



# OPTIMALIZÁCIA SYSTÉMU ORGANIZÁCIE VEREJNÝCH SÚŤAŽÍ V ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVE

## OPTIMALIZATION OF THE SYSTEM OF ORGANIZATION OF PUBLIC TENDERS IN RAILWAY PASSENGER TRANSPORT

Zdenka Bulková<sup>1\*</sup>, Jozef Gašparík<sup>1</sup>, Juraj Čamaj<sup>1</sup>

### Abstrakt

Trh služieb železničnej dopravy v krajinách EÚ bol dlhodobo neprístupný súkromnému sektoru. Dopravné služby boli poskytované národnými dopravcami, čo viedlo k zamedzeniu podielania sa na spravodlivej a nediskriminačnej hospodárskej súťaži pri poskytovaní dopravných služieb železničnej dopravy. Hlavným cieľom objednávateľov dopravných služieb vo verejnom záujme ako aj poskytovateľov dopravných služieb je zaistiť dopravné služby vo verejnom záujme, a v čo najväčšej miere zvýšiť obsadenosť jednotlivých spojov. Čím viac cestujúcich bude na danom spoji cestovať, tým budú väčšie tržby na danom spoji a teda nebude potrebné vyžadovať viac financií z verejných rozpočtov. Preto je potrebné analyzovať celkový vývoj v oblasti prevádzkovania železničnej osobnej dopravy, vrátane vstupu súkromných dopravcov na infraštruktúru Železníc Slovenskej republiky. Na základe poznania súčasného stavu je potrebné prijať opatrenia na dosiahnutie naplnenia požiadaviek Nariadenia (ES) 1370/2007, ktoré koordinuje MDV SR. Príspevok charakterizuje aktuálny stav organizovania verejných súťaží v SR a ich priebeh, a navrhuje postupné kroky verejnej súťaže formou časového harmonogramu. Dôležitým bodom celého procesu organizácie verejnej súťaže je správne nastavenie kompetencií, určenie predmetu verejnej súťaže a v neposlednom rade navrhnúť jednotnú metodiku priebehu verejnej súťaže, ktorá sa však môže meniť v jednotlivých štátoch vzhľadom na podmienky národnej legislatívy. Súčasťou jednotnej metodiky je určenie fáz procesu verejnej súťaže, ktoré sú súčasťou časového harmonogramu verejnej súťaže. Časový harmonogram verejnej súťaže zobrazuje celý cyklus, resp. trvanie jednotlivých fáz verejnej súťaže pre každú navrhovanú skupinu prijatých opatrení.

**Kľúčová slova** verejné súťaže, železničná osobná doprava, časový harmonogram, fázy verejnej súťaže

### Summary

The market for rail services in EU countries has long been inaccessible to the private sector. Transport services were provided by national carriers, which led to the prevention of participation in fair and non-discriminatory competition in the provision of rail transport services. The main goal of customers of transport services in the public interest as well as providers of transport services is to provide transport services in the public interest and to increase the occupancy of individual connections as much as possible. The more passengers will travel on a given route, the higher the revenue the route will have and therefore it will not be necessary to require more funds from public budgets. It is necessary to analyze the overall development in the operation of rail passenger transport, including the entry of private carriers into the infrastructure of the Železnice Slovenskej republiky. Based on the knowledge of the current situation, it is necessary to take measures to achieve compliance with the requirements of Regulation (EC) 1370/2007, which is coordinated by the Ministry of Transport and Construction of

<sup>1</sup> Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovensko

\*korešpondenčný autor: [zdenka.bulkova@fpedas.uniza.sk](mailto:zdenka.bulkova@fpedas.uniza.sk)

*Slovak Republic. The paper characterizes the current state of organizing public tenders in the Slovak Republic and their course and proposes the gradual steps of the public tender in the form of a schedule. An important point of the whole process of the organization of the public tender is the correct setting of competencies, determination of the subject of the public tender and, last but not least, to propose a uniform methodology of the public tender, which may, however, vary in individual states due to the conditions of national legislation. Part of the unified methodology is the determination of the phases of the public tender process, which are part of the schedule of the public tender. The schedule of the public tender shows the entire cycle, resp. the duration of each phase of the tender for each proposed group of measures taken.*

