

PROBLÉM STANOVENIA CENY ZA POSKYTOVANIE SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME A SPÔSOBY ODMEŇOVANIA DOPRAVCOV

PRICING PROBLEM IN PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES AND MANNERS OF REMUNERATION OPERATORS

Katarína Košťálová¹

Anotácia: V článku je uvedený problém stanovenia ceny za poskytovanie služieb v oblasti prímestskej autobusovej dopravy, ktorý je najmä výsledkom Nariadenia (ES) č.1370/2007a jeho aplikácie do praxe. Z dôvodu nepripravenosti obstarávateľov dopravnej obslužnosti, aj zmluvy podpísané na rok 2011 na Slovensku neakceptujú princíp neutrality a primeraný zisk stanovujú ako percentuálny podiel z nákladov. Ďalej článok uvádza spôsoby odmeňovania dopravcov v niektorých vybraných krajinách Európy.

Kľúčové slová: primeraný zisk, prímestská autobusová doprava, riziko (spojené s prevádzkovaním verejnej dopravy)

Summary: The problem which deals with pricing in public passenger transport is discussed in this article. This problem is a result of Regulation (EC) No 1370/2007 and its application to practise. Because of unpreparedness authority, Slovak agreements of 2011 don't accept the principle of neutrality and the reasonable profit is specified as a percentage of costs. The article states manners of remuneration operators in Europe.

Key words: a reasonable profit, public passenger transport, the risk (deals with operating public passenger transport).

ÚVOD

Po aplikácii Nariadenia (ES) č.1370/2007, ktoré na Slovensku, rovnako ako v celej Európe, vstúpilo do platnosti v decembri roku 2009, je téma správneho stanovenia ekonomickej ceny v objednávannej hromadnej osobnej doprave veľmi aktuálna, z dôvodu, že aj napriek zmene legislatívy neexistuje metodika na jej stanovenie. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady jednoznačne stanovilo povinnosť zmluvného vzťahu medzi objednávateľom a poskytovateľom verejných služieb a uprednostnilo tak komerčné princípy tohto zmluvného vzťahu. Toto Nariadenie je postavené na princípe neutrality a teda nie je rozhodujúce, či ide o verejné alebo súkromné subjekty, ktoré sa stanú poskytovateľmi služieb vo verejnom záujme. Pri rešpektovaní podmienok Slovenskej republiky je možné

¹ Ing. Katarína Košťálová, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, Tel.: +421 41 51 33 524, E-mail: katarina.kostalova@fpedas.uniza.sk

konštatovať, že nie vždy je možné princíp neutrality akceptovať a jeho implementácia do praxe má skôr teoretický základ. Práve preto vznikajú mechanizmy zabezpečenia dopravnej obslužnosti vo verejnej doprave s cieľom zabezpečiť dopranú obslužnosť obyvateľov aj v prípade nízkeho dopytu po týchto službách. Jedným z týchto mechanizmov je buď udelenie výlučných práv dopravcovi na poskytovanie služieb vo verejnom záujme alebo poskytnutie finančnej úhrady dopravcom zabezpečujúcim služby vo verejnom záujme. V takomto prípade nastáva problém určenia finančnej úhrady, ktorá nesmie presiahnuť hodnotu rovnajúcu sa čistému finančnému vplyvu, ktorého výška je ovplyvnená podielom primeraného zisku. Výška primeraného zisku bola vždy percentuálnym podielom z výšky ekonomicky oprávnených nákladov, čo umožňuje výhodnejšie postavenie dopravcov, ktorí svoje náklady zvyšujú. Inak povedané, v prípade zefektívnenia prevádzky v dôsledku znižovania nákladov sa dopravcovi zisk znižuje a naopak, pri zvyšovaní nákladov sa aj zisky dopravcu zvyšujú. Z toho dôvodu by mala byť výška zisku závislá od rizika, ktoré so sebou dopravca (prevádzkovateľ dopravy) nesie a ktoré je stanovené v zmluve o službách vo verejnom záujme.

