou cestujúcich, ktorá je predmetom verejnej súťaže.

Zároveň je však aj manažér infraštruktúry povinný zverejniť informácie o špecifikáciách infraštruktúry relevantných pre prevádzku požadovaných ŽKV.

## **2. Železničné koľajové vozidlá**

Vo vzťahu k zabezpečeniu nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania je ďalej kľúčová aj otázka rovného prístupu k ŽKV. Podľa čl. 5a nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení má objednávateľ DSVZ podľa výkladu EK povinnosť posúdiť, či je zaistený nediskriminačný prístup dopravcov k ŽKV pred začatím verejnej súťaže. Toto posúdenie je možné realizovať vyhotovením tzv. hodnotiacej správy.

Podľa oznámenia 2023 je prístup k ŽKV nevyhnutný na to, aby dopravcovia mohli predkladať ponuky v rámci súťažných postupov obstarávania služieb vo verejnom záujme, najmä ak sú novými účastníkmi nedisponujúcimi veľkým parkom ŽKV. Pri posudzovaní rozsahu, v akom majú dopravcovia účinný prístup k ŽKV, musí objednávateľ DSVZ posúdiť všetky relevantné prekážky, ako sú napríklad finančné, technické alebo regulačné prekážky, ktorými možno brániť takémuto prístupu. Mali by sa zohľadniť dodávky od výrobcov, od spoločností zabezpečujúcich prenájom, od iných trhových aktérov poskytujúcich ŽKV alebo od združení železničných koľajových vozidiel prevádzkovaných príslušnými orgánmi. V tomto posúdení by sa malo zohľadniť aj obdobie mobilizácie, tzn. čas potrebný na to, aby dopravcovia mohli používať ŽKV na dopravné činnosti. Príslušný objednávateľ DSVZ je povinný posúdiť, či niektorí dopravcovia majú prístup k ŽKV za menej priaznivých podmienok a či sú dostupné ŽKV vhodné, tzn. či spĺňajú požiadavky z hľadiska ceny, kvality a technických noriem stanovených v súťažných podkladoch.

Oznámenie 2023 zároveň upravuje situáciu, keď sa v hodnotiacej správe dospeje k záveru, že sú potrebné opatrenia na zabezpečenie účinného a nediskriminačného prístupu k vhodným ŽKV. Príslušný objednávateľ DSVZ je povinný prijať opatrenia na odstránenie tohto nežiadúceho stavu. Istý návrh opatrení je upravený v čl. 5a ods. 2 nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení, avšak tento výpočet nie je taxatívny a uvádza len možné návrhy riešení ako napríklad:

---

<sup>2</sup> Článok 4, ods. 8 a bod 15 a 16 výkladovej preambuly nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení.



- a) Objednávateľ DSVZ môže nadobudnúť ŽKV do svojho vlastníctva za účelom ich využívania na plnenie ZoDSVZ a sprístupniť ich vybranému poskytovateľovi služieb vo verejnom záujme za trhovú cenu alebo ako súčasť ZoDSVZ.
- b) Ďalšou možnosťou je poskytnutie záruky zo strany objednávateľa na financovanie ŽKV používaných na plnenie ZoDSVZ za trhovú cenu alebo ako súčasť ZoDSVZ.
- c) Objednávateľ tiež môže vytvoriť záväzok v ZoDSVZ, že prevezme ŽKV za vopred vymedzených finančných podmienok na konci zmluvy za trhovú cenu.
- d) Zároveň je tu ešte možnosť vytvoriť spoluprácu objednávateľa s inými príslušnými orgánmi s cieľom vytvoriť väčší park ŽKV.

Všetky opatrenia na zabezpečenie rovnakého prístupu dopravcov k ŽKV musia byť v súlade s vnútroštátnou právnou úpravou a pravidlami o štátnej pomoci. Pokiaľ budú ŽKV objednávateľom dané k dispozícii novému dopravcovi pre zabezpečovanie verejných služieb, musí objednávateľ do dokumentácie verejnej súťaže zahrnúť informácie o nákladoch údržby vozidiel, o ich fyzickom stave a pod.

Objednávateľ nemôže do akejkoľvek verejnej súťaže vstúpiť skôr, než odstráni vyššie uvedené nerovnovážne stavy, resp. ich negatívne vplyvy neminimalizuje na maximálne akceptovateľnú mieru. Neriešenie týchto stavov by malo neželaný vplyv na úspešnosť súťaží.

S ohľadom na vyššie uvedené skutočnosti vstupujúce do procesu liberalizácie, MD SR v harmonograme počíta ešte pred vyhlásením akejkoľvek verejnej súťaže s lehotou v trvaní min. 12 mesiacov (počas plynutia povinnej ročnej lehoty pre uverejnenie tzv. notifikácií v Úradnom vestníku EÚ), v rámci ktorej prebehne analýza možných riešení a následne ich implementácia do dokumentácie k verejnej súťaži, prípadne riešení, ktoré prispejú k čo najväčšej miere zabezpečenia nediskriminácie a rovného zaobchádzania.

MD SR bude v rámci vyššie spomínanej ročnej lehoty pre každý prevádzkový súbor vypracovávať hodnotiacu správu s posúdením, či je zabezpečený nediskriminačný prístup k ŽKV a aké opatrenia bude potrebné prijať. Avšak už aktuálne je možné konštatovať, že na trhu v prostredí SR pripadajú v úvahu de facto dva základné modely:

#### A. Prístup k železničným koľajovým vozidlám zaobstaraných z fondov EÚ

Priama väzba na liberalizáciu na Slovensku vo vzťahu k prístupu k ŽKV je možnosť objednávateľa do ZoDSVZ zapracovať podmienku pre dopravcu, ktorý mobilné prostriedky získal z verejných zdrojov, odpredať tieto mobilné prostriedky inému dopravcovi, ktorý bude poskytovať DSVZ v ďalšom období. Táto možnosť je priamo uvedená v nariadení (ES) č. 1370/2007 v platnom znení. Cena potom bude primerane odrážať verejné financovanie prijaté predchádzajúcim poskytovateľom. MD SR zapracovalo uvedenú povinnosť pre dopravcu aj do súčasne platnej ZoDSVZ v čl. 26, podľa ktorého

*„V prípade, ak Dopravca počas lehoty stanovenej v zmluve o NFP už nebude schopný tieto koľajové vozidlá využívať na plnenie záväzkov vyplývajúcich z tejto Zmluvy (zohľadňujúc pravidlá príslušného projektu, resp. programu EÚ), je povinný prediť ich za cenu zohľadňujúcu zostatkovú hodnotu vozidiel obstaraných z NFP spolu s vecným bremenom využívania koľajových vozidiel v súlade so Zmluvou o poskytnutí NFP tomu dopravcovi, ktorý bude pokračovať v plnení týchto záväzkov voči Objednávateľovi.“*

## B. Prístup k železničným koľajovým vozidlám zaobstaraných mimo fondov EÚ

Zložitejší proces prístupu k ŽKV predstavuje situácia, kde dopravca, ktorý vstúpi ako víťaz verejnej súťaže, musí absolvovať proces nákupu vhodných ŽKV, prostredníctvom ktorých bude schopný objednané DSVZ zrealizovať. Práve pre prípady, kde objednávatel' začína verejnú súťaž, na výkon ktorej nedokáže sprístupniť existujúci vozidlový park, mu nariadenie (ES) č. 1370/2007 v platnom znení podľa čl. 5a dáva za povinnosť zhodnotiť, či je zaistený rovný prístup dopravcov k ŽKV. V tomto hodnotení sa zohľadní skutočnosť, či sú na príslušnom trhu prítomné spoločnosti prenajímajúce ŽKV alebo iní trhoví aktéri zabezpečujúci prenájom ŽKV. Nad rámec nariadenia je vzhľadom na súčasnú situáciu na trhu ŽKV potrebné vykonať obdobné hodnotenie aj z pohľadu výrobcov požadovaných ŽKV. Hodnotiaca správa podlieha pod princíp informovanosti a preto sa povinne zverejňuje. Na základe získaných informácií bude možné zabezpečiť nediskriminačný a reálne funkčný prístup k ŽKV. Postup zhodnotenia dostupnosti ŽKV je nevyhnutný pre nastavenie podmienok verejných súťaží, minimálne pri súťažení dopravných výkonov, pre ktoré objednávatel' nie je schopný sprístupniť príslušný vozidlový park a víťazný dopravca si je povinný vozidlový park zaobstarávať sám vo vlastnej réžii.

### 3. Ochrana práv zamestnancov

V bode 12 výkladovej preambuly Nariadenia EP a Rady 2016/2338, ktorá dopĺňa nariadenie (ES) č. 1370/2007 v platnom znení je stanovené, že pri vytváraní jednotného európskeho železničného priestoru by členské štáty mali zabezpečiť primeranú úroveň sociálnej ochrany zamestnancov poskytovateľov služieb vo verejnom záujme. V článku 4 ods. 4a a 4b tohto nariadenia sa pripomínajú príslušné pravidlá a povinnosti uplatniteľné na činnosti verejnej dopravy.

V súlade s článkom 4 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení a podľa bodov 16 a 17 výkladovej preambuly na zabezpečenie ochrany zamestnancov, existujú v prípade zmeny poskytovateľa tieto možné scenáre:

1. V prípade naplnenia podmienok na uplatnenie smernice Rady 2001/23/ES z 12. 03. 2001 o aproximácii zákonov členských štátov EÚ týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov teda, keď sa napríklad prevádza významný hmotný majetok, ako ŽKV, z predchádzajúceho na nového poskytovateľa, ochrana práv zamestnancov, medzi ktoré patrí najmä kontinuita pracovných zmlúv, vyplýva priamo z uvedenej smernice.
2. V prípade, ak nedošlo k prevodu významného hmotného majetku podľa smernice 2001/23/ES, príslušné orgány sa môžu aj napriek tomu rozhodnúť, že budú požadovať presun zamestnancov, ktorí boli prijatí predtým na poskytovanie služieb s rovnakými právami, aké sa uplatňujú pri aplikácii smernice 2001/23/ES.
3. Príslušné orgány (objednávatelia DSVZ) sa môžu rozhodnúť, že od prevádzkovateľa verejnej dopravy budú požadovať dodržiavanie určitých sociálnych noriem pre všetkých zamestnancov podieľajúcich sa na poskytovaní služieb verejnej dopravy tak, „aby sa zabezpečili transparentné a porovnateľné podmienky hospodárskej súťaže medzi poskytovateľmi a aby sa zamedzilo nebezpečenstvu sociálneho dumpingu“, presne ako sa uvádza v bode 17 výkladovej preambuly nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení. V danom prípade sa môže jednať napríklad o kolektívne vyjednávanie (kolektívnej zmluvy na podnikovej úrovni alebo kolektívnej zmluvy uzavretej pre príslušný segment trhu).
4. Príslušným orgánom sa umožňuje aj uplatnenie kombinácie možností 2) a 3).

V článku 4 ods. 6 nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení je stanovené, že informácie o uplatniteľných pravidlách a ustanoveniach v oblasti ochrany zamestnancov, ako sú normy kvality a sociálne normy, kvalitatívne a sociálne kritériá a práva a povinnosti týkajúce sa presunu zamestnancov v prípade zmeny poskytovateľa DSVZ, sa musia zahrnúť do súťažných podkladov a do ZoDSVZ. Takéto normy a kritériá sa môžu týkať napríklad dostupnosti sociálnych a hygienických zariadení, pravidelnej a priebežnej odbornej prípravy zamestnancov, plánov na podporu žien, starších zamestnancov a osôb so zdravotným postihnutím, ako aj dodržiavania povinností na pracovisku a bezpečnosti a pravidiel účasti pracovníkov.

## **Nový zákon o Verejnej osobnej doprave**

Dňa 21. 07. 2023 bol schválený zákon č. 332/2023 Z. z. o verejnej osobnej doprave a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, z ktorého vyplýva, že tarifné a prepravné podmienky medzi železnicami, regionálnymi autobusmi a MHD by sa mali zjednotiť. Národný integrovaný cestovný lístok bude platiť u všetkých dopravcov, ktorí jazdia vo verejnom záujme podľa podpísanej zmluvy s objednávatelom. V tomto prípade ide o obce, vyššie územné celky a MD SR. Plán jeho zavedenia je do 30. 06. 2026.