**Keywords** public tenders, railway passenger transport, schedule, phases of public tender

## 1 ÚVOD

Z historického hľadiska sa protimonopolná politika a ochrana hospodárskej súťaže uskutočňovala predovšetkým na národnej úrovni. K tomu, aby mohli potencionálne ekonomické subjekty slobodne využívať všetky ziskové príležitosti trhu, je potrebné zabezpečenie voľného a nediskriminačného prístupu (Abramovič et al., 2018). Voľný a nediskriminačný prístup k trhu umožňuje lepšie využívanie potenciálnych možností zisku, pričom stimuluje nových investorov, ako aj pôvodných účastníkov pôsobiacich na trhu k vyššej obchodno-kvalitatívnej aktivite. Jednou z možností sprístupnenia trhu je proces liberalizácie (Stopka et al., 2018). EÚ považuje liberalizáciu trhu služieb železničnej dopravy za hlavné riešenie podpory hospodárskej súťaže, ktoré môže prispieť k rozvoju železničnej dopravy a vyššiemu využitiu jej kapacitných možností. Ekonomické, ekologické a sociálne aspekty železničnej dopravy by mali byť považované za hlavné výhody trvalo udržateľného rozvoja (Hranický et al., 2019). Proces liberalizácie v tejto oblasti je veľmi náročný. Musia byť preskúmané všetky prekážky, ktoré bránia prístupu na trh a analyzované všetky dopady daných prekážok, aby bolo možné ich odstrániť prípadne znížiť. Po splnení týchto kritérií bude možné dosiahnuť cieľ jednotného európskeho železničného trhu (Nash et al., 2019). Výhodou liberalizácie trhu železničných služieb je existencia hospodárskej súťaže, založenej na základných trhových princípoch. K liberalizácii železničnej dopravy zaväzuje európske právo, tzv. Štvrtý železničný balíček, ktorý stanovuje, že po roku 2023 sa musia Zmluvy aj v oblasti železničnej dopravy uzatvárať na základe verejných súťaží (Záhumenská et al., 2018).

## 2 SYSTÉM VEREJNÝCH SÚŤAŽÍ

Príchod nových železničných dopravcov možno identifikovať ako inováciu, investíciu, zlepšovanie služieb, technologickú a organizačnú modernizáciu a na druhej strane umožňuje zákazníkovi výber z viacerých poskytovateľov dopravných služieb, čím sa stimuluje vzťah medzi kvalitou a cenou (Rybička et al., 2018). Dnes v rámci Zmluvy nie sú v železničnej doprave žiadne lukratívne alebo menej lukratívne trate. Naopak, sú len tie trate, kde je možné prevádzkovať dopravnú obsluhu komerčným spôsobom (nedotovaná prevádzka) alebo trate, kde je potrebné zabezpečiť železničnú dopravu a dofinancovať ju z verejného rozpočtu, takzvaná dotovaná prevádzka (Lakatos a Mándoki, 2020). Pridelovanie výkonov vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave (ďalej len ŽOD) je upravené legislatívou Európskej únie a národnou legislatívou, najmä novelizáciou nariadenia (ES) č.1370/2007 o službách všeobecného záujmu v železničnej a cestnej osobnej doprave - nariadenie a zákon č. 514/2009 Z.z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov. Samotné pridelenie výkonov vo verejnom záujme sa uskutočňuje na základe Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme. Zmluvu možno uzavrieť medzi Ministerstvom a dopravcom priamym zadaním vybraného železničného dopravcu alebo na základe verejnej súťaže (EÚ, 2007; EÚ, 2016). Zákon v súčasnosti neustanovuje postup zadávania dopravných služieb vo verejnom záujme prostredníctvom verejnej súťaže. Účelom Zmluvy je garantovať bezpečnú, efektívnu a kvalitnú dopravnú obsluhu za stanovené cestovné, ich primerané plnenie podľa potrieb dopravnej obsluhy územia a pod. (Kvizda a Solnička, 2019).

Výkony v železničnej osobnej doprave v súčasnosti objednáva Ministerstvo dopravy a výstavby SR na základe jednej Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme na obdobie rokov 2021 - 2030, ktorá sa každoročne dopĺňa dodatkom o požadovanom objeme dopravných výkonov určených pre diaľkovú a regionálnu železničnú osobnú dopravu, a ktoré sú rozlíšené v čiastkovej zmluve (SR, 2021). Aktuálne platnú Zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave zadalo Ministerstvo opäť priamo vybranému dopravcovi - Železničnej spoločnosti Slovensko, a. s. (ďalej len ZSSK). V tabuľke č. 1 môžeme vidieť počet vyhlásených verejných súťaží na zabezpečenie dopravnej obslužnosti vo verejnom záujme v železničnej osobnej doprave v SR na vybraných diaľkových a regionálnych linkách. Niektoré údaje o týchto verejných súťažiach neboli dostupné alebo ešte nie sú známe a zverejnené.

Tab. 1 Prehľad vyhlásených verejných súťaží v železničnej osobnej doprave v Slovenskej republike; zdroj: autori

Linka	Rok vyhlásenia VS	Začiatok platnosti Zmluvy	Dĺžka trvania platnosti Zmluvy	Počet uchádzačov vo VS	Výsledok VS
<b>Diaľková doprava</b>					
Bratislava – Banská Bystrica	2015	-	10 rokov	10	zrušená
<b>Regionálna doprava</b>					
Žilina - Rajec	2018	1. 1. 2020	10 rokov	1	zrušená
Žilina – Rajec (opakovaná)	2020	1. 1. 2022	10 rokov	0	zrušená
Košice – Moldava nad Bodvou	2018	1. 1. 2021	10 rokov	-	-
Bratislava - Komárno	2018	1. 1. 2021	10 rokov	1	zrušená
Bratislava – Komárno (opakovaná)	2020	1. 1. 2023	10 rokov	1	zrušená