1. ANALÝZA RIZIKA

Riziká, ktoré ovplyvňujú primeraný zisk je v zásade možné rozdeliť do dvoch základným skupín:

- Nákladové riziko: vzniká v prípade nesprávneho stanovenia úrovne predpokladaných nákladov a nesprávne stanovenou zostatkovou cenou investičných nákladov na konci zmluvného obdobia.
- Výnosové riziko: vzniká v prípade poklesu tržieb z dôvodu poklesu dopytu po službách a z dôvodu zmeny štruktúry cestujúcich.

Obe tieto typy rizík môže na seba prevziať jedna zo zmluvných strán, pričom riziko môže byť rozdelené a zdieľané medzi obstarávateľom dopravy a prevádzkovateľom dopravy (dopracom) a to rôznymi spôsobmi:

- Dopravca na seba nepreberá žiadne riziko a teda obstarávateľ nesie so sebou všetky riziká spojené s prevádzkovaním verejnej osobnej dopravy. V takomto prípade sa jedná o zmluvný vzťah s riadiacou zmluvou, kde objednávateľ služieb nesie obe spomínané riziká.
- Dopravca na seba preberá iba nákladové riziká (teda riziká realizačných nákladov) a objednávateľ dopravy nesie výnosové riziko. V tomto prípade ide o zmluvu s uvedením hrubých nákladov.
- A dopravca znáša aj výnosové aj nákladové riziko: jednoduchá zmluva s uvedením čistých nákladov.

2. SPÔSOB ODMEŇOVANIA DOPRAVCOV V EURÓPE

Primeraný zisk je charakterizovaný ako zvyčajná miera návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje prítomnosť resp. neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme (dopracu). Avšak v súčasnosti na Slovensku,

všetky zmluvy uzatvorené na rok 2011 obsahovali percentuálne vyjadrenie zisku z ekonomicky oprávnených nákladov a to vo výške 3,5 % - 5 %. Podobne je systém nastavený vo väčšine európskych krajín, líšia sa len výškou percentuálneho podielu z nákladov. V Českej republike je primeraný zisk až 7,5 % z prevádzkovaných aktív. V Maďarsku (konkrétne v meste Budapešť) bola v roku 2008 uzatvorená zmluva medzi objednávateľom a poskytovateľom služieb, v ktorej bola výška zisku stanovená na hranici 4 % z ekonomicky oprávnených nákladov.

V Poľskom Krakove a vo Varšave je primeraný zisk, podobne ako na Slovensku, definovaný percentuálnym podielom. Rozdielnosť zmlúv je v oblasti týkajúcej sa kvality poskytovaných služieb, kde kvalita je ohodnocovaná zmluvne dohodnutými stimulmi (bonusmi alebo sankciami). Obstarávateľ nesie riziká spojené s výškou dosahovaných tržieb z cestovného. Dopravca je príjemcom týchto služieb a na pokrytie nákladov dostane príspevky od obstarávateľa.