Zriadila sa NADA, ako národný koordinátor verejnej osobnej dopravy. Jej úlohou je vykonávať pre objednávatelov činnosti spojené so zabezpečením dopravnej obslužnosti územia a dopravnou integráciou územia SR, ako aj spravovať informačný systém národného integrovaného cestovného lístka.

Vyhláškou č. 269/2024 Z. z. MD SR, ktorou sa vykonávajú niektoré ustanovenia zákona o verejnej osobnej doprave zároveň došlo k zjednoteniu štruktúry základných tarifných skupín a spôsobu dokladovania. Ďalšou výzvou pre budúcnosť verejnej osobnej dopravy na Slovensku bude politika úpravy jednotných tarifných cien cestovného aj v kontexte inflácie a valorizácie.

Základnou myšlienkou zavedenia NICL je otvorený cestovný doklad, ktorý bude platiť vo všetkých dopravných službách realizovaných vo verejnom záujme, ktoré sú na určitej spojnici infraštruktúry prevádzkované. Nemá ísť o výlučnú tarifu, ktorá by obmedzila iné tarifné ponuky (napríklad tarify jednotlivých dopravcov) vytvorené trhom alebo koordinátormi IDS, ktoré môžu byť pre cestujúceho výhodnejšie. Myšlienka NICL nemá obmedzovať ponuku iných cestovných dokladov, ktoré môžu byť platné napríklad len pre jedného dopravcu alebo pre jediný spoj. Cieľom NICL má byť vytvorenie alternatívy, pričom vlastnosťou tejto alternatívy má byť:

- univerzálnosť (NICL bude uplatniteľný v rámci celej SR na všetkých linkách vo verejnom záujme),
- otvorenosť (cestujúci bude môcť ísť vlakom, ktorým chce, akonáhle skončí napr. pracovné rokovanie),
- flexibilita (cestujúci bude môcť zmeniť rozhodnutie, teda zmeniť dopravcu, hodinu, vlak apod. alebo prerušiť jazdu) a
- podpora prístupnosti (cestovný doklad bude zohľadňovať potreby cestujúcich so zdravotným postihnutím či iným obmedzením pohybu, orientácie alebo komunikácie).

Úlohou MD SR bude zapracovať podmienky používania NICL do budúcich ZoDSVZ tak, aby boli pre dopravcov zrozumiteľné v dostatočnom predstihu pred predkladaním ponúk v rámci akejkoľvek verejnej súťaže.

## **Zmeny vyplývajúce z medzištátnych rokovaní**

Po prerokovaní pôvodného materiálu došlo k viacerým medzištátnym bilaterálnym rokovaniam, ktoré sa venovali problematike cezhraničnej dopravy a s ňou súvisiacej liberalizácie. Závery z týchto rokovaní a spoločné dohody s objednávateľmi DSVZ v dotknutom susednom štáte sú premietnuté do nového harmonogramu a sú obsiahnuté v prílohe 2 tohto materiálu.

## **Zmeny vyplývajúce zo záverov dokumentov prijatých vládou SR**

K zmenám od prerokovania pôvodného materiálu došlo aj v hospodárskej a politickej oblasti, kde rôzne faktory ovplyvnili dianie na Slovensku a pôvodný materiál s nimi nepočítal a ani ich nepredvídal.

Prvý zo záverov nadväzuje na súhlas vlády SR, definovaný v uznesení vlády č. 442/2022 zo dňa 01. 07. 2022, s *návrhom investičnej zmluvy medzi EJL Slovakia s. r. o. zastupujúcou skupinu Volvo Cars a Slovenskou republikou zastúpenou Ministerstvom hospodárstva SR a Valalíky Industrial Park, s. r. o. a súvisiacich dokumentov*. Zo schváleného materiálu vyplýva úloha podpory mobility pracovnej sily dochádzajúcej do novovytvoreného priemyselného parku Valalíky.

Druhým prerokovaným materiálom dotýkajúcim sa verejnej osobnej dopravy bola *Analýza sociálno-ekonomickej situácie Trenčianskeho samosprávneho kraja a návrhy na zlepšenie v sociálnej a hospodárskej oblasti*, na základe ktorej bolo prijaté uznesenie vlády č. 705/2023 s úlohou znovu obnoviť regionálnu prevádzku na trati Púchov – Horní Lideč.

Uznesením vlády SR č. 188/2024 zo dňa 27. 03. 2024 bol schválený *Návrh projektu zabezpečenia verejnej železničnej osobnej dopravy s Ukrajinou využitím širokorozchodnej trate na trase Kyjev – Košice cez pohraničný priechod Pavlovo – Maťovské Vojkovce*, z ktorého vyplýva okrem iného úloha zabezpečiť nové vlakové prepojenie medzi SR a Ukrajinou.

Dôležitým dokumentom schváleným vládou SR uznesením č. 328/2025 zo dňa 25. 06. 2025 je aj *Analýza dopadov a príležitostí z ďalšieho rozširovania Európskej únie pre Slovenskú republiku s osobitným dôrazom na integráciu Ukrajiny*. Z obsahu tejto analýzy a v nadväznosti na závery rokovaní Task Force pre strategické cezhraničné infraštruktúrne projekty s Ukrajinou pod vedením Úradu podpredsedu vlády SR pre Plán obnovy a znalostnú ekonomiku, vyplynula potreba rozšírenia osobnej vlakovej dopravy medzi Slovenskom a Zakarpatskou časťou Ukrajiny.

Závery zo schválených dokumentov pre oblasť verejnej osobnej dopravy sú premietnuté do nového harmonogramu a v podrobnom popise sú obsiahnuté v prílohe 2 tohto materiálu.

## **Nastavenie cieľového modelu verejných súťaží pre Slovenskú republiku**

Je potrebné, aby priebeh verejných súťaží bol jasný a sledovateľný, zadanie bolo zrozumiteľné a presné. K zabezpečeniu všetkých princípov (princíp nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania; princíp transparentnosti; princíp proporcionality a princíp hospodárnosti a efektívnosti) slúži aj tento dokument, ktorý stanovuje základné pravidlá budúcich verejných súťaží. Jeho úlohou je pripraviť záujemcov o účasť na verejnej súťaži na podmienky, ktorými sa budú riadiť nielen pripravované verejné súťaže na výber dopravcov, ale aj samotná realizácia dopravných výkonov vo verejnom záujme.

ZoDSVZ jasne vymedzí záväzky verejnej služby<sup>3</sup>, pričom prostredníctvom špecifikácií záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme vo verejnej osobnej doprave sa budú vytvárať pozitívne sieťové účinky (okrem iného, pokiaľ ide o vyššiu kvalitu služieb, sociálnu a územnú súdržnosť alebo celkovú efektívnosť systému verejnej dopravy). MD SR nebude vymedzovať záväzok iba výberom jednej linky bez zaistenia sieťového efektu.

Z pohľadu prípravy verejných súťaží je teda potrebné definovanie cieľových parametrov a ukazovateľov. Tieto musia byť splniteľné, musia reflektovať nielen reálny stav infraštruktúry, trhu práce, trhu dodávateľov vozidiel resp. náhradných dielov a iných skutočností vplývajúcich na realizáciu dopravných výkonov, ale aj budúcu predikciu ich možností a vývoja v čase.

Objednávateľ bude súťažiť dopravné výkony akceptujúc dostupné možnosti (napr. jestvujúci stavu dopravnej infraštruktúry). Dopravcovia – účastníci verejnej súťaže budú mať pri príprave ponúk dostatočne dlhý čas. Je v záujme objednávateľa DSVZ, aby účastníci podali ponuky, ktoré by čo najhodnovernejšie reflektovali realitu a garantovali pripravenosť každého z nich. Všeobecne platí (napr. aj zo skúseností z ČR), že minimálny čas na predkladanie ponúk zo strany dopravcov musí byť stanovený v rozsahu min. 6 – 9 mesiacov od vyzvania k predloženiu ponuky.

Zároveň bude úspešnému účastníkovi verejnej súťaže (dopravcovi) zabezpečený aj dostatočne dlhý čas na prípravu na začatie poskytovania DSVZ pre zabezpečenie dopravnej obslužnosti, ktorého dĺžka sa však bude vzhľadom na osobitý charakter každej verejnej súťaže značne líšiť. Táto doba bude prirodzene kratšia v prípade súťaží, kedy objednávateľ bude súťažiť dopravný výkon, kde sú ŽKV k dispozícii (max. 12 mesiacov). Iná situácia nastane v prípade, kde bude mať dopravca povinnosť zabezpečiť si nové ŽKV. V tomto prípade bude nevyhnutné brať do úvahy, že bežná dodacia lehota nových ŽKV zo strany výrobcov v okolitých krajinách, ako je Poľsko, Česko a Nemecko je spravidla 36 až 48 mesiacov od podpisu kúpnej zmluvy medzi dopravcom a výrobcom ŽKV. Tento faktor je preto vysoko limitujúcim prvkom pre väčšinu dopravcov a nie je jediným. V odôvodnených prípadoch je podľa doterajších skúseností v okolitých krajinách nevyhnutné k min. lehote 36 až 48 mesiacov na dodanie nových ŽKV prirátať ešte aj lehotu potrebnú na obstaranie dodávateľa ŽKV, (napr. v závislosti od zdrojov financovania nadobudnutia ŽKV), ktorá sa môže spravidla pohybovať v rozpätí 6 až 12 mesiacov. Týmto postupom sa môže celková doba potrebná na to, aby dopravca začal poskytovať DSVZ, predĺžiť až na obdobie 42 až 54 mesiacov.

Spôsob realizácie dopravných výkonov bude vo všetkých prípadoch zo strany MD SR definovaný v podmienkach verejnej súťaže. Tie sa v podmienkach k jednotlivým súťažiam môžu odlišovať, avšak vždy budú zachované základné princípy. Súčasne bude zabezpečená dostatočná úroveň komunikácie s účastníkmi verejnej súťaže pri prípadných nejasnostiach predložených ponúk. Zároveň sa bude od účastníkov súťaže požadovať, aby predkladali ponuky, ktoré sú založené na hodnoverných dátach a skutočnostiach.

Dôležitým a zásadným prvkom je logické zabezpečenie previazanosti siete, na ktorú má vplyv množstvo faktorov (napr. dostupnosť vozidiel na trhu, plánované investičné akcie na jednotlivých tratiach, údržbová základňa, dostupnosť personálu a mnohé iné). MD SR preto bude zohľadňovať nielen súčasnú nákladovosť v kombinácii s čo najrýchlejšou možnou zmenou, čím je možné dosiahnuť potenciálnu úsporu v relatívne krátkom horizonte, ale aj charakteristiky jednotlivých definovaných prevádzkových súborov. Ako príklad možného relatívne rýchleho nástupu nového dopravcu je prípad, keď objednávateľ bude súťažiť dopravný výkon s už obstaranými ŽKV (obstaranými z fondov EÚ) na linkách, kde sa v očakávanom zmluvnom období nechystajú zásadné investičné akcie, pričom zmena

---

<sup>3</sup> Článok 2a nariadenia (ES) č. 1370/2007.

dopravcu nebude mať z rôznych dôvodov negatívny vplyv na nákladovosť iných prevádzkových súborov. Stanovený harmonogram je preto vždy kombináciou týchto viacerých premenných.

Cieľom liberalizácie je, prostredníctvom verejnej súťaže, obstaráť dopravcu za čo najvýhodnejších podmienok, teda obstaranie služby v požadovanej kvalite a tomu primeranej cene. Cieľom MD SR je samozrejme čo najnižšia cena, avšak len za splnenia podmienky dodržania požadovanej kvality a udržateľnosti poskytovaných služieb, čo je možné dosiahnuť len zabezpečením pozitívnych sieťových účinkov a okrem už uvedenej požadovanej vyššej kvality služieb, aj zabezpečením sociálnej a územnej súdržnosti resp. celkovej efektívnosti systému verejnej dopravy. Cena nebude jedinou podmienkou. Objednávateľ bude požadovať naplnenie stanovených štandardov v oblasti samotnej prevádzky, v oblasti údržby ŽKV a v oblasti dodržiavania všetkých dotknutých legislatívnych noriem.