Všetky vyhlásené verejné súťaže (ďalej len VS) v železničnej osobnej doprave v SR boli vyhodnotené ako neúspešné (netransparentné podmienky VS definované objednávatelom - kapacita, kvalita, cena). Z analýzy podmienok a priebehu VS na linkách ŽOD môžeme konštatovať, že neexistujú presné a jasné pravidlá organizácie VS v SR a taktiež v štátoch EÚ. Spoločná legislatíva EÚ taktiež nedefinuje žiadne jasné pravidlá pre samotný priebeh VS. Postupné kroky týkajúce sa organizácie a procesu VS v štátoch EÚ tak zostávajú v kompetencii daného štátu (Gašparík et al., 2018).

Skúsenosti s postupnou liberalizáciou železničnej dopravy v zahraničí ukazujú, že je výhodná nielen pre objednávateľa (štát, kraje), ale aj pre cestujúcich. Pre porovnanie objednávania výkonov vo verejnom záujme v diaľkovej ŽOD môžeme uviesť skúsenosti z Českej republiky. Objednávanie výkonov vo verejnom záujme tu spadá do pôsobnosti Ministerstva dopravy Českej republiky, ktoré je teda aj vyhlasovateľom VS v tomto sektore. Prvé VS v Česku boli vyhlasované od roku 2005 (Tomeš et al., 2014). Avšak pri každej VS sa vyskytli určité nezrovnalosti a to bolo dôvodom šetrení zo strany Národného kontrolného úradu, resp. Úradu na ochranu hospodárskej súťaže (Vojtek, 2021). Prehľad prvých vyhlásených VS v Česku je uvedený v tabuľke 2.

Tab. 2 Prehľad prvých verejných súťaží v Českej republike a aktuálne platných a plánovaných Zmlúv; zdroj: autori

Železničná trať	Rok	Počet záujemcov	Dopravca	Dĺžka platnosti ZoDSVZ	Dôvod zrušenia
Pardubice - Liberec	2005	3	České dráhy, a. s.	9 rokov	Napriek sťažnostiam zo strany konkurenčných dopravcov bola VS podľa Národného kontrolného úradu korektná
Plzeň - Most	2005	2	České dráhy, a. s.	9 rokov	
Ostrava - Olomouc	2012	3	Neurčený (priame zadanie RegioJet-u, a. s.)	15 rokov	Ponuky uchádzačov boli vyššie ako vtedajšia finančná kompenzácia za výkony vo verejnom záujme; jeden záujemca nesplnil technické požiadavky
Plzeň - Most	2015	5	Neurčený	15 rokov	Diskriminačné podmienky VS
Brno -Bohumín	2019	-	RegioJet, a. s.	8 rokov	-

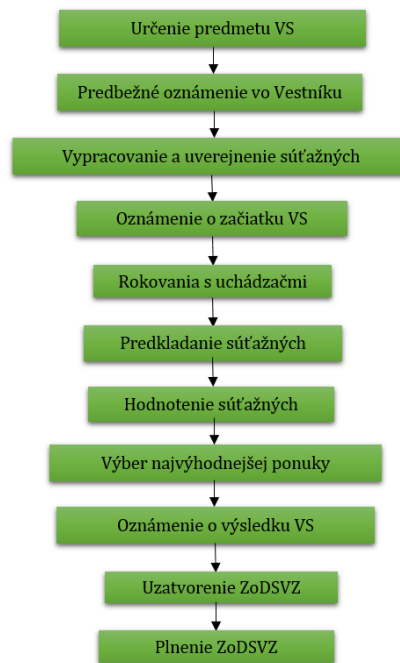
Podľa súčasnej legislatívy môžu objednávateľia dopravných služieb vo verejnom záujme v ČR vybrať dopravcu formou verejnej súťaže alebo na základe priameho zadania, a to porovnaním všetkých ponúk dopravcov v rámci trhovej konzultácie (Gašparík et al., 2015). Tabuľka 3 podáva informácie o aktuálne platných a plánovaných Zmlúvach, uzatvorených na základe verejnej súťaže.

