

# MUNI

## Test hospodářské vyváženosti

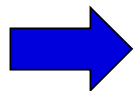
Monika Jandová  
Masarykova univerzita

XVIII. seminář Telč 2024



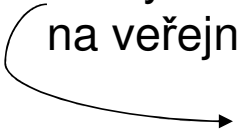
# Motivace

- Směrnice EU 91/440 z roku 1991 – dopravci mohou žádat o právo na přístup na trať (směrnice 2016/2370/EU).
- Cílem železničních reforem EU od roku 1991 bylo vytvořit **jednotnou železniční síť** prostřednictvím liberalizace a směrnic o otevřeném přístupu + členské státy si ponechaly **závazky veřejné služby**, aby zajistily komplexní pokrytí železniční sítě.
- **Nedostatek kapacity** a přetížení tratí.
- Rostoucí popularita open access konkurence + **koexistence se službami na základě smlouvy o veřejných službách**.



**Konkurence vyžaduje nastavení pravidel**

# Legislativní nastavení na unijní úrovni

- Směrnice 2012/34/EU ve znění směrnice 2016/2370 **otevřela trh vnitrostátních služeb osobní železniční dopravy** s cílem dokončit jednotný evropský železniční prostor = **důsledky pro organizaci a financování služeb.**
- Test ekonomické rovnováhy zavedený za účelem **nalezení rovnováhy nových služeb osobní dopravy se závazky** veřejné služby (čl. 11 Směrnice 2012/34/EU):
  - Na vyžádání regulátor rozhodne, zda by byla ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby.  
 orgánu, který uzavřel smlouvu na veřejné služby/ je oprávněn omezit přístup; provozovatele; dopravce v závazku

# Implementace legislativně

- **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1795**, kterým se stanoví **postup a kritéria** pro použití testu ekonomické rovnováhy podle článku 11 směrnice 2012/34/EU:

*“Členské státy mohou do svých právních předpisů **zavést možnost odeprít přístup k infrastruktuře**, pokud by novými službami v osobní železniční dopravě s otevřeným přístupem byla ohrožena hospodářská vyváženost takových smluv o veřejných službách.“*

- Test by měl být založen na **odpovídající ekonomické metodice**.

*“Zásady metodiky by měly být jasné, transparentní a nediskriminační“ (čl.14, odst. 1, Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1795)*


# Základní pravidlo testu

– „*Hospodářská vyváženost se považuje za **ohroženou**, pokud by nová služba v osobní železniční dopravě měla **podstatný negativní dopad** alespoň na jeden z níže uvedených prvků:*

*a) **ziskovost služeb**, které železniční podnik provozuje na základě smlouvy o veřejných službách;*

*b) **čisté náklady** vzniklé příslušnému orgánu, který udělil smlouvu o veřejných službách.“ (čl.10, odst. 1, Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1795)*

# Výzkumná otázka

- Přístup Komise je v **obecných rysech**  zajímavé řešit vybrané aspekty **praktického provádění testu**.

## Jak se liší nastavení testu v jednotlivých zemích EU?

- Nyní: RAK, NĚM, IT, ŠVÉD, FIN, BEL, ŠP, UK

# Problémy související s národní implementací

- **Rozdílný přístup** k přímo zadaným a soutěženým smlouvám o veřejných službách
  - Některé země uplatňují přísnější kritéria pro přímo zadané smlouvy, což vytváří nerovné podmínky.
- **Obtíže při kvantifikaci a nastavení vah různých faktorů**
  - Je složité vyčíslit a porovnat finanční dopady na provozovatele veřejných služeb s přínosy pro cestující a společnost.
  - Nedostatek relevantních dat pro analýzu.
- **Časové lhůty a načasování testu**
  - Krátké lhůty pro provedení testu mohou vést k nedostatečné analýze.
  - Nejasnosti ohledně toho, kdy přesně by měl být test proveden v případě nově soutěžených smluv.
- **Administrativní zátěž**
  - Proces může být náročný jak pro regulátory, tak pro žadatele o přístup a provozovatele veřejných služeb.

# Kontroverze

Je potřeba více flexibility.

Míjí se účinností.

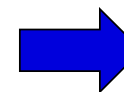
Komplikace pro  
mezinárodní služby.

Chybí nastavení prahových hodnot.



Brání hospodářské soutěži.

Pravidla nejsou jednoznačná.





# Příklady nejasných aspektů

- Co znamená „**podstatný**“ - např. „podstatný negativní dopad“?
- Jak se vypořádat **se sníženou motivací** železničního podniku, který plní smlouvu o veřejných službách, jednat konkurenčně vzhledem k systému kompenzace realizovaných ztrát, který je pro něj příznivý?
- Jak měřit **potenciální přesun poptávky na nové služby**? Je např. cenová elasticita poptávky vhodným proxy?
- Odhady budoucího vývoje byly dosud vždy založeny na **konkrétní hodnotě**. Je rozumné pracovat s pravděpodobnostmi a intervaly?

# Závěr...

- Komplexní empirický výzkum národních pravidel testu a jejich uplatňování zaměřené na kritéria hodnocení, názory, zkušenosti a nedostatky
  - Identifikace společných znaků a rozdílů (?)
  - Kvalitativní výzkum (regulátoři, dopravci)
- Omezené **zkušenosti** regulačních orgánů
  - např. RAK: pouze jedna žádost o EET - nedokončená, stažená)
- Dynamický přístup
- „*Metodika hodnocení by se měla v průběhu času vyvíjet, zejména s ohledem na zkušenosti získané regulačními orgány*“ (CER, 2013).

# Děkuji za pozornost!



XVIII. seminář Telč 2024

ITREGE P

MUNI

**MUNI**