## Harmonogram jednotlivých etáp verejných súťaží

Podľa dnes platnej ZoDSVZ so ZSSK sa ukončí realizovanie dopravných výkonov ku dňu 31. 12. 2030 vrátane. Podľa čl. 8 odseku 2iii) nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení sa od 25. 12. 2023 ukončila možnosť zadávať ZoDSVZ priamym zadáním, čo znamená, že všetky novo uzatvárané ZoDSVZ podliehajú povinnej verejnej súťaži. Možnosť liberalizácie trhu je upravená v čl. 31 ods. 1 aktuálne platnej ZoDSVZ, podľa ktorého *„Objednávateľ má právo vyňať výkony z rozsahu objednaných dopravných výkonov podľa čl. 7 tejto Zmluvy a zadať ich inému dopravcovi prostredníctvom zadania do verejnej súťaže. Bez ohľadu na akékoľvek iné ustanovenie tejto Zmluvy, celkový rozsah dopravných výkonov objednávaných Objednávateľom podľa tejto Zmluvy môže byť v dôsledku (i) vyňatia vlakov podľa predchádzajúcej vety, alebo (ii) akéhokoľvek iného dôvodu, v priebehu účinnosti tejto Zmluvy znížený najviac o 35 % z celkového dopravného výkonu objednaného vo východiskovom kalendárnom roku, tzn. z celkových objednaných dopravných výkonov grafikonu vlakovej dopravy 2020/2021. Objednávateľ tento zámer prediskutuje s Dopravcom najmenej 20 (dvadsať) mesiacov pred vyňatím jednotlivých vlakov z rozsahu tejto Zmluvy. Týmto nie sú dotknuté ustanovenia čl. 5 ods. 5 Nariadenia (ES) č. 1370/2007.“*

Uvedený článok dáva základný predpoklad vyňať zo súčasne platnej ZoDSVZ so ZSSK kedykoľvek pred jej ukončením maximálne 10 610 541,25 vlkm, pričom celkový objem vlkm v GVD 2020/2021 bol na úrovni 33 881 455 vlkm a zo ZoDSVZ už bol medzičasom vyňatý dopravný výkon na trati Bratislava – Komárno, ktorý od GVD 2023/2024 prevádzkuje iný dopravca.

Je zjavné, že za v súčasnosti platných podmienok dôjde k tomu, že k 01. 01. 2031 musí byť dopravný výkon presúť a ťažený v plnom rozsahu. Jedným z možných výsledkov je ten, že DSVZ budú rozdelené medzi množstvo dopravcov, čo môže spôsobiť veľké problémy v oblasti železničnej verejnej osobnej dopravy. Toto by de facto mohlo v krajnom prípade spôsobiť, že nebude dodržaný jeden zo základných princípov verejných súťaží na výber dopravcu, proporционаlita. Tento princíp sa premietol do tvorby prevádzkových súborov, kde sú zlúčené také linky, ktoré vykazujú blízke alebo totožné technické parametre, alebo rovnaké prevádzkové riešenie, alebo je ich zlúčenie výsledkom prepojenia rovnakého systému prevádzkovania vlakov (elektrická trakcia/motorová trakcia).

Vo vzťahu k realizácii liberalizácie na Slovensku je nevyhnutné vziať do úvahy aj stav železničnej dopravnej infraštruktúry. Slovensko disponuje relatívne hustou železničnou sieťou, avšak jej technická úroveň výrazne zaostáva za vyspelými krajinami, čím stráca na konkurencieschopnosti a atraktivite z pohľadu dopravcov. Evidujeme zjavné nedostatky z pohľadu nízkych traťových rýchlostí, zastaranosti a poruchovosti zabezpečovacích zariadení, nízkej miery elektrifikácie a podobne. S tým súvisí aj nízka priepustnosť jednotlivých tratí, čo značne vplýva na možnosti rastu dopravných výkonov v rámci železničnej verejnej osobnej dopravy.

Slovensko vstupuje do procesu liberalizácie verejnej osobnej dopravy v nepriaznivom stave, čo je nutné zohľadniť pri podmienkach naprieč všetkými pripravovanými súťažami.

Poznanie realistického a uveriteľného tempa zmien na železničnej infraštruktúre umožní objednávateľovi predstaviť verejnú súťaž ako ucelený projekt na ohraničené časové obdobie s vopred stanovenými očakávanými zmenami, na ktoré sa bude môcť každý záujemca o účasť vo verejnej súťaži vopred pripraviť a zohľadniť tieto zmeny v rámci ním predkladanej ponuky.

S ohľadom na vyššie uvedené pristúpilo MD SR k úprave harmonogramu liberalizácie trhu verejných železničných služieb.

Poradie jednotlivých verejných súťaží nie je striktne dané a bude finálne stanovené až po vykonaní prípravných krokov pred vyhlásením verejných súťaží podľa zadefinovaných podmienok. Až vtedy bude možné presne stanoviť poradie jednotlivých verejných súťaží, a preto si MD SR ako objednávateľ vyhradzuje právo na zmeny v harmonograme. Pribeh bude rešpektovať aj aktuálne platné ZoDSVZ.

Verejné súťaže sú rozdelené do 4 etáp, pričom do zoznamu sú zaradené aj také prevádzkové súbory, pre ktoré by bolo možné využiť výnimku z nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení a DSVZ zadať priamo. Rovnako sú v zozname zaradené aj prevádzkové súbory, u ktorých je podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení vzhľadom na amortizáciu kapitálu v súvislosti s výnimočnými investíciami do parku ŽKV možné predĺženie platnosti súčasne zadáných ZoDSVZ a tým pádom odklad vyhlásenia verejnej súťaže. Tento postup sa predpokladá pri niektorých medzištátnych linkách za podmienky, že túto možnosť využije objednávateľ DSVZ dotknutého susedného štátu.

Predpoklad trvania jednotlivých súťaží je minimálne 8 až 12 mesiacov. Doba na prípravu dopravcov bude stanovená zvlášť pre každú jednu verejnú súťaž, pričom sa očakáva, že v prípade verejných súťaží, kedy si musí víťaz verejnej súťaže zaobstaráť ŽKV sám, bude táto doba podstatne dlhšia ako v prípadoch, kedy bude objednávateľ vyhlasovať verejné súťaže s existujúcimi ŽKV. Stanovenie prípravných dôb môže byť závislé aj na výsledkoch prieskumu možného trhového prístupu ku vhodným ŽKV potrebným pre zabezpečenie súťažených DSVZ.

MD SR predpokladá uverejnenie prevádzkových súborov uvedených v etape I. až III. v Úradnom vestníku EÚ v priebehu rokov 2025 a 2026. Dôležitým prvkom je nutnosť zrealizovať verejné súťaže tak, aby víťaz verejnej súťaže zahájil prevádzku na linkách daného prevádzkového súboru najneskôr od 01. 01. 2031, keď končí platnosť aktuálnej rámcovej ZoDSVZ so ZSSK. Odlišný postup je nastavený pre prevádzkový súbor Dunaj (trať Bratislava – Komárno), kde ZoDSVZ s aktuálnym dopravcom Leo Express Slovensko s.r.o. platí až do roku 2032.

Samotné etapy a ich rozloženie v čase sú navrhované nasledovne:

### I. etapa – predpoklad časového rozpisu

|   | 3Q<br>2025  | 4Q<br>2025 | 3Q 2026<br>až<br>4Q 2026 | 4Q<br>2026               | 2Q 2027<br>až<br>4Q 2027 | 4Q 2027<br>až<br>1Q 2028 | 3Q 2028<br>až<br>4Q 2028 | 3Q 2029<br>až<br>4Q 2029 |
|---|---|------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Uverejnenie notifikácií   |   |            |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
| Príprava súťažných podmienok <sup>1</sup>   | ročná lehota pre uverejnenie<br>v Úradnom vestníku EÚ |            |                          |                          |                          |                          |                          |                          |
| Vyhlásenie a realizácia verejných súťaží <sup>2</sup>   |   |            |                          | min. 6 až 12<br>mesiacov |                          |                          |                          |                          |
| Prípravné obdobie pre zahájenie prevádzky víťazom verejnej súťaže <sup>3</sup>                      |   |            |                          |                          |                          | min. 8 až 12<br>mesiacov |                          |                          |
| Doba potrebná pre výber dodávateľa pre dodanie ŽKV, ak nebudú prevedené existujúce ŽKV <sup>4</sup> |   |            |                          | min. 3 roky              |                          |                          |                          |                          |

**Pozn.:**

- 1 – minimálna povinná ročná lehota pre uverejnenie tzv. notifikácií / oznámení v Úradnom vestníku EÚ pred uverejnením výzvy na predkladanie súťažných návrhov (táto doba bude súčasne využitá na prípravu zadávacej dokumentácie)
- 2 – minimálny čas na predkladanie ponúk zo strany dopravcov v rozsahu 6 až 9 mesiacov a čas potrebný na vyhodnotenie ponúk a rokovani s účastníkmi verejnej súťaže v rozsahu 1 až 3 mesiace
- 3 – minimálny čas pre víťaza verejnej súťaže na prípravu zahájenia dopravnej obslužnosti v prípade, keď objednávatel' súťaží dopravný výkon s už existujúcimi ŽKV
- 4 – minimálny čas pre víťaza verejnej súťaže na prípravu zahájenia dopravnej obslužnosti v prípade, ak si ŽKV zabezpečuje vo vlastnej réžii, pričom podľa doterajších skúseností (najmä z okolitých krajín) je nevyhnutné na dodanie nových ŽKV rátať s lehotou v rozsahu minimálne 36 mesiacov, a ak by mal dopravca dodávateľa ŽKV súťažiť (napr. v závislosti od zdrojov financovania nadobudnutia ŽKV), tak sa lehota na dodanie nových ŽKV môže zvýšiť o ďalších 6 až 12 mesiacov

- a) Uverejnenie o predbežnom rozhodnutí v Úradnom vestníku EÚ pre prevádzkové súbory uvedené v I. etape zrealizovať v 3-4Q roku 2025.
- b) Vyhlásenie a realizáciu súťaží uskutočniť medzi 4Q roku 2026 až 4Q roku 2027.
- c) V závislosti od prevádzkového súboru a viazanosti na zmeny GVD plánovať zahájenie prevádzky víťazom verejnej súťaže v 2Q alebo 4Q roku 2029.



## II. etapa – predpoklad časového rozpisu

|   | 1Q<br>2026   | 2Q<br>2026 | 1Q 2027<br>až<br>2Q 2027 | 2Q<br>2027            | 4Q 2027<br>až<br>2Q 2028 | 2Q 2028<br>až<br>3Q 2028 | 1Q 2029<br>až<br>2Q 2029 | 2Q 2030<br>až<br>3Q 2030 |
|---|--|------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Uverejnenie notifikácií   |  |            |                          |                       |                          |                          |                          |                          |
| Príprava súťažných podmienok <sup>1</sup>   | ročná lehota pre uverejnenie v Úradnom vestníku EÚ |            |                          |                       |                          |                          |                          |                          |
| Vyhlásenie a realizácia verejných súťaží <sup>2</sup>   |  |            |                          | min. 6 až 12 mesiacov |                          |                          |                          |                          |
| Prípravné obdobie pre zahájenie prevádzky víťazom verejnej súťaže <sup>3</sup>                            |  |            |                          |                       |                          | min. 8 až 12 mesiacov    |                          |                          |
| <i>Doba potrebná pre výber dodávateľa pre dodanie ŽKV, ak nebudú prevedené jestvujúce ŽKV<sup>4</sup></i> |  |            |                          | min. 3 roky           |                          |                          |                          |                          |

Pozn.: ako v rozpise pre I. etapu

- Uverejnenie o predbežnom rozhodnutí v Úradnom vestníku EÚ pre prevádzkové súbory uvedené v II. etape zrealizovať v 1-2Q roku 2026.
- Vyhlásenie a realizáciu súťaží uskutočniť medzi 2Q roku 2027 až 2Q roku 2028.
- V závislosti od prevádzkového súboru a viazanosti na zmeny GVD plánovať zahájenie prevádzky víťazom verejnej súťaže v 4Q roku 2029 alebo 2Q roku 2030.