Tab. 3 Prehľad aktuálne platných a plánovaných Zmlúv prostredníctvom VS v ČR; zdroj: autori

Linka	Názov linky	Dopravca	Platnosť Zmluvy od-do	Celkové trvanie Zmluvy
R8	Brno - Ostrava - Bohumín	RegioJet, a. s.	2019-2027	8 rokov
R9	Praha - Havlíčkův Brod - Brno/Jihlava	?	2024-2034	10 rokov
R26	Praha - Beroun - Příbram - Písek - České Budějovice	?	2022-2037	15 rokov
R27	Ostrava - Opava - Krnov - Olomouc	?	2022-2037	15 rokov
R10	Praha - Hradec Králové - Trutnov	?	2028-2043	15 rokov

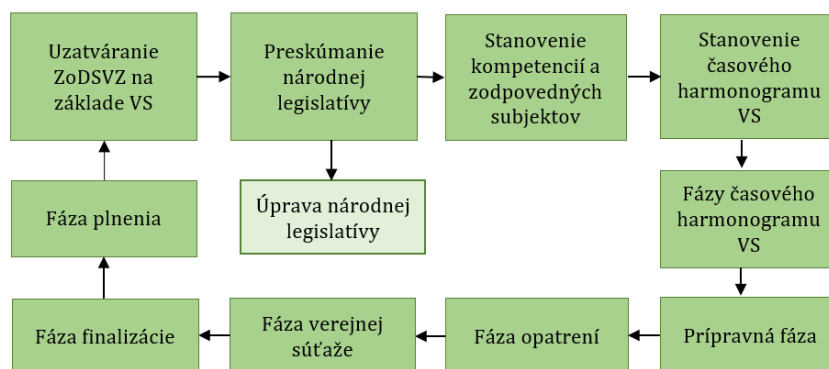
### 3 NÁVRH ČASOVÉHO HARMONOGRAMU VEREJNEJ SÚŤAŽE

Analýzou priebehu VS vo vybraných krajinách sme zistili možný priebeh VS na základe výskytu rovnakých postupných krokov v rámci organizovania VS v ŽOD. Na základe toho sme vytvorili tzv. všeobecnú metodickú schému organizovania VS v ŽOD. Túto metodiku je možné uplatniť pri organizácii a priebehu VS v príslušnom štáte, pričom je dôležité dbať aj na národnú legislatívu príslušného štátu, ktorá sa veľmi často odlišuje od národnej legislatívy iných štátov EÚ. Metodická schéma organizovania a priebehu VS v diaľkovej ŽOD je znázornená na obrázku 1.



Obr. 1 Metodická schéma organizovania verejných súťaží v železničnej osobnej doprave; zdroj: autori

Pri aplikovaní všeobecného modelu metodiky objednávanie dopravných služieb vo verejnom záujme môžeme zdefinovať jednotlivé kompetencie, vyplývajúce z postupných krokov organizácie VS, a príslušné subjekty, ktoré budú priamo zodpovedať za prípravu, organizáciu a priebeh. V podmienkach SR bude podľa navrhutej metodiky zodpovedným subjektom za prípravu, organizovanie a priebeh VS Ministerstvo dopravy a výstavby SR. V prípade vzniku novej národnej Dopravnej agentúry alebo Koordinačného úradu pre verejnú dopravu bude možné, aby všetky kompetencie, prípadne len časť z nich prešla na tieto orgány. Zodpovedný subjekt bude vykonávať všetky činnosti, ktoré sú určené vyššie (napr. príprava a organizácia VS, hodnotenie súťažných ponúk, výber víťazného dopravcu a pod.). Tieto činnosti bude vykonávať prostredníctvom svojich zložiek, resp. prostredníctvom novozriadených útvarov a v spolupráci s manažérom infraštruktúry, teda so ŽSR. Subjektom, zodpovedným za kontrolu VS, ktorá má prebiehať v súlade s ustanoveniami Zákona o verejnom obstarávaní by mal byť Úrad verejného obstarávania. V rámci samotného priebehu VS bude kontrolu priebehu VS vykonávať Protimonopolný úrad SR. Na základe všeobecnej metodiky objednávanie dopravných služieb vo verejnom záujme môžeme navrhnúť priebeh, resp. postupné kroky VS v ŽOD, ktoré sú znázornené na obrázku 2.



Obr. 2 Návrh postupných krokov verejnej súťaže v železničnej osobnej doprave; zdroj: autori

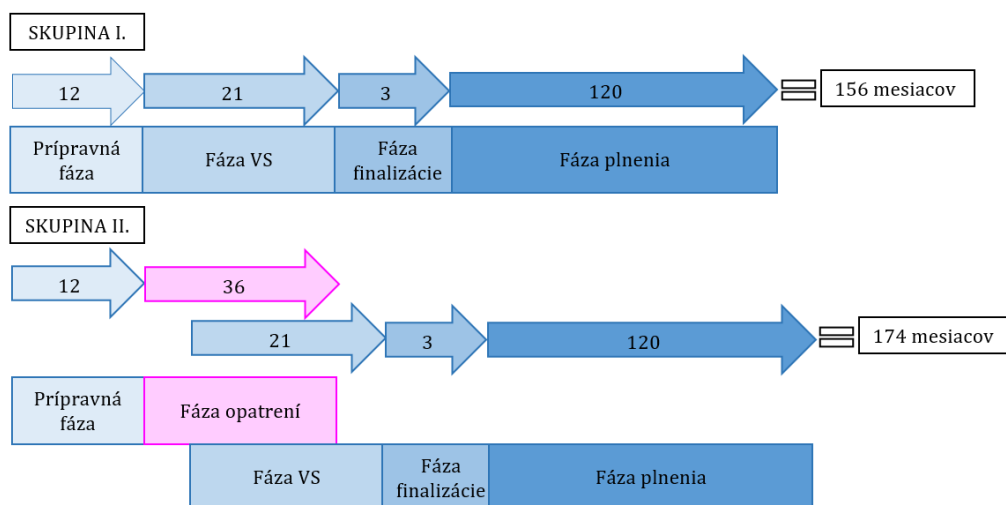
Postupné kroky VS sú určené ako základ celého priebehu VS. To znamená, že kroky sú nemenné a sú jednoznačne dané a ich postupnosť sa nesmie nijako zamieňať. Postup, ktorý je prijatý pre VS umožňuje účasť všetkým poskytovateľom. Tento postup je spravodlivý a rešpektuje zásady transparentnosti a nediskriminácie. Na základe stanovených úloh zodpovedného subjektu je zjavné, že je potrebné vykonať zodpovedajúcu prípravu v stanovenej lehote ešte pred začiatkom VS. Dôvodom je fakt, že vďaka poctivej príprave a stanovení jednotlivých úloh bude môcť víťazný dopravca plniť záväzky vyplývajúce zo Zmluvy

