

Europeizácia verejných služieb a jej efekty

Europeanization of public services and its effects

Jana Marasová, Mária Horehárová

<https://doi.org/10.33542/VSS2020-2-01>

Abstract

The decision to liberalize public services of general interest represented a revolutionary change in the European Community in terms of the tradition of providing these services and, consequently, a long and complicated process based on negotiations within the European institutions as well as between them and the Member States. This paper focuses on a brief analysis of the course and resulting effects of the current liberalization process in the three network sectors of public services, which are rail transport, electricity and postal service. It also includes an evaluation and comparison of the fulfillment of expectations of the inhabitants of some selected member states.

Keywords: liberalization process, public services, general interest, Europeanization

Úvod

Základom verejných služieb je tzv. všeobecný záujem, ktorý súvisí s podstatnými potrebami obyvateľstva, a ktorý spočíva v zabezpečovaní týchto potrieb prostredníctvom spoločenského prerozdelenia. Vyjadruje jeden z kľúčových princípov európskeho spoločenstva a jeho ekonomiky, ktorou je solidarita. Verejné služby, resp. služby všeobecného (ekonomického) záujmu historicky nepodliehali trhovému systému, ale špecifickým pravidlám, ktorých cieľom bolo a je zabezpečiť tri hlavné ciele: umožniť prístup každému obyvateľovi k službe považovanej za nevyhnutnú, posilňovať aspekt solidárnosti v ekonomických, sociálnych, územných a medzigeneračných vzťahoch, a garantovať financovanie potrebnej infraštruktúry a investícií z dlhodobého hľadiska. V každej európskej krajine je zabezpečovanie týchto služieb poznačené určitými špecifickými skutočnosťami, históriou, ako aj rozložením mocenských síl v spoločnosti. Ich spoločným znakom však je, že dané služby historicky zabezpečovali štátne podniky, ktoré mali väčšinou pozíciu monopolného postavenia na národnej alebo regionálnej úrovni.

V rámci europeizácie verejných služieb sa od konca 80. rokov 20. storočia začali v západoeurópskych členských krajinách európskeho spoločenstva uplatňovať liberalizačné politiky, a to predovšetkým v sektoroch tzv. sieťových služieb (napr. komunikácia, energia, doprava). Tieto politiky postupne otvárali možnosti, aby na poskytovaní daných služieb

participovali aj konkurenčné podniky. Na začiatku nového tisícročia, po ich vstupe do EÚ, sa do tohto procesu zapojili i bývalé plánované ekonomiky strednej a východnej Európy. Liberalizácia sa vo viacerých oblastiach uskutočňuje prostredníctvom tzv. európskych balíčkov, ktoré predstavujú jej harmonizačný legislatívny rámec.

1. Metodológia spracovania príspevku

Cieľom tohto príspevku je na jednej strane poukázať, aký je stav liberalizačného procesu viac ako 30 rokov od jeho začiatku v integrujúcej sa Európe a približne 20 rokov po zapojení sa do daného procesu nových členských krajín, a na druhej strane preskúmať ekonomické a sociálne dôsledky liberalizácie, resp. europeizácie verejných služieb poskytovaných v sieťových odvetviach. Opierajúc sa o prvú európsku štúdiu tohto druhu, ktorá bola prednesená v Európskom parlamente v januári 2019, a na vypracovaní ktorej sme sa podieľali, sa v našom príspevku orientujeme na tri sektory: železničnú dopravu, elektru a poštové služby.

Hlavnými metódami spracovania danej problematiky je metóda historického pozorovania aplikovaná na samotný predmet skúmania, a metóda komparácie, ktorú sme využili najmä pri porovnávaní očakávaní a postojov obyvateľstva vybraných krajín, vrátane Slovenska, voči procesu liberalizácie predmetných verejných služieb všeobecného záujmu, ale aj pri posúdení organizácie a priebehu liberalizačného procesu v daných krajinách. Metódu analýzy a syntézy ako nevyhnutnú súčasť vedeckého skúmania uplatňujeme pri charakteristike pozitívnych i negatívnych dôsledkov liberalizácie ako i pri poukázaní na pretrvávajúce problémy a riziká, ktoré z nej vyplývajú.

2. Východisková situácia liberalizačného procesu

Začiatky procesu liberalizácie verejných služieb úzko súvisia s výraznými premenami ekonomického prostredia od 80. rokov 20. storočia, ktoré spočívali v tendencii k deregulácii a k liberalizácii trhov všeobecne. Bol to prejav prechodu od „kapitalizmu kontrolovaného štátom“ ku „kapitalizmu namiesto štátu“. Počas tzv. zlatého veku, to znamená tridsiatich ekonomicky prospešných rokov od 2. svetovej vojny až do polovice 70. rokov, dominantné myslenie vo vyspelých krajinách