## III. etapa – predpoklad časového rozpisu

|   | 3Q<br>2026   | 4Q<br>2026 | 3Q 2027<br>až<br>4Q 2027 | 4Q<br>2027            | 2Q 2028<br>až<br>4Q 2028 | 4Q 2028<br>až<br>1Q 2029 | 3Q 2029<br>až<br>4Q 2029 | 4Q<br>2030 |
|---|--|------------|--------------------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------|
| Uverejnenie notifikácií   |  |            |                          |                       |                          |                          |                          |            |
| Príprava súťažných podmienok <sup>1</sup>   | ročná lehota pre uverejnenie v Úradnom vestníku EÚ |            |                          |                       |                          |                          |                          |            |
| Vyhlásenie a realizácia verejných súťaží <sup>2</sup>   |  |            |                          | min. 6 až 12 mesiacov |                          |                          |                          |            |
| Prípravné obdobie pre zahájenie prevádzky víťazom verejnej súťaže <sup>3</sup>                            |  |            |                          |                       |                          | min. 8 až 12 mesiacov    |                          |            |
| <i>Doba potrebná pre výber dodávateľa pre dodanie ŽKV, ak nebudú prevedené jestvujúce ŽKV<sup>4</sup></i> |  |            |                          | min. 3 roky           |                          |                          |                          |            |

Pozn.: ako v rozpise pre I. etapu

- Uverejnenie o predbežnom rozhodnutí v Úradnom vestníku EÚ pre prevádzkové súbory uvedené v III. etape zrealizovať v 3-4Q roku 2026.
- Vyhlásenie a realizáciu súťaží uskutočniť medzi 4Q roku 2027 až 4Q roku 2028.
- V závislosti od prevádzkového súboru a viazanosti na zmeny GVD plánovať zahájenie prevádzky víťazom verejnej súťaže v 4Q roku 2030 alebo od 01. 01. 2031.

#### IV. etapa – predpoklad časového rozpisu

|  | 4Q<br>2028   | 4Q<br>2029 | 4Q<br>2029            | 2Q 2030<br>až<br>4Q 2030 | 4Q 2031<br>až<br>1Q 2031 | 3Q 2031<br>až<br>4Q 2031 | 4Q<br>2032 |
|--|--|------------|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------|
| Uverejnenie notifikácie  |  |            |                       |                          |                          |                          |            |
| Príprava súťažných podmienok <sup>1</sup>                                      | ročná lehota pre uverejnenie v Úradnom vestníku EÚ |            |                       |                          |                          |                          |            |
| Vyhlasenie a realizácia verejných súťaží <sup>2</sup>                          |  |            | min. 6 až 12 mesiacov |                          |                          |                          |            |
| Prípravné obdobie pre zahájenie prevádzky víťazom verejnej súťaže <sup>3</sup> |  |            |                       |                          | min. 8 až 12 mesiacov    |                          |            |
| Doba potrebná pre výber dodávateľa pre dodanie ŽKV <sup>4</sup>                |  |            | min. 3 roky           |                          |                          |                          |            |

Pozn.: ako v rozpise pre I. etapu

- Uverejnenie o predbežnom rozhodnutí v Úradnom vestníku EÚ pre prevádzkový súbor uvedené v IV. etape zrealizovať v 4Q roku 2028.
- Vyhlásenie a realizáciu súťaží uskutočniť medzi 4Q roku 2029 až 4Q roku 2030.
- Zahájenie prevádzky víťazom verejnej súťaže plánovať v nadväznosti na koniec ZoDSVZ s aktuálnym dopravcom k zmene GVD v 4Q roku 2032.

#### Výberové pravidlá pre skladbu prevádzkových súborov

Základnou myšlienkou pri spôsobe stanovenia prevádzkových súborov bolo rozdelenie súborov na diaľkové a regionálne. Z hľadiska charakteru prevádzky je jednoznačne najvhodnejšie oddelenie diaľkovej dopravy od regionálnej a súťaženie príslušných súborov samostatne. Dôvodom sú predovšetkým rozdielne požiadavky na vozidlá, kapacitu, komfort a dĺžky obsluhovaných ramien. Toto rozdelenie samozrejme spôsobí situáciu, kedy budú vedľa seba pôsobiť dva a viac subjektov, čo môže v krátkodobom horizonte spôsobiť určité problémy z pohľadu rozdelenia trhu, ale v dlhodobom horizonte to môže mať z dôvodu konkurencie pozitívny vplyv na kvalitu poskytovaných služieb. Zároveň je veľmi dôležité minimálne na úrovni regionálnej dopravy uvažovať o rozdelení na trakciu dieselovú resp. nezávislú/polozávislú a elektrickú.

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

- spôsob obstarania vozidlového parku, kedy pri vozidlách obstaraných z fondov EÚ platia pravidlá regionálnej resp. inej príslušnosti, ktorú je nutné zohľadniť pri začlenení do jednotlivých súborov,
- napojenie na existujúce alebo plánované sídlo THÚ alebo vozňového depa, v ktorom sa realizujú opravy, údržba a servis ŽKV, ktorý je dôležitý pre zabezpečenie kvalitnej prevádzky a funkčnosti vlakov doprav v danej územnej oblasti,
- garancia prevádzkového konceptu a použitej trakcie na jednotlivých linkách počas celej doby trvania uzatváraného kontraktu, kde je zohľadnený harmonogram rozhodujúcich investičných stavieb a postup, či už pri zavádzaní ETCS, alebo plánovanej elektrifikácie,
- rešpektovanie optimálnej veľkosti prevádzkového súboru (s ohľadom na zachovanie/dosiahnutie úspor z rozsahu, by ročný dopravný výkon spoločne súťaženého súboru liniek mal

byť minimálne na úrovni 0,5 mil. vlkm), ako aj dodržania hľadiska dosiahnutí pozitívnych sieťových účinkov, okrem iného, pokiaľ ide o vyššiu kvalitu služieb, sociálnu a územnú súdržnosť alebo celkovú efektívnosť systému verejnej dopravy,

- maximálna možná unifikácia druhov vozidiel (napr. kapacitné nároky na počet miest vo vlaku a nároky na maximálnu rýchlosť u všetkých liniek súboru),
- tarifná integrácia s existujúcimi IDS.

Postup a začlenenie jednotlivých prevádzkových súborov do príslušnej etapy verejných súťaží je založený na faktickej pripravenosti verejnej súťaže pre daný prevádzkový súbor, reálnej dostupnosti ŽKV, pripravenosti zariadení služieb vo verejnom záujme v danom regióne (napr. previazanosť na iné dopravné módy, IDS a pod.) a aj na princípe rovnomernej rozloženosti a dosahu na územie SR podľa krajov.

Súčasne boli oproti pôvodnému materiálu do zoznamu doplnené tie linky, ktoré vyplynuli zo záväzkov SR (napr. pre Strategické územie Valaliky), zo záverov dokumentov prijatých vládou Slovenskej republiky (napr. Rámec zapojenia Slovenskej republiky do obnovy Ukrajiny), alebo z úprav režimu dopravnej obslužnosti na medzištátnych linkách vyplývajúcich zo záverov bilaterálnych stretnutí so susednými štátmi alebo uzatvorených dohôd (napr. Memorandum o porozumení predsedov vlád o cezhraničnom rozvoji medzi Slovenskou republikou a Maďarskom). Všetky takto novovytvorené linky MD SR doplní do plánu dopravnej obslužnosti pre železničnú osobnú dopravu.

## **Skladba prevádzkových súborov**

Každá linka je zaradená do konkrétneho prevádzkového súboru, pričom u každej je uvedené, v ktorom prevádzkovom súbore sa nachádzala v pôvodnom materiáli. Ak danú linku pôvodný materiál neobsahoval, alebo bola doplnená na základe dôvodov, vyplývajúcich z medzištátnych rokovaní, alebo vyplynula so záverov dokumentov prijatých vládou Slovenskej republiky, má uvedenú špecifikáciu nezaradené.

Prevádzkové súbory sú rozdelené z pohľadu toho, či dotknutú verejnú súťaž bude realizovať MD SR ako objednávatel' DSVZ v rámci územia Slovenska samo, alebo v kooperácii s objednávatel'om dotknutej linky na území iného štátu. Daný prevádzkový súbor je zaradený do jednej zo štyroch etáp, ktoré sú časovo definované v časti Harmonogram jednotlivých etáp verejných súťaží.

## I. etapa – verejné súťaže v gescii Slovenska

| Prevádzkový súbor | Druh dopravy | Kategória vlakov | Počiatočná stanica | Smer         | Konečná stanica | Pôvodný prevádzkový súbor | Trakcia |
|-------------------|--------------|------------------|--------------------|--------------|-----------------|---------------------------|---------|
| Poprad M          | Reg.         | Os               | Poprad             | Stud.Potok   | Tatr.Lomnica    | Tatry – motorové          | M       |
|                   |              | Os               | Svit               | Poprad       | Stará Ľubovňa   |                           | M       |
|                   |              | Os               | Stará Ľubovňa      |              | Plaveč          | nezaradené                | M       |
|                   | Reg. Medz.   | Os, Zr           | Poprad             | Kežmarok     | Muszyna (PL)    | nezaradené                | M       |
| Žilina M          | Reg.         | Os, Zr           | Kraľovany          |              | Trstená         | Sever                     | M       |
|                   |              | Os               | Žilina             |              | Rajec           |                           | M       |
|                   |              | Os               | Čadca              |              | Makov           |                           | M       |
| Zvolen E          | Reg.         | Os, Zr           | Zvolen             |              | Lučenec         | Horehronie                | E       |
|                   |              | Os, Zr           | Zvolen             |              | Ban.Bystrica    | Uzol Nové Zámky           | E       |
|                   |              | Os               | Zvolen             |              | Levice          | Pohronie                  | E       |
| Zvolen M          | Reg.         | Os               | Zvolen             |              | Ban.Štiavnica   | Pohronie                  | M       |
|                   |              | Os               | Zvolen             | Kremnica     | Horná Štubňa    |                           | M       |
|                   |              | Os, Zr           | Zvolen             | Šahy         | Čata            |                           | M       |
|                   |              | Os               | Levice             |              | Štúrovo         |                           | M       |
| Teplá M           | Reg.         | Os               | Trenčín            | N.Mesto n/V. | Myjava          | Stredné Považie           | M       |
|                   |              | Os               | Trenčín            |              | Chynorany       |                           | M       |
|                   |              | Os               | Horné Srnie        | Trenč.Teplá  | Trenčín         |                           | M       |
| Trnava E          | Reg.         | Os               | Kúty               |              | Senica          | Uzol Nové Zámky           | E       |
|                   |              | Os               | Senica             |              | Trnava          |                           | E       |
|                   |              | Os               | Trnava             |              | Galanta         |                           | E       |
| Záhorie M         | Reg.         | Os               | Skalica na Slov.   | Kúty         | Senica          | SK-CZ I                   | M       |
|                   |              | Os               | Kúty               |              | Brodské         |                           | M       |

Pozn.: Reg. – regionálna; Dial. – diaľková; Medz. – medzištátna, Os – osobný vlak, Zr – zrýchlený vlak, R – rýchlik, PL – Poľsko