o dopravných službách vo verejnom záujme (ďalej len ZoDSVZ) hneď od začiatku platnosti uzavretej ZoDSVZ. Po rozdelení predmetov VS bude nasledovať plánovanie lehôt priebehu VS pre každú skupinu. Výnimkou bude posledná skupina, pri ktorej bude možné stanovenie lehoty VS separé pre každý predmet VS, patriaci do tejto skupiny vzhľadom na dobu realizácie príslušných opatrení v oblasti infraštruktúry, alebo to môže byť spoločná lehota podľa najdlhšej doby realizácie konkrétneho opatrenia. Realizácia infraštruktúrnych opatrení musí byť však najneskôr šesť mesiacov pred začiatkom platnosti ZoDSVZ na konkrétny predmet VS ukončená. Vztahuje sa to na všetky uvedené skupiny. Vzhľadom na predmet VS je preto vhodné rozdeliť ich do troch skupín podľa harmonogramu realizácie vhodných infraštruktúrnych opatrení alebo kontroly realizácie infraštruktúrnych opatrení. Ide o skupiny infraštruktúrnych opatrení, ako Skupina 1 (žiadne opatrenia), Skupina 2 (realizácia do 3 rokov), Skupina 3 (doba realizácie presahuje 3 roky).

Hoci sa časový harmonogram pre každú VS výrazne líši, fázy procesu sú rovnaké:

- *Prípravná fáza* – vymedzenie železničných tratí a predmetu jednotlivých VS; kontrola stavu infraštruktúry; vypracovanie výhľadového GVD; stanoviť podmienky a požiadavky VS; návrh na rozsah potrebných opatrení.
- *Fáza opatrení* - implementácia potrebných opatrení.
- *Fáza verejnej súťaže* – zverejnenie predbežného oznámenia; príprava súťažných podkladov a hodnotiacich kritérií; začiatok VS; prijímanie a hodnotenie žiadostí o účasť; posudzovanie spôsobilosti (kvalifikácie) jednotlivých uchádzačov, znižovanie počtu uchádzačov, rokovania s účastníkmi, zmena/doplnenie súťažných podkladov, výzva k predloženiu súťažných ponúk a stanovenie lehoty na predloženie, prijímanie a hodnotenie ponúk; výber víťazného dopravcu; doručenie oznámenia o výbere.
- *Fáza finalizácie* – odsúhlasenie a uzatvorenie Zmluvy, uverejnenie Zmluvy, odoslanie oznámenia o uzatvorení Zmluvy.
- *Fáza plnenia* – plnenie Zmluvy počas doby platnosti.