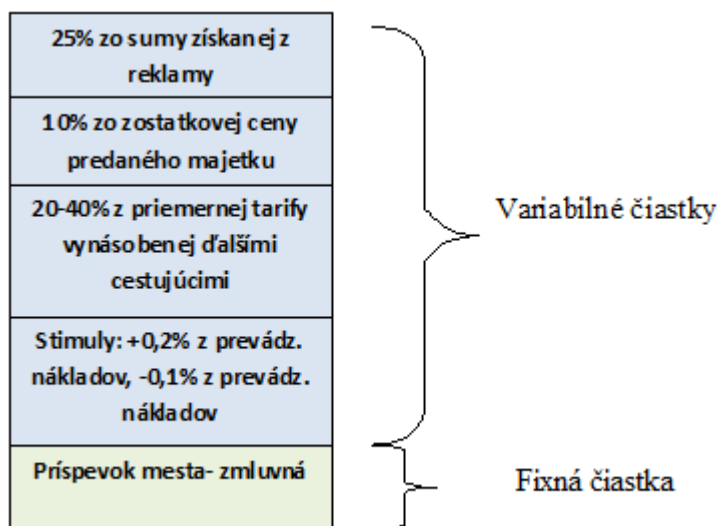
Vo francúzskom meste Dijon, dopravca vykalkuluje tzv. finančný dosah, pričom každá investícia do nových aktíve je hradená obstarávateľom, samotný investičný plán je však realizovaný dopravcom. Podobne je to aj pri údržbách, ktoré sú v prípade veľkého rozsahu hradené obstarávateľom. V kompetencii obstarávateľa je tiež nastavenie požadovanej úrovne cestovného, na základe ktorého, ak klesnú príjmy dopravcu o viac ako 5 %, prehodnocuje sa ponuka dopravnej obslužnosti (resp. platba dopravcovi od objednávateľa výkonov). Mesto Lyon je typické zvláštnosťou týkajúcou sa cestovnou rýchlosťou vozidiel verejnej dopravy. V prípade zmeny cestovnej rýchlosti o 0,3 km/h dochádza k opätovnému prerokovaniu zmeny platby.

Za Nemecko sú analyzované mestá Frankfurt a Elmshorn. Vo Frankfurte, obstarávateľ jednotlivé platby realizuje dopravcovi na konkrétny autobus. To znamená, že výška platby pre konkrétny autobus je závislá od jeho typu a druhu. Tiež je cena stanovená za km, rovnako v závislosti a typu vozidla. Hrubá cena zákazky je nastavená tak, že v prípade poklesu cestujúcich toto riziko znáša obstarávateľ dopravnej obslužnosti. Cena zákazky sa môže počas doby trvania zmluvy meniť, ak sa dokáže, že dopravca so sebou nesie väčšie riziko, ako bolo predpokladané na začiatku zmluvného obdobia. Rovnako ako v Poľsku, aj tu funguje systém bonusov a malusov, ktorý stanovuje výšku bonusov max. 2 % z ročnej platby a výška pokút je až do 5 % z ročnej platby. V meste Elmshorn, dopravca dostane striktné danú sumu, ktorá sa počas doby trvania zmluvného vzťahu nemení. Keďže táto suma je pevne stanovená, nepredstavuje pre objednávateľa služieb žiadne priame riziko. Zmena primeraného zisku dopravcu je ovplyvnená počtom prepravených cestujúcich. Dopravca získa 0,35 % cestovného za každého nového získaného cestujúceho, pričom základ pre výpočet vychádza z prvého roka prevádzky.

V Londýne, metropole Veľkej Británie, je výška platby, ktorá zahŕňa aj zisk dopravcu, závislá výrazne od kvality poskytovanej dopravnej obslužnosti. V prípade obzvlášť nízkeho plnenia povinností môže obstarávateľ odstúpiť od zmluvy. Výška platby je závislá od spoľahlivosti prevádzkovateľa, a preto ako základná hodnota plnenia kvality služieb je 80 % úspešnosť (napr. v prípade meškania). Ak prevádzkovateľ dosiahne spoľahlivosť 82 %, oprávňuje ho to zvýšiť zmluvnú cenu o 1,5 %. Ak dosiahne spoľahlivosť 84 %, dosiahne

zvýšenie ceny o 3 % a pod. V opačnom prípade, keď jeho spoľahlivosť plnenia je 78 %, musí odpočítať 1 % z ceny, pri 76 %-nom plnení odpočíta 2 % a pod. Výška maximálneho bonusu, ktorý môže prevádzkovateľ dosiahnuť je 15 % a najvyššia sankcia je do výšky 10 % zmluvnej ceny.