## II. etapa – verejné súťaže v gescii Slovenska

| Prevádzkový súbor     | Druh dopravy | Kategória vlakov | Počiatočná stanica | Smer       | Konečná stanica       | Pôvodný prevádzkový súbor | Trakcia |
|-----------------------|--------------|------------------|--------------------|------------|-----------------------|---------------------------|---------|
| Urpín R               | Dial.        | R                | Bratislava         | Levice     | Banská Bystrica       | R Urpín                   | E       |
| Horehronie + Novohrad | Reg.         | Zr               | Banská Bystrica    | Brezno     | Margecany             | Horehronie                | M       |
|                       |              | Os               | Červená Skala      |            | Margecany             |                           | M       |
|                       |              | Os               | Banská Bystrica    | Brezno     | Červená Skala         |                           | M       |
|                       |              | Os               | Lučenec            |            | Utekáč                | Novohrad                  | M       |
|                       |              | Os               | Tisovec            |            | Brezno                |                           | M       |
|                       |              | Os               | Jesenské           |            | Tisovec               |                           | M       |
|                       |              | Os               | Lučenec            |            | Jesenské              |                           | M       |
|                       | Reg. Medz.   | Os               | Lučenec            | Filákov    | Šalgotárján (HU)      | nezaradené                | M       |
|                       |              | Os               | Lučenec            | Kalonda    | Balážske Ďarmoty (HU) | nezaradené                | M       |
| Zvolen R              | Reg.         | Zr               | Košice             |            | Plešivec              | nezaradené                | M       |
|                       | Dial.        | R                | Košice             | Lučenec    | Zvolen                | R Gemeran + Fatran        | M       |
|                       |              | R                | Zvolen             | B.Bystrica | Žilina                |                           | M       |

Pozn.: Reg. – regionálna; Dial. – diaľková; Medz. – medzištátna, Os – osobný vlak, Zr – zrýchlený vlak, R – rýchlik, HU – Maďarsko

## II. etapa – medzinárodné súťaže

| Prevádzkový súbor | Druh dopravy | Kategória vlakov | Počiatočná stanica | Smer   | Konečná stanica | Pôvodný prevádzkový súbor | Trakcia |
|-------------------|--------------|------------------|--------------------|--------|-----------------|---------------------------|---------|
| Lideč Ex SK+CZ    | Diaľ. Medz.  | Ex               | Praha (CZ)         | Púchov | Žilina          | Ex Valašský expres        | E       |
|                   |              | Ex               | Žilina             | Poprad | Prešov          | nezaradené                | E       |

Pozn.: Reg. – regionálna; Diaľ. – diaľková; Medz. – medzištátna, Ex – expres, CZ – Česko

## III. etapa – verejné súťaže v gescii Slovenska

| Prevádzkový súbor  | Druh dopravy | Kategória vlakov | Počiatočná stanica | Smer        | Konečná stanica      | Pôvodný prevádzkový súbor | Trakcia |
|--------------------|--------------|------------------|--------------------|-------------|----------------------|---------------------------|---------|
| Zemplín a Ponitrie | Reg.         | Os               | Humenné            |             | Stakčín              | Zemplín                   | M       |
|                    |              | Os, Zr           | Prešov             | Vranov n/T. | Humenné              |                           | M       |
|                    |              | Os               | Humenné            |             | Medzilaborce mesto   |                           | M       |
|                    |              | Os, Zr           | Prešov             |             | Bardejov             |                           | M       |
|                    |              | Os, Zr           | Nitra              |             | Topoľčany            | Ponitrie                  | M       |
|                    |              | Os, Zr           | Topoľčany          |             | Prievidza            |                           | M       |
|                    |              | Os, Zr           | Vrútky             | Hor.Štubňa  | Prievidza            |                           | M       |
|                    |              | Os               | Nové Zámky         |             | Nitra                |                           | M       |
|                    |              | Os, Zr           | Nitra              | Leopoldov   | Trnava               |                           | M       |
|                    |              | Os               | Nové Zámky         |             | Zlaté Moravce        | Pohronie                  | M       |
| Žilina E           | Reg.         | Os, Zr           | Žilina             |             | Trenčín              | Horné Považie             | E       |
|                    |              | Os, Zr           | Lipt.Hrádok        |             | Žilina               |                           | E       |
|                    |              | Os, Zr           | Žilina             |             | Čadca                |                           | E       |
|                    |              | Os               | Čadca              | Skalité     | Zwardoň (PL)         |                           | E       |
| Košice E           | Reg.         | Os               | Poprad             |             | Lipt.Mikuláš         | Horné Považie             | E       |
|                    |              | Zr               | Poprad             |             | Prešov               | nezaradené                | E       |
|                    |              | Os, Zr           | Košice             | Trebišov    | Humenné              | Uzol Košice I             | E       |
|                    |              | Os, Zr           | Košice             | Prešov      | Lipany               |                           | E       |
|                    |              | Os, Zr           | Košice             |             | Poprad               | Uzol Košice II            | E       |
|                    |              | Os               | Michalany          |             | Humenné              |                           | E       |
|                    |              | Os               | Košice             |             | Čierna n/Tis.        |                           | E       |
|                    |              | Os               | Košice             |             | Moldava n/Bod. mesto |                           | E       |
|                    |              | Os               | Košice             |             | Čaňa                 | nezaradené                | E       |
|                    |              | Os               | Trebišov           |             | Michalany            | Zemplín                   | E       |
| Nové Zámky E       | Reg.         | Os               | Štúrovo            |             | Nové Zámky           | Uzol Nové Zámky           | E       |
|                    |              | Os               | Komárno            |             | Nové Zámky           |                           | E       |
|                    |              | Os               | Levice             |             | Nové Zámky           |                           | E       |
|                    |              | Os               | Bratislava         |             | Galanta              | Uzol Bratislava           | E       |
|                    |              | Os, Zr           | Bratislava         |             | Nové Zámky           |                           | E       |
| Uzol Bratislava    | Reg.         | Os, Zr           | Kúty               |             | Bratislava           | Uzol Bratislava           | E       |
|                    |              | Os, Zr           | Bratislava         | Pezinok     | Trnava               |                           | E       |
| Tatran Ex          | Diaľ.        | Ex               | Bratislava         | Žilina      | Košice               | Ex Tatran                 | E       |
| Vtáčnik R          | Diaľ.        | R                | Bratislava         | Leopoldov   | Prievidza            | R Vtáčnik                 | E       |
| Nočný Zemplín      | Diaľ.        | EN               | Bratislava         | Poprad      | Humenné              | EN Zemplín                | E       |
| Tatry              | Reg.         | Os               | Štrbské Pleso      |             | Štrba                | Tatry                     | E       |
|                    |              | Os               | Štrbské Pleso      |             | Poprad               |                           | E       |
|                    |              | Os               | Tatr.Lomnica       |             | St.Smokovec          |                           | E       |

Pozn.: Reg. – regionálna; Diaľ. – diaľková; Medz. – medzištátna, Os – osobný vlak, Zr – zrýchlený vlak, R – rýchlik, Ex – expres, EN – EuroNight, PL – Poľsko

### III. etapa – medzinárodné súťaže

| Prevádzkový súbor        | Druh dopravy | Kategória vlakov | Počiatočná stanica   | Smer             | Konečná stanica             | Pôvodný prevádzkový súbor | Trakcia |
|--------------------------|--------------|------------------|----------------------|------------------|-----------------------------|---------------------------|---------|
| Myjava SK+CZ             | Reg. Medz.   | Os               | Myjava               | Vrbovce          | Hodonín (CZ)                | SK-CZ II                  | M       |
| Nočná Slovakia SK+CZ     | Diaľ. Medz.  | EN               | Košice               | Čadca            | Praha (CZ)                  | EN Slovakia               | E       |
| Lideč SK+CZ              | Reg. Medz.   | Os               | Púchov               | Horní Lideč (CZ) | Vsetín                      | nezaradené                | E       |
| Brno SK+CZ               | Reg. Medz.   | Zr               | Bratislava           | Kúty             | Brno (CZ)                   | nezaradené                | E       |
| Žilina R SK+CZ           | Diaľ.        | R                | Bratislava           | Trenčín          | Žilina                      | R Považan                 | E       |
|                          | Diaľ. Medz.  | R                | Ostrava (CZ)         | Čadca            | Žilina                      | Ex Ostravan               | E       |
| Švejk SK+PL              | Reg. Medz.   | Zr               | Rzešov (PL)          | Lupkov (PL)      | Medzilaborce                | nezaradené                | M       |
| Via Carpatia SK+PL+HU    | Diaľ. Medz.  | EC               | Budapešť (HU)        | Miškolc (HU)     | Košice                      | Ex Hornád                 | E       |
|                          |              | EC               | Košice               | Prešov           | Krakov                      | nezaradené                | E       |
| Metropol EN SK+CZ+HU+PL  | Diaľ. Medz.  | EN               | Budapešť (HU)        | Bratislava       | Praha (CZ)                  | EN Metropol               | E       |
| Báthory EC SK+CZ+HU+PL   | Diaľ. Medz.  | EN               | Budapešť (HU)        | Bratislava       | Varšava (PL)                | Ex Báthory                | E       |
| Metropolitan EC SK+CZ+HU | Diaľ. Medz.  | EC               | Budapešť (HU)        | Bratislava       | Praha (CZ)                  | Ex Metropolitan           | E       |
| Rajka SK+HU              | Reg. Medz.   | Os               | Bratislava           | Rajka (HU)       | Hegyesalom (HU)             | nezaradené                | E       |
|                          |              | Zr               | Bratislava           | Rajka (HU)       | Ráb (HU)                    | nezaradené                | E       |
| Pešť SK+HU               | Diaľ. Medz.  | R                | Bratislava           | Štúrovo          | Budapešť (HU)               | nezaradené                | E       |
|                          | Reg.         | R                | Nové Zámky           |                  | Bratislava                  | nezaradené                | E       |
| RailJet SK+AT+CH         | Diaľ. Medz.  | RJ               | Bratislava           | Petržalka        | Zürich (CH)                 | nezaradené                | E       |
|                          |              | RJ               | Bratislava           | Marchegg (AT)    | Soľnohrad (AT)/Mnichov (DE) | RailJet                   | E       |
| Viedeň REX SK+AT         | Reg. Medz.   | REX              | Bratislava           | Marchegg (AT)    | Viedeň (AT)                 | SK-AT I                   | E       |
|                          |              | REX              | Bratislava Petržalka |                  | Viedeň (AT)                 | SK-AT II                  | E       |
| Mukačevo SK+UA           | Reg. Medz.   | Zr               | Košice               | Čierna n/Tis.    | Mukačevo/Čop (UA)           | Ukrajina                  | M       |
| Užhorod SK+UA            | Reg. Medz.   | Zr               | Košice               | Čierna n/Tis.    | Užhorod (UA)                | nezaradené                | E       |
| Kyjev SK+UA              | Diaľ. Medz.  | R                | Košice               | Maťovce          | Kyjev (UA)                  | nezaradené                | E       |

Pozn.: Reg. – regionálna; Diaľ. – diaľková; Medz. – medzistátna, Os – osobný vlak, Zr – zrýchlený vlak, REX – regionálny expres, R – rýchlik, Ex – expres, EC – EuroCity, EN – EuroNight, RJ – RailJet, AT – Rakúsko, CZ – Česko, DE – Nemecko, HU – Maďarsko, PL – Poľsko, UA – Ukrajina

### IV. ETAPA – verejné súťaže v gescii Slovenska

| Prevádzkový súbor | Druh dopravy | Kategória vlakov | Počiatočná stanica | Smer       | Konečná stanica | Pôvodný prevádzkový súbor | Trakcia |
|-------------------|--------------|------------------|--------------------|------------|-----------------|---------------------------|---------|
| DUNAJ E           | Reg.         | Os, Zr           | Bratislava         | Dun.Streda | Komárno         | nezaradené                | E       |

Pozn.: Reg. – regionálna; Os – osobný vlak, Zr – zrýchlený vlak

## Príloha 1 - skúsenosti z iných členských štátov EÚ

### 1. Česká republika

V ČR je verejná služba v železničnej doprave regulovaná podľa zákona o verejnej službe, ktorý plne odráža nariadenie (ES) č. 1370/2007 v platnom znení. Nastavuje pravidlá týkajúce sa príslušných zodpovedností, ktoré nesie štát, regióny a obce. Dôležitým bodom je synchronizované verejné financovanie – predovšetkým Ministerstvom dopravy a regiónom, susednými regiónmi, regiónom a obcou – vrátane súkromného financovania.