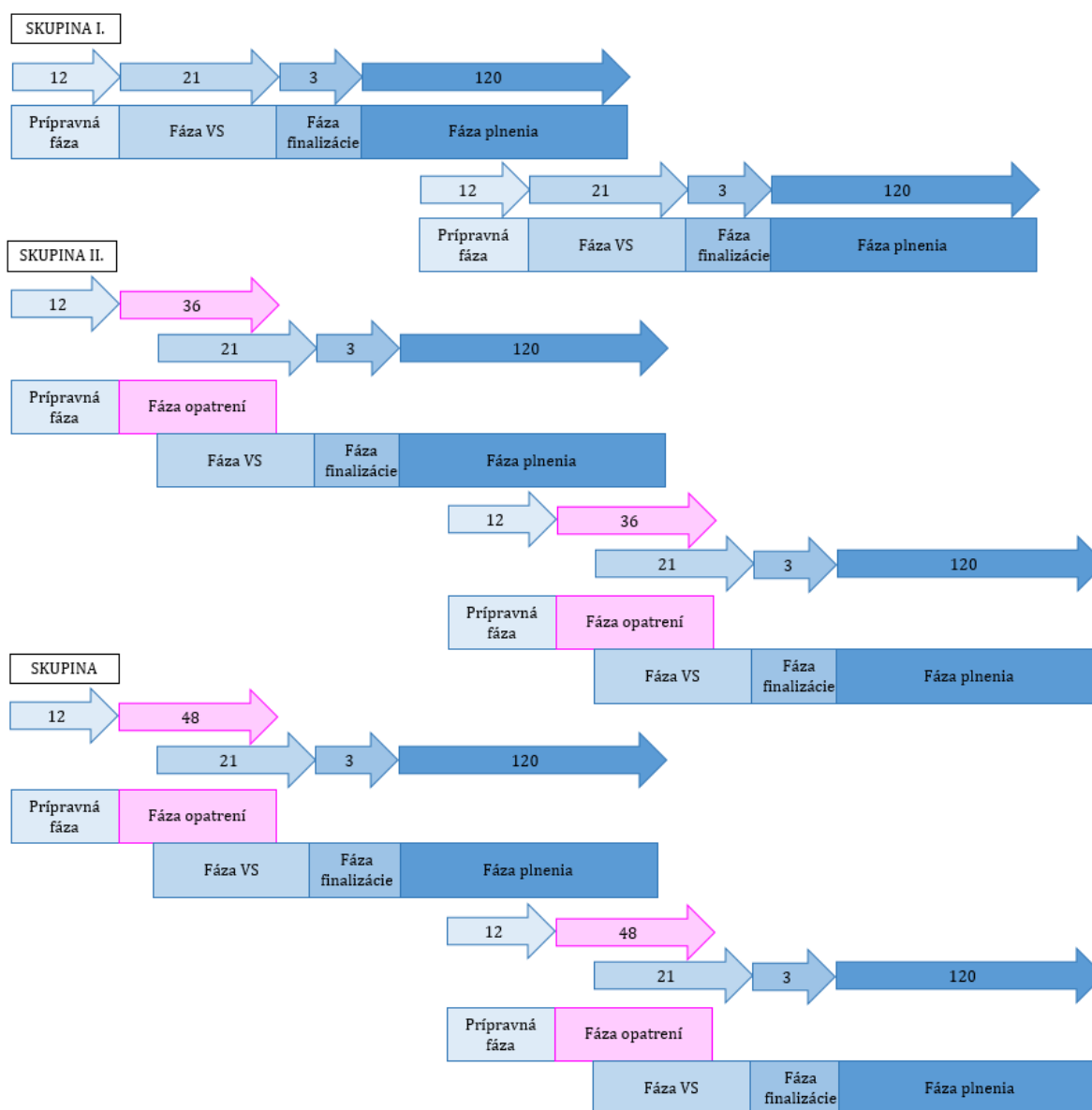
Jednotlivé fázy VS je možné vyjadriť formou časového harmonogramu verejnej súťaže, ktorý zobrazuje celý cyklus, resp. trvanie jednotlivých fáz VS pre každú navrhovanú skupinu prijatých opatrení. Cyklus bude predstavovať okamih začiatku prípravnej fázy až po koniec fázy plnenia, teda koniec platnosti uzatvorenej Zmluvy. Cyklus skupiny I a skupiny II dbá na stanovené lehoty jednotlivých fáz časového harmonogramu verejnej súťaže.



Obr. 3 Grafické znázornenie jedného cyklu; zdroj: autori

Realizácia prípravnej fázy je určená v trvaní 12 mesiacov, teda 1 rok pred samotným začiatkom VS. Táto doba je platná pre všetky skupiny predmetov VS. Po tejto fáze nasleduje fáza priebehu VS, a tá má určenú dobu trvania 21 mesiacov pre všetky predmety VS. Táto doba je rozdelená na menšie časti, a to konkrétne

prvých 12 mesiacov začína plynúť od uverejnenia predbežného oznámenia vo Vestníku EÚ, ďalej doba v trvaní 6 mesiacov od začatia VS a po posledný deň predkladania súťažných ponúk uchádzačov. Posledné 3 mesiace sú určené pre hodnotenie súťažných ponúk a následný výber najvýhodnejšej ponuky spolu so zasláním oznámenia o výbere/vylúčení dopravcu. Fáza finalizácie je určená na dobu minimálne 3 mesiace pri všetkých skupinách predmetov VS. Avšak tento časový horizont je určený minimálnym horizontom 3 mesiace, v prípade, ak by pre konkrétny predmet VS poskytol vozidlá objednávateľ. Odporúča sa túto dobu predĺžiť aspoň na jeden rok, v ideálnom prípade na dva roky, vzhľadom na potrebu zaobstarania železničných vozidiel v kompetencii dopravcu pre následné plnenie ZoDSVZ (tzv. fáza prípravy dopravcu). Fáza plnenia je určená na dobu 120 mesiacov, teda celá doba platnosti ZoDSVZ (10 rokov), od jej začiatku plnenia až po koniec. Podľa ustanovení Nariadenia 1370/2007 je možné platnosť ZoDSVZ predĺžiť na dobu 15 rokov, no je to na zvážení samotného objednávateľa, ako pristúpi k tomuto kroku, keďže ZoDSVZ v SR neboli na takúto dobu v diaľkovej ŽOD uzatvárané. Taktiež v prípade uzatvorenia ZoDSVZ s novým dopravcom, s ktorým MDV SR ešte nespoločovalo môže dôjsť k nespokojnosti z plnenia ZoDSVZ ako zo strany objednávateľa tak aj zo strany dopravcu, prípadne aj zo strany cestujúcej verejnosti.