V španielskom meste Oviedo je kontrola kvality meraná pomocou indexu spokojnosti zákazníka a od jeho výsledku závisí výška bonusov, či sankcií. Výška bonusov je od 0,2 % z prevádzkových nákladov a sankcie od 0,1 % z prevádzkových nákladov. Celková cena zákazky je rozdelená na dve časti (obr. 1):



Obr. 1 - Spôsob zostavenia ceny zákazky v Španielsku

To znamená, prevádzkovateľ získava ďalšie platby:

- z reklamy vo výške 25 %,
- z navyše získaných cestujúcich 20 – 40 % tržieb.

Z nečlenských krajín EÚ má špecifický spôsob odmeňovania napr. Švajčiarsko. V tejto krajine je systém nastavený tak, že prevádzkovateľ znáša všetky prevádzkové náklady, ako náklady na pohonné hmoty a energie, mzdy, údržbu a pod. a tiež investuje do autobusov a ďalších aktív súvisiacich s prevádzkou. Prevádzkovateľ (napr. v meste Sundsvall) má za povinnosť každoročne zvýšiť počet prepravených osôb o 2 %. Ak táto hranice nedosiahne požadovaných 2 %, musí zvýšiť svoje marketingové úsilie o 4 %.

ZÁVER

Z uvedených analýz jednotlivých krajín je možné konštatovať, že platba v týchto krajinách je do istej miery spojená s mierou rizika prevádzkovateľa. To znamená, že primeraný zisk by mal byť závislý na riziku, ktoré môže mať charakter či už samotného rizika z podnikania v cestnej doprave, ale aj rizika, pri ktorom môže dôjsť k strate vozidiel, poškodeniu vozidiel, ohrozeniu cestujúcich, strate zamestnancov, zvýšeniu cien v cestnej doprave a tým strate zákazníkov, zhoršeniu úrovne dopravnej infraštruktúry a pod.

*Príspevok bol vypracovaný s podporou projektu:
MŠ SR VEGA č. 1/0144/11 POLIAK, M.: Vplyv zmeny kvality poskytovaných služieb verejnej
hromadnej osobnej dopravy na zvyšovanie jej konkurencieschopnosti vo vzťahu
k individuálnemu motorizmu*

POUŽITÁ LITERATÚRA

- (1) KALAŠOVÁ, A. : Externalities and their influence on safety = Externality a ich vplyv na bezpečnosť/ In: Archives of Transport System Telematics, international Scientific Journal, published of Polish Association of Transport Telematics, roč. 2, č. 3, str.27-30, ISSN 1899-8208.
- (2) KONEČNÝ, V.: Komparatívna analýza dopadov cestnej dopravy na životné prostredie; In: Aktuálne problémy v podnikaní v cestnej doprave : zborník príspevkov z 9. odborného seminára : 21.11.-22.11.2006, Agroinštitút - Kongresová sála, Nitra. - V Žiline: Žilinská univerzita, 2006. - ISBN 80-8070-610-7. - S. 60-69.
- (3) POLIAKOVÁ, A.: Vývoj dotácií a problematika výnosov z dotácií poskytnutých dopravnému podniku, In: Aktuální problémy v dopravě 2009 : sborník příspěvků, Pardubice 2009. - Pardubice: Institut Jana Pernera v Praze ve spolupráci s Přepravní laboratoří Dopravní fakulty Jana Pernera, 2009. - ISBN 978-80-86530-58-1. - S. 219-224.
- (4) VAN DE VELDE, D. a kol.: Contracting in urban public transport; European Commission – DG TREN; Amsterdam; 2008.
- (5) Zákon č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave
- (6) POLIAK, M. – KONEČNÝ, V.: Trh hromadnej osobnej dopravy a jej financovanie, vydala ŽU v Žiline v EDIS – vydavateľstve ŽU; 1. vydanie, 176 strán; Žilina; ISBN 978-80-8070-999-0.
- (7) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 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.
- (8) EUROPEAN COMMISSION DG-TREN, Contracting in urban public transport, Amsterdam, 14 January, 2008.
- (9) EUROPEAN COMMISSION DG-TREN, Contracting in urban public transport, Appendix: Contract Tables, Amsterdam, 14 January, 2008.