Regionálne služby sú organizované regionálnymi samosprávami, bez priameho vplyvu štátu. Vláda spolu s Ministerstvom dopravy je však naďalej priamo zodpovedná za určenie celkového rozsahu verejnej služby, ktorý má byť v krajine zabezpečená. Diaľkové a medziregionálne DSVZ rieši Ministerstvo dopravy, pokrývajúce cca 25 % operácií v rámci DSVZ, kraje sú zodpovedné za regionálnu a miestnu dopravu v rozsahu cca 75 % DSVZ.

Medzinárodná osobná doprava, ako aj vnútroštátna osobná doprava bola otvorená pre verejné súťaže od roku 2008.

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

Základné požiadavky na verejnú službu sú definované v zákone o verejnej službe v osobnej doprave, upresnené v uzatvorenej ZoDSVZ s prevádzkovateľom železnice. Tieto povinnosti zahŕňajú:

- povinnosti týkajúce sa tarify a povinných zliav pre definované sociálne skupiny populácie;
- povinnosti týkajúce sa tarify a povinných zliav pre žiakov a študentov;
- frekvencie služieb v regiónoch (regionálna doprava);
- servisné frekvencie v celej krajine (diaľková doprava);
- kvalitatívne kritériá.

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

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

Všetky kategórie osobnej dopravy v ČR (mestská, prímestská, regionálna, medziregionálna a celoštátna doprava) sú pokryté ZoDSVZ a pokrývajú cca. 90 % prepráv, vrátane väčšiny medzištátnych diaľkových a cezhraničných liniek.

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

Dopravcovia spravidla vlastnia vlastný vozidlový park, ktorý používajú na zabezpečenie DSVZ. Pri výpočte úrovne kompenzácie za DSVZ sa berie do úvahy adekvátne časť odpisov týchto vozidiel.

Každá ZoDSVZ sa uzatvára na konkrétny traťový súbor. Prevažná väčšina zmlúv pokrýva niekoľko tratí, iba obmedzený počet z nich je uzatvorený pre jedinou trať. Vlaky, ktoré nie sú súčasťou ZoDSVZ, prevádzkujú železničné spoločnosti na svoje ekonomické riziko. Od roku 2005 sa regióny môžu slobodne rozhodnúť, ako rozdelia prostriedky určené na financovanie autobusovej a železničnej dopravy. Zmluvy zabezpečujúce obsluhu železničnou dopravou sú pritom čiastočne kompenzované zo štátneho rozpočtu. Vo všeobecnosti platí, že uzatvárané zmluvy sú súkromnoprávne zmluvy.

ZoDSVZ sú zadané buď priamo (maximálne obdobie 10 rokov), alebo na základe verejnej súťaže (maximálne obdobie 15 rokov). Niektoré z existujúcich ZoDSVZ obsahujú doložku, že časť objemu dopravy (s maximálnym stropom 75 %) môže postupne prejsť na iného dopravcu, vybraného kompetentným orgánom pred koncom zmluvy. Výška kompenzácie sa líši podľa výpočtu nákladov a výnosov pre každú zmluvu osobitne.

Zmluvy uzatvorené s Ministerstvom dopravy sú netto zmluvy (riziko výpadku tržieb nesie dopravca), zatiaľ čo v regiónoch sú uplatnené aj brutto, aj netto typy zmlúv v závislosti od spôsobu financovania a rozdelenie rizika medzi objednávateľa a dopravcu. V praxi, vzhľadom na to, zazmluvnený dopravca určuje svoju obchodnú politiku a predkladá podrobnú analýzu nákladov, výnosov a primeraný zisk, ukotvený v zmluve s Ministerstvom dopravy, resp. príslušným orgánom kraja.

Úrovně kompenzácie sú stanovené vopred v súlade so ZoDSVZ. Suma môže byť opätovne prerokovaná v prípade zvýšenia vstupných nákladov. Výsledkom je úroveň kompenzácie rozdielu medzi predpokladanými nákladmi a predpokladanými príjmami, pričom sa začítuje primeraný zisk. Výpočet celkových nákladov za danú službu ako celok je spravidla vykonaný na základe nasledujúcich obvyklých nákladov:

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

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

Doprovca platí sankcie kompetentnému orgánu, ak nerešpektuje svoje povinnosti, najmä pokiaľ ide o dodržiavanie cestovného poriadku, druhu ŽKV a podobne.

Ministerstvo dopravy ČR zaviedlo tri rôzne metódy hodnotenia požadovanej úrovne kvality služieb a monitorovanie primeranosti priznanej náhrady: v režime výkonu nepravidielných a nečakaných finančných kontrol, oprávnenosti zamestnancov Ministerstva dopravy vykonávať kontroly štandardu kvality vlakov a povinnosti dopravcu spracovávať a odosielať pravidelné správy o dodržiavaní grafikonu, zložení vlakov a vplyvu poplatkov za dopravnú cestu.



## 2. Dánsko

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

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

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

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

Cezhraničná regionálna doprava medzi východnou časťou Dánska a južnou časťou Švédska cez Øresund je krytá ZoDSVZ, ktoré sú uzatvorené s dánskymi a švédskymi dopravcami. V dôsledku toho je všetka osobná železničná doprava pokrytá ZoDSVZ a hoci je na železničný trh otvorený prístup umožnený už od roku 2000, žiaden dopravca túto možnosť doposiaľ nevyužil.

Organizátorom osobnej železničnej dopravy v Dánsku je primárne Ministerstvo dopravy, ktoré je kompetentným orgánom pre verejné súťaže, ako aj pre ZoDSVZ na základe priameho zadania (v predchádzajúcich rokoch).

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

Doprovca Arriva získal v roku 2002 ZoDSVZ v západnej časti Dánska a následne znovu získal ekvivalentnú zmluvu v roku 2009. Tieto zmluvy sú netto zmluvy.

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

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

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

Kvalitatívne kritériá sú primárne definované objednávatel'mi DSVZ. Konečný súbor kritérií a ich presné znenie a požiadavky sú však výsledkom rokovaní s dopravcom pred podpisom zmluvy. Niektoré kritériá sú pritom v zmluve veľmi podrobne definované, najmä napríklad pokiaľ ide o predaj lístkov. Pokiaľ ide o dostupnosť miest na sedenie, zmluvy stanovujú, že cestujúci budú mať miesto na sedenie v 90 % vlakov počas dopravnej špičky a v 95 % vlakov mimo nej. V prípadoch, keď faktor zaťaženia je vyšší ako 100 %, je akceptovateľných až 20 % stojacich pasažierov po dobu maximálne 30 minút.

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

Autobusová doprava je tak ako na Slovensku organizovaná a objednávaná oddelene od železničnej. Napriek tejto zmluvnej „neintegrácii“, jednotlivé ZoDSVZ predpisujú minimálnu úroveň integrácie, napríklad pre predajné systémy cestovných lístkov, či informácie pre zákazníkov. Integrácia je ale pozitívne nastavená v Kodani, kde je možné použiť ten istý lístok na metro, mestský vlak, všetky regionálne vlaky a všetky autobusové dopravy.

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

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

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

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

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

Primeraný zisk je zahrnutý v zmluve. O jeho úrovni sa rokuje medzi oboma stranami. Súčasné zmluvy predpokladajú maximálny zisk 6 %.

Zmluvy obsahujú rôzne druhy kľúčových ukazovateľov výkonnosti, dôraz je však kladený na efektívnosť, plnenie grafikonu a spokojnosť zákazníkov. Nariadenie o právach cestujúcich v Dánsku plne platí pre všetkých, bez výnimky. Existujú tiež prísne účtovné pravidlá, ktoré zabráňujú krížovému subvencovaniu.

Veľkú úlohu hrá kvalita infraštruktúry. Prípady nevyhovujúcej kvality infraštruktúry sú z pohľadu dopravcu pociťované ako vážne obchodné obmedzenie (obmedzenie rýchlosti, výluka tratí kvôli údržbárskym prácam, obmedzenie kapacity na preťažených častiach siete atď.) V zmluvách uzavretých medzi dopravcami a manažérom infraštruktúry sú stanovené podrobné ustanovenia pre sankcie za zníženie kvality infraštruktúry. Manažér infraštruktúry teda platí dopravcom penále v prípadoch, keď kvalita infraštruktúry zaostáva za dohodnutým minimom. Napriek uvedenému vo väčšine prípadov tieto úhrady nepokryjú v plnom rozsahu príslušné náklady dopravcu, tzn. kompenzácie v súlade s právami cestujúcich.

ZoDSVZ sa uzatvárajú na obdobie od 8 do 10 rokov. Táto dĺžka sa môže javiť neuspokojivá, keď dopravcovia nesú náklady spojené so ŽKV. Túto situáciu je potrebné vidieť voči prevládajúcim podmienkam v autobusových tendroch, kde trvanie zmluvy a životnosť vozidiel sú porovnateľné.

ŽKV sú vo všeobecnosti vo vlastníctve dopravcu. Je potrebné poznamenať, že v prevádzke je taktiež množstvo prenajatých jednotiek, dopravca však zostáva zodpovedný za plnenie DSVZ v každom aspekte. Špecifiká obnovy vozidlového parku sú preto zahrnuté v ZoDSVZ. Niektoré zmluvy tiež ustanovujú povinnosť poskytnúť ŽKV víťazom súťaží (na určitých trasách).

### 3. Maďarsko

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

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

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

Doprovca MÁV-START je nepriamo 100 % vlastnený maďarským štátom a je majoritným prevádzkovateľom osobnej železničnej dopravy v Maďarsku, nakoľko prevádzkuje približne 95 % všetkých železničných služieb. Dopravca GYSEV je menšia spoločnosť, ktorá pokrýva 5 % železničných služieb, jeho vlastníctvo sa delí medzi maďarský štát (65,6 %), rakúsky štát (28,2 %) a podnikateľskú skupinu STRABAG SE (6,1 %). Prevádzkuje regionálnu verejnú službu v západnej časti krajiny.

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

ZoDSVZ obsahujú práva a povinnosti zmluvných strán; niektoré zmluvné podmienky sú stanovené v nariadeniach vlády a osobitných prílohách na ročnom základe. Hlavné povinnosti sa okrem iného týkajú:

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

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

- presnosť;
- čistota;
- technické parametre ŽKV;
- informácie pre cestujúcich.

Takmer celá národná sieť je pokrytá DSVZ. Sú zavedené dva paralelné systémy, pokrývajúce autobusovú a železničnú dopravu cez samostatne uzatvárané zmluvy. V dôsledku toho nie sú objed-

návané žiadne integrované služby, prevádzkovatelia sú však motivovaní spolupracovať. Železničná doprava spadajúca pod DSVZ predstavuje priemerne 95 % zo všetkých osobných železničných služieb v krajine a pokrýva 100 % vnútroštátnej dopravy.

Zmluvy sú dojednávané medzi dopravcami a Ministerstvom národného hospodárstva. V súčasnosti pretrvávajú ZoDSVZ zadané priamo na základe rokovaní medzi Ministerstvom národného hospodárstva a železničnými dopravcami.

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

V rámci ZoDSVZ sa stanovuje Dohoda o úrovni služieb nastavujúca určité parametre, podľa ktorých sa hodnotia prepravné služby. Týmito parametrami sú napríklad informácie pre cestujúcich, čistota vozňov, presnosť a podobne. Niektoré parametre sa týkajú požiadaviek, ktoré závisia od manažérov infraštruktúry, čo má nepriamy vplyv napr. na presnosť vlakov, estetický stav staničných budov, čistotu stanice a informácie pre cestujúcich v staniaciach.

Financovanie je organizované nasledovne:

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

Doterajšie ZoDSVZ boli uzatvárané na základe plánovaných opodstatnených nákladov nepokrytých výnosmi, vypočítanými MÁV-START a GYSEV a následne schválenými štátom. Čo sa týka presnosti a primeranosti žiadanej sumy, spôsob výpočtu, ktorý bol uplatnený, ako aj korešpondencia s evidovanými skutočnými nákladmi, je predmetom pravidelných kontrol štátnych orgánov. Oprávnené náklady sú definované pre nasledujúce oblasti:

- personál;
- energia;
- poplatky za infraštruktúru;
- údržba a opravy ŽKV;
- ŽKV vrátane súvisiacich nákladov na odpisy.