Obr. 4 Grafické znázornenie dvoch po sebe nasledujúcich cyklov; zdroj: autori

Pri skupine III sa graf cyklu VS zostaví na veľmi podobnom princípe, ako pri skupine II, a dĺžka fázy potrebných opatrení sa bude odvíjať od najdlhšej doby realizácie infraštruktúrnych opatrení alebo od

doby realizácie opatrení zvlášť pre každý predmet VS danej skupiny. Nasledujúca tabuľka znázorňuje prehľad časového harmonogramu verejnej súťaže v SR v dvoch cykloch na základe navrhovanej metodiky.

Tab. 4 Prehľad časového harmonogramu verejných súťaží v SR v dvoch cykloch; zdroj: autori

Skupina	Rozloženie jednotlivých fáz dvoch cyklov					
	Etapa	Prípravná fáza	Fáza opatrení	Fáza VS	Fáza finalizácie	Fáza plnenia
<b>Prvý cyklus</b>						
I	Začiatok	X-36	-	X-24	X-3	X
	Koniec	X-24	-	X-3	X	(X+P)=Y
II	Začiatok	X-66	X-54	X-24	X-3	X
	Koniec	X-54	X-18	X-3	X	(X+P)=Y
III (Fáza opatrení napr. 4 roky)	Začiatok	X-78	X-66	X-24	X-3	X
	Koniec	X-66	X-18	X-3	X	(X+P)=Y
<b>Druhý cyklus</b>						
I	Začiatok	Y-36	-	Y-24	Y-3	Y
	Koniec	Y-24	-	Y-3	Y	(Y+P)=Z
II	Začiatok	Y-66	Y-54	Y-24	Y-3	Y
	Koniec	Y-54	Y-18	Y-3	Y	(Y+P)=Z
III (Fáza opatrení napr. 4 roky)	Začiatok	Y-78	Y-66	Y-24	Y-3	Y
	Koniec	Y-66	Y-18	Y-3	Y	(Y+P)=Z

V tabuľke je možné vidieť rozloženie jednotlivých fáz verejnej súťaže v čase, s určením pre prvý a druhý cyklus. V rámci každého cyklu sú zadefinované skupiny infraštruktúrnych opatrení. Každá skupina opatrení podáva informácie o začiatku a konci jednotlivých etáp VS (hodnoty sú vyjadrené v mesiacoch). Vo fáze plnenia je určený začiatok a koniec prevádzky služieb vo verejnom záujme na danej linke. To znamená, že X, ako časová hodnota vyjadruje začiatok platnosti ZoDSVZ (resp. mesiac začiatku prevádzky vysúťaženej linky) a časová hodnota Y znamená koniec platnosti ZoDSVZ, resp. začiatok platnosti novej ZoDSVZ. Trvanie ZoDSVZ je vyjadrené premennou P (perióda), ktorá je v tomto prípade 120 mesiacov (ako je vyššie spomenuté). Použitím tejto metodiky bude začiatok daného cyklu pre všetky skupiny spoločný, pri dodržaní lehoty platnosti ZoDSVZ 10 rokov. Tento spôsob nám môže pomôcť pri uplatňovaní novej ZoDSVZ na ďalšie obdobie platnosti, to znamená, že ešte pred uplynutím doby platnosti ZoDSVZ bude už pripravené uplatňovanie novej ZoDSVZ, a tým dosiahneme plynulý prechod medzi zabezpečovaním prevádzky na daných linkách. Pri realizácii opatrení v oblasti infraštruktúry na základe tohto návrhu tak môžeme optimalizovať plánovanie, realizáciu a kontrolu realizácie infraštruktúrnych opatrení v budúcnosti, a tým dosiahneme skrátenie doby prípravnej fázy. V konečnom dôsledku tak dosiahneme optimalizáciu celého cyklu VS.