V rámci 10-ročnej ZoDSVZ sa štát zaväzuje na úhradu oprávnených nákladov, ktoré nie sú pokryté príjmami. Naplnenie tejto povinnosti sa koná každoročne potom, čo sú schválené účelové štátne zdroje a garantované v súlade s centrálnym rozpočtom. Uplatňuje sa systém bonus-malus na základe očakávanej a vykonanej úrovne služieb. Uzavreté zmluvy sú netto zmluvy umožňujúce akumuláciu výnosov z predaja cestovných lístkov, avšak so súvisiacimi rizikami.

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

V Maďarsku je primeraný zisk zahrnutý do úrovne kompenzácie DSVZ do 5 % z príjmu z predaja cestovných lístkov. Výška príjmu z lístkov je však veľmi nízka; pokrýva približne 18 % všetkých nákladov.

Koľajové vozidlá vlastní dopravcovia. Treba poznamenať, že väčšina z nich bola financovaná prostredníctvom ZoDSVZ, poprípade spolufinancovaných z kohézneho fondu EÚ.

#### 4. Holandsko

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

DSVZ pre železniciu prideluje Ministerstvo dopravy a životného prostredia s ohľadom na takzvanú národnú „hlavnú sieť“. Od januára 2015, táto sieť zahŕňa aj holandskú časť vysokorýchlostnej železnice z Amsterdamu do Bruselu. Ministerstvo udelilo holandským železničiarom (NS) ZoDSVZ pre prevádzku tejto siete, ktorá je platná do roku 2025.

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

Medzištátnu osobnú dopravu prevádzkuje NS cez obchodné zoskupenia s dopravcami v susedných štátoch. V regionálnej cezhraničnej doprave pôsobí viac aj mimo holandských dopravcov. Napríklad dopravca Arriva prevádzkuje cezhraničnú linku Groningen – Bad Nieuweschans – Leer (Nemecko) a dopravca DB Regio prevádzkuje linku Enschede – Münster (Nemecko) – Dortmund (Nemecko).

Závazky verejnej služby sa môžu líšiť v každej ZoDSVZ, v závislosti od špecifických potrieb. Tieto potreby môžu pozostávať zo stanovenia tarify s určitou maržou, ktorá dovoľuje prevádzkovateľovi čiastočne zvýšiť takéto tarify, pričom marža je predmetom rokovania, zo stanovenia minimálnej frekvencie vlakov do veľkých miest počas špičky, z rozsahu služieb cestujúcim so zníženou mobilitou, ako aj špecifických požiadaviek, akou je napríklad preprava bicyklov.

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

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

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

ZoDSVZ sa vzťahujú len na vnútroštátnu osobnú dopravu, čo predstavuje približne 95 % z celkovej železničnej osobnej dopravy. Zvyšok sú služby v medzinárodnej preprave.

DSVZ sú realizované dvoma typmi verejných zákaziek:

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

Zákazky na DSVZ boli zadávané buď prostredníctvom verejného obstarávania (pre regionálne služby verejnej dopravy), alebo prostredníctvom priameho zadania pre hlavnú sieť.

Pre prípady verejných súťaží objednávatel' DSVZ určí požadované podmienky verejnej služby (v zmysle frekvencie a kvality) pre konkrétne linky a vymedzí maximálnu cenu (v podmienkach kompenzácie). Následne dopravcovia ponúkajú odpovedajúce služby.

Za výhradné právo prevádzkovania hlavnej siete platia holandské železnice (NS) koncesný poplatok vo výške 80 miliónov EUR ročne. Na druhej strane, na výkon náročnej regionálnej verejnej služby dostávajú dopravcovia kompenzácie od miestnych orgánov. Úroveň kompenzácie sa môže líšiť a je výsledkom verejnej súťaže.

Každý dopravca je samozrejme povinný platiť poplatky za používanie železničnej infraštruktúry spoločnosti ProRail (holandský manažér infraštruktúry). Časť týchto poplatkov je priamo kompenzovaná zo strany miestneho orgánu.

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

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

Maximálne trvanie ZoDSVZ závisí od toho, či sa týka iba železničnej dopravy, alebo je multimodálna (autobusová a železničná doprava spolu) alebo unimodálna (len autobusová doprava). Maximálne trvanie zmlúv, týkajúcich sa výlučne železničných služieb, ako aj multimodálnych zmlúv, je 15 rokov, zatiaľ čo pre unimodálne autobusové zmluvy je maximum stanovené na 10 rokov. V praxi je trvanie zmluvy často kratšie ako maximum.

Väčšina ŽKV využívaných NS je predmetom nájomnej zmluvy. Vo verejných súťažiach regionálne orgány často vyžadujú resp. uprednostňujú dodávateľov, ktorí sú ochotní použiť nové ŽKV.



## 5. Poľsko

Verejná doprava je regulovaná v Poľsku v sérii legislatívnych textov, odvodených z regulácie EÚ. V Poľsku je verejná doprava organizovaná na dvoch úrovniach:

- centrálnaj, zo strany zodpovedného ministerstva pre oblasť dopravy, ktorá je kompetentná pre diaľkovú, medziregionálnu a medzinárodnú verejnú dopravu. Súčasným prevádzkovateľom dopravy je národný dopravca PKP Intercity;
- decentralizovanej, prostredníctvom 16 jednotlivých krajských úradov (vojvodstiev). Vojvodstvá sú zodpovedné za regionálnu dopravu v rámci ich geografickej oblasti. Dominantným dopravcom v regionálnej doprave sú Przewozy Regionalne sp. z o.o., ktoré sú vo vlastníctve vojvodstiev a Agentúry pre rozvoj priemyslu a ktoré zabezpečujú DSVZ aj naprieč viacerými vojvodstvami. V regionálnej doprave pôsobí ešte ďalších 11 lokálnych dopravcov.

Povinnosti ZoDSVZ zahŕňajú:

- tarifné a obligatórne zľavy pre určité sociálne skupiny populácie;
- tarifné a obligatórne zľavy pre žiakov a študentov;
- frekvencie služieb v regiónoch (regionálna doprava);
- servisné frekvencie v celej krajine (diaľková doprava);
- kvalitatívne kritériá.

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

Diskusie medzi dopravcom a orgánom verejnej moci, týkajúce sa úrovne kvalitatívnych kritérií, prebiehajú na ročnej báze. Kritériá kvality zahrnuté v ZoDSVZ sú vo všeobecnosti:

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

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

Keďže DSVZ sú organizované v dvoch rôznych administratívnych úrovniach, existuje množstvo zmlúv v závislosti od typu prevádzky. Pre centrálnu organizovanú dopravu existujú dve rámcové zmluvy uzatvorené s rezortným ministerstvom, z ktorých jedna sa týka DSVZ v medziregionálnej doprave, a druhá pokrýva medzinárodnú dopravu v celej krajine.

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

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

Medziregionálna a medzinárodná doprava je zadávaná ministerstvom zodpovedným za otázky dopravy. Medzi dopravcom a príslušným objednávateľom DSVZ nadväzne prebiehajú rokovania, týkajúce sa najmä kvalitatívnych kritérií a korelácie medzi nákladmi na DSVZ a výškou poskytnutej náhrady (resp. náhrad, ktoré budú pravdepodobne poskytnuté). Rozsah vyjednávania je však limitovaný podmienkami tendrovej dokumentácie.

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

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

Pokiaľ ide o diaľkové linky, tie sú zatiaľ objednané v režime priameho zadania a náhrada sa vypočítava podľa pokynov na výpočet kompenzácie uvedených v ZoDSVZ. Suma kompenzácie zahŕňa náklady, výnosy a primeraný zisk (cca. 2 %). ZoDSVZ zaisťujúca financovanie obsahuje zoznam vlakov namiesto liniek. V prípade prebytku tržieb nad nákladmi sa primerane znižuje úroveň kompenzácie.

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

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

Zákonom nariadené zľavy sa uplatňujú na všetky kategórie vlakov, tzn. aj na vlaky vedené na základe ZoDSVZ, aj na vlaky komerčné. Strata je dopravcovi kompenzovaná vo forme grantov/dotácií dorovnávajúcich príjem na 100 % cestovného.

Keďže stav infraštruktúry je z dôvodu obmedzeného financovania manažéra infraštruktúry nevelmi dobrý, ovplyvňuje kvalitu poskytovaných služieb, najmä pokiaľ ide o rýchlosť vlakov, meškania a rušenie spojov. Vláda preto presadila zásadné výnimky z nariadenia o právach cestujúcich, aby sa predišlo dodatočným nákladom, ktoré by musela znášať železničná spoločnosť.

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

Čo sa týka sankcií, ktoré musí zaplatiť dopravca, ak neplní svoje záväzky, tieto sa týkajú nasledujúcich parametrov:

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

Čo sa týka finančného rizika neseného dopravcom v rámci ZoDSVZ, existujú rôzne situácie v závislosti od zmluvy. Vo všeobecnosti platí, že v prípade výraznej zmeny v poplatkoch za dopravnú cestu, je prijateľné opätovne prerokovať výšku poskytnutej kompenzácie za vlakový kilometer, aby lepšie odrážala skutočné náklady. Predpokladom pre re-negociácie je pre dopravcu záväzok účinne preukázať zvýšenie poplatkov za dopravnú cestu alebo cien energií v porovnaní s pôvodnými prognózami v čase verejnej súťaže. V prípade regionálnych ZoDSVZ sa všetky vojvodstvá zaväzujú pokryť 100 % vzniknutého deficitu po vypršaní zmluvy.

Pre medziregionálne služby sa rámcová dohoda uzatvára na dobu určitú 3 až 10 rokov. Táto rámcová dohoda tvorí základ pre uzavretie ročnej ZoDSVZ. Napriek dlhému trvaniu rámcovej dohody, uzatvorenie ročných zmlúv znamená prijatie informovaných obchodných rozhodnutí a cieľ ekonomickej efektívnosti je ťažko dosiahnuť. Poľskí dopravcovia preto nie sú spokojní s touto situáciou. Zmluva podpísaná na dobu jedného roka obmedzuje možnosť získania dlhodobého úveru a získavanie eurofondov, v konečnom dôsledku vedie k obmedzenej schopnosti vykonávať dlhodobé investície najmä do parku ŽKV.

V oblasti medzinárodnej dopravy nedostatok dlhodobých dohôd vytvára nepriaznivé podmienky pre plánovanie týchto služieb a vytvára neistotu pri rokovaniach s medzinárodnými partnermi, tzn. nedostatok akejkolvek záruky, že tieto služby budú kryté na základe ZoDSVZ.

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

Časť ŽKV využívaných na plnenie regionálnych DSVZ je zvyčajne vlastnená dopravcom, pričom ďalšia časť vojvodstvami (v priemere 20 %).

Rámcové dohody pre diaľkové linky umožňujú spolufinancovanie ŽKV z fondov EÚ.