## 4 ZÁVER

V súčasnosti je potrebné riešiť problematiku organizovania verejných súťaží v železničnej osobnej doprave. Z podmienok národnej a medzinárodnej legislatívy vyplýva, že po roku 2023 musia byť Zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvárané len na základe verejnej súťaže. To znamená, že aktuálne uzatvorené Zmluvy priamym zadaním budú platné aj po roku 2023, teda do konca ich doby platnosti. Je teda potrebné nastaviť fungujúci systém organizácie verejných súťaží v železničnej osobnej doprave. Na základe analýzy skúmaného súčasného stavu problematiky na Slovensku a v zahraničí, ako aj súčasného vývoja organizácie verejných súťaží môžeme konštatovať, že na Slovensku bolo vyhlásených viacero verejných súťaží, či už na vybrané regionálne železničné osobné trate alebo na jednu diaľkovú železničnú linku, no všetky skončili s neúspešným výsledkom. Dôvodom bolo netransparentné nastavenie podmienok verejných súťaží či neposkytnutie dostatočného času na prípravu súťažných ponúk, na základe čoho sa mnohí dopravcovia rozhodli svoje ponuky nepredložiť. Návrh časového harmonogramu verejnej súťaže poskytuje prehľad o organizácii a určuje priebeh verejnej súťaže. Objednávateľ dopravných služieb vo verejnom záujme môže mať vzhľadom na vopred stanovené podmienky verejnej súťaže prehľad o tom, kedy je potrebné najneskôr verejnú súťaž vyhlásiť. Navrhnutú metodiku je možné uplatniť aj v regionálnej doprave alebo v medzinárodnej doprave, čomu predchádza potrebné vymedzenie kompetencií medzi jednotlivými subjektmi zúčastnenými na verejnej súťaži.

„Táto práca bola podporená Agentúrou na podporu výskumu a vývoja na základe Zmluvy č. APVV-19-0444.“

## Literatúra

Gašparík, J., Meško, P., a Záhumenská, Z. **2018**. Methodology for tendering the performances in long distance rail passenger transport. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 47(1), s. 19–24. <<https://doi.org/10.3311/pptr.11192>>

Gašparík, J., Stopka, O., a Pečený, L. **2015**. Quality evaluation in regional passenger rail transport. [Procjena kvalitete regionalnog putničkog željezničkog prometa] *Nase More*, 62, s. 114–118. <<https://doi.org/10.17818/NM/2015/SI5>>

Kvizda, M., a Solnička, J. **2019**. Open access passenger rail competition in Slovakia – experience from the Bratislava – Košice line. *Journal of Rail Transport Planning & Management*, 12. <<https://doi.org/10.1016/j.jrtpm.2019.100143>>

Lakatos, A., a Mándoki, P. **2020**. Mode-choice analysis in long-distance, parallel public transport. *Transportation Research Procedia*, 44, s. 332–341. <<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.02.034>>

Nash, C., Smith, A., Crozet, Y., Link, H., a Nilsson, J. E. **2019**. How to liberalise rail passenger services? lessons from European experience. *Transport Policy*, 79, s. 11–20. <<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.03.011>>

Rybicka, I., Drożdziel, P., Stopka, O., a Lupták, V. **2018**. Methodology to propose a regional transport organization within specific integrated transport system: A case study. *Transport Problems*, 13(4), s. 115–125. <<https://doi.org/10.20858/tp.2018.13.4.11>>

Tomeš, Z., Kvizda, M., Nigrin, T., a Seidenglanz, D. **2014**. Competition in the railway passenger market in the Czech Republic. *Research in Transportation Economics*, 48, s. 270–276. <<https://doi.org/10.1016/j.retrec.2014.09.052>>

Abramović, B., Šipuš, D., a Leko, M. **2018**. The analysis of the organisation of Railway Passenger Transport on the liberalised market. *5th International conference on Road and Rail Infrastructure V*. 17. – 19- máj 2018, Zadar. Chorvátsko., s. 847-853. <<https://doi.org/10.5592/co/cetra.2018.658>>

Hranický, M. P., Vojtek, M., Široký, J., a Černá, L. **2019**. Sustainable railway passenger transport on regional level. *Transport Means: Proceedings of the International Conference*, Kaunas, Litva: Kaunas University of Technology, s. 814-819.

Stopka, O., Ľupták, V., a Jeřábek, K. **2018**. Model proposal regarding the integrated passenger transport assessment: A case study. *Transport Means: Proceedings of the International Conference*, Kaunas, Litva: Kaunas University of Technology, s. 719-723.

Vojtek, M. **2021**. Liberalizácia železničnej osobnej dopravy – smelé plány verzus krutá realita. *Medzinárodná konferencia o verejnej osobnej doprave - VOD 2021*, Bratislava, Slovenská republika, s. 47-56.

Záhumenská, Z., Vojtek, M., a Gašparík, J. **2018**. Position of railway passenger transport companies on current liberalized transport market. *10th Year of International Scientific Conference Horizons of Railway Transport 2018*, 235, s. 1-5. <<https://doi.org/10.1051/mateconf/201823500020>>

EÚ. **2007**. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) 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. 1107/70. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R1370&from=EN>

EÚ. **2016**. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2338 zo 14. decembra 2016. ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 1370/2007, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32016R2338&from=EN>

Slovenská republika. **2021**. Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme. Dostupné z: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/zeleznicna-doprava/zmluvy-o-dopravných-sluzbach-vo-verejnom-zaujme-pri-prevadzkovani-osobnej-dopravy-na-drahe>