## Príloha 2 – prehľad zmien vyplývajúcich z medzištátnych rokovaní

- A) Linka Praha – Olomouc – Horní Lideč – Púchov – Poprad – Prešov = ide o prepojenie hlavného mesta ČR s východným Slovenskom a regiónom Vysoké Tatry v štandardnom režime rýchlik, čo plne korešponduje s programovým vyhlásením vlády zavádzať nové dopravné linky na príjazdovú zahraničnú mobilitu. Toto spojenie zároveň reflektuje na stále nezanedbateľný podiel občanov Slovenska práve z východného Slovenska, pracujúcich v ČR, ktorým sa významne zlepši cestovanie. Prešov, ako tretie najväčšie mesto Slovenska, získa celodenné priame spojenie s inými významnými mestami, čo doposiaľ (okrem spojenia s blízkymi Košicami) neexistovalo ani v rámci Slovenska. Pôjde o predĺženie súčasnej linky Praha – Žilina až po Prešov, pričom bude sprípojovaná s linkou Bratislava – Žilina, čím sa vytvorí synergický systém rýchleho spojenia Prešova aj s Bratislavou. Zámer realizovania takejto verejnej súťaže vyplynul z viacerých bilaterálnych rokovaní na úrovni ministerstiev dopravy, ktoré boli potvrdené na stretnutí ministrov dopravy 11. 01. 2024.
- B) Linka Rzesow – Medzilaborce = ide o cezhraničné regionálne spojenie realizované v soboty a nedele počas rozšíreného obdobia letnej sezóny z iniciatívy poľskej strany. Realizovanie takéhoto prepojenia sa potvrdilo na viacerých bilaterálnych rokovaniach (2. spoločné zasadnutie vlád Slovenskej republiky a Poľskej republiky 31. 05. 2017 vo Varšave, bilaterálne rokovanie ministra dopravy SR a ministra infraštruktúry Poľskej republiky 16. 07. 2018 v Barwinku, zasadnutie slovensko-poľskej pracovnej skupiny pre cezhraničné dopravné prepojenia v Rzeszowe 19. – 20. 11. 2019, bilaterálne rokovanie ministra dopravy SR a ministra infraštruktúry Poľskej republiky 25. 08. 2020 v Bratislave a zasadnutie slovensko-poľskej pracovnej skupiny pre cezhraničné dopravné prepojenia v Starej Lesnej 15. 11. 2024). Pôvodný materiál nezahrnul túto linku do zoznamu pre verejné súťaže nakoľko predpokladal zadanie ZoDSVZ priamym zadáním s využitím výnimky z nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení. Vzhľadom na hodnoty o počte prepravených cestujúcich a trvalého záujmu poľských turistov navštevovať túto časť Slovenska je účelnejšie uvedenú linku vysúťažiť.
- C) Linka Poprad – Kežmarok – Muszyna = ide o cezhraničné regionálne spojenie realizované z iniciatívy Slovenska v soboty a nedele počas letnej a zimnej sezóny. MD SR reagovalo týmto návrhom na nárast záujmu poľských turistov o pobyt vo Vysokých Tatrách, čo sa potvrdilo aj tým, že pôvodne „letný“ vlak rozšíril svoje pôsobenie aj počas zimného obdobia. Realizovanie tohto prepojenia sa potvrdilo na viacerých bilaterálnych rokovaniach, naposledy na zasadnutí slovensko-poľskej pracovnej skupiny pre cezhraničné dopravné prepojenia v Starej Lesnej 15. 11. 2024. Pôvodný materiál nezahrnul túto linku do zoznamu pre verejné súťaže, nakoľko predpokladal zadanie ZoDSVZ priamym zadáním s využitím výnimky z nariadenia (ES) č. 1370/2007 v platnom znení. Vzhľadom na hodnoty o počte prepravených cestujúcich a trvalého záujmu poľských turistov navštevovať túto časť Slovenska, ako aj efektívnosť spojenia linky so súbežnými linkami v regióne Vysokých Tatier, je účelnejšie uvedenú linku vysúťažiť v rámci združeného prevádzkového súboru.
- D) Linka Košice – Prešov – Krakov = ide o strategický zámer Slovenska naplniť tzv. železničnú Via Carpatia prvým vlakovým spojením. Cieľom je predĺžiť existujúce expresné vlakové spojenie medzi Budapešťou a Košicami až do Krakova. Ide o úsek, ktorý sa pilotne v rámci V4 uvažoval ako vysokorýchlostná trať. Slovensko navrhlo zavedenie takéhoto spojenia už na rokovaní rezortných ministrov v septembri 2022 ako reakciu na poľské plány vybudovať novú priamu trať z Krakova do Noweho Saczu. Realizácia takéhoto spojenia by napomohla aj plánovanej štúdii realizovateľnosti pre trať Plaveč št.hr.

– Sabinov – Kysak – Košice. Zmodernizovanie úseku Plaveč št.hr. – Kysak má význam preto nielen pre osobnú dopravu, ale aj nákladnú dopravu (smer prístav Gdaňsk). Poľská strana v roku 2022 odmietla návrh s tým, že sa k nemu vráti, až keď nebude hotová nová priama trať (predpoklad 2029-2030). SR opätovne takýto návrh ponúkla na bilaterálnom stretnutí pre cezhraničnú dopravu 15. 11. 2024. Vzhľadom na zmenu postoja poľskej strany sa v spolupráci s Maďarskom spustili procesy prípravy na realizáciu prepojenia všetkých troch krajín.

- E) Linka Bratislava – Štúrovo – Budapešť = ide o prepojenie hlavných miest Maďarska a Slovenska regionálnymi zrýchlenými vlakmi, ktoré nadviažu na existujúce zrýchlené vlaky na úseku Bratislava – Nové Zámky a Budapešť – Szob, čím sa vytvorí doplnková ponuka k existujúcim vlakom EuroCity. Záväzok vytvorenia takejto linky je obsiahnutý v Memorande o porozumení predsedov vlád o cezhraničnom rozvoji medzi Slovenskou republikou a Maďarskom podpísanom v apríli 2025.
- F) Linka Bratislava – Rajka – Ráb = ide o prepojenie Bratislavy so 6. najväčším mestom Maďarska regionálnymi zrýchlenými vlakmi, ktoré budú v Rábe sprípojované na vlaky jazdiace medzi Budapešťou a Viedňou a v Bratislave na vlaky smer Praha a Žilina. Týmto sa vytvorí úplne nová ponuka cezhraničného prepojenia, ktorá pokryje oblasť s viac ako 500 tisíc obyvateľmi. Záväzok vytvorenia takejto linky je obsiahnutý v Memorande o porozumení predsedov vlád o cezhraničnom rozvoji medzi Slovenskou republikou a Maďarskom podpísanom v apríli 2025.
- G) Linka Lučenec – Balážske Ďarmoty = ide o cezhraničné regionálne prepojenie počas sobôt a nedeľ v hlavnom prázdninovom období, ktoré má slúžiť na podporu cestovného ruchu pre obidve krajiny. Záväzok vytvorenia takejto linky je obsiahnutý v Memorande o porozumení predsedov vlád o cezhraničnom rozvoji medzi Slovenskou republikou a Maďarskom podpísanom v apríli 2025.
- H) Linka Lučenec – Šalgotárján = ide o pravidelné cezhraničné regionálne prepojenie, ktoré má obnoviť regionálnu dopravu na tomto úseku tak, ako bola realizovaná do roku 2003, keď bola osobná doprava na tomto úseku z ekonomických dôvodov zrušená. Záväzok vytvorenia takejto linky je obsiahnutý v Memorande o porozumení predsedov vlád o cezhraničnom rozvoji medzi Slovenskou republikou a Maďarskom podpísanom v apríli 2025.

### **Príloha 3 – Prehľad zmien vyplývajúcich zo záverov dokumentov prijatých vládou SR**

- A) Linka Púchov – Horní Lideč – Vsetín = v roku 2019 bola úplne zrušená osobná regionálna železničná doprava medzi stanicami Horní Lideč a Púchov a titulu zamietavého stanoviska Zlínskeho kraja ako objednávateľa DSVZ na území ČR financovať náklady ZSSK, ktorá túto linku prevádzkovala aj na českom území. Uznesením vlády SR č. 705 zo dňa 12. decembra 2023 bola prijatá úloha č. F23 „*zapracovať do grafikonu osobnej vlakovej dopravy platného pre obdobie 2024/2025 v spolupráci so Zlínskym krajom a Trenčianskym samosprávnym krajom znovuobnovenie regionálnej prevádzky na trati Púchov – Horní Lideč, v súlade s finančnými možnosťami rozpočtu verejnej správy*“. Uvedená úloha sa zabezpečila v stanovenom termíne a od GVD 2024/2025 je linka prevádzkovaná. Spoločné rokovania MD SR so Zlínskym krajom predurčili pre budúcnosť ešte efektívnejšie riešenie a to spojenie liniek Púchov – Horní Lideč a Horní Lideč – Vsetín do jednej súvislej linky. Keďže v pôvodnom materiáli sa predpokladalo vedenie linky len po slovenskom území, ide

o úplne novú linku bez ohľadu na to, či bude trasovaná len po Horní Lideč, alebo podľa predbežných dohôd až po Vsetín.

- B) Linky Košice – Plešivec a Košice – Čaňa = vzhľadom na lokalizáciu priemyselného parku Valaliky boli vytvorené dve nové linky, ktoré doposiaľ nefigurovali v cestovnom poriadku a neumožňovali tak dochádzku do/z Košíc. Ide o špecifické prepojenie priemyselného parku Valaliky na trase Čaňa – Valaliky – Košice a na trase Plešivec – Rožňava – Haniska pri Košiciach – Košice, kde v súčasnosti nie je poskytovaná regionálna osobná doprava. Na trase Čaňa – Košice sa v tejto súvislosti ako záväzok SR plánuje vybudovať nový terminál pre integrovanú osobnú dopravu (TIOP), odkiaľ bude zabezpečená kyvadlová autobusová doprava do areálu priemyselného parku. Pre linku Plešivec – Košice je vhodným výstupným a nástupným miestom existujúca zastávka Haniska pri Košiciach, ktorá je z pohľadu vstupu do areálu priemyselného parku Valaliky ešte dostupnejšia než TIOP Valaliky a tým pádom vo väzbe pre dochádzku do a zo zamestnania do priemyselného parku časovo výhodnejšia. Keďže pôvodný materiál sa vypracovával v súbehu s návrhom investičnej zmluvy medzi EJM Slovakia s. r. o. zastupujúcou skupinu Volvo Cars a Slovenskou republikou zastúpenou Ministerstvom hospodárstva SR a Valaliky Industrial Park, s. r. o., ktorý bol navyše v chránenom režime, nebolo možné tieto linky do pôvodného materiálu zapracovať.
- C) Linka Košice – Kyjev = ide o spoločný zámer SR a Ukrajiny zabezpečiť nové priame vlakové spojenie. Vzhľadom na odlišné šírky koľajových rozchodov tratí v SR a na Ukrajine, je takýto zámer možné realizovať len po trati tzv. širokého rozchodu, ktorý je nosným na Ukrajine a ktorý je vzhľadom na potreby nákladnej dopravy vedený po území SR od štátnej hranice cez Maťovce až po oceliarsky závod U. S. Steel Košice. Keďže ide o úsek, ktorý nie je napojený na železničnú infraštruktúru slúžiacu pre osobnú dopravu (stanice, zastávky, nástupiská), je nevyhnutnou súčasťou tohto zámeru dobudovanie týchto prvkov. Plnenia úloh vyplývajúcich z uznesenia vlády SR č. 188/2024 zo dňa 27. 03. 2024, boli na základe žiadosti Úradu podpredsedu vlády SR odložené, vrátane zabezpečenia novej linky Kyjev – Košice, do 31. 12. 2025. Vzhľadom na to, že pôvodný materiál bol spracovaný pred schválením dotknutého uznesenia, je nutné túto linku do novo upraveného harmonogramu doplniť.
- D) Linka Košice – Čop – Užhorod = S ohľadom na aktuálne budovanie trate normálneho rozchodu medzi Užhorodom a Čopom, ktorej typ je používaný aj na Slovensku, vzniká priestor pre zavedenie nových prepojení Ukrajiny a Slovenska bez nutnosti prestupu. Uvedený zámer korešponduje s úlohami, ktoré vyplynuli zo schválenej *Analýzy dopadov a príležitostí z ďalšieho rozširovania Európskej únie pre Slovenskú republiku s osobitným dôrazom na integráciu Ukrajiny*. Priame prepojenie Užhorodu a Košíc po tzv. normálnom rozchode požaduje na všetkých bilaterálnych stretnutiach aj ukrajinská strana. Je vysoký predpoklad, že toto spojenie bude zavedené do praxe už v priebehu roka 2025. Vzhľadom na to, že pôvodný materiál takúto linku neobsahoval, je nutné ju do novo upraveného harmonogramu doplniť a s verejnou súťažou na výber dopravcu vopred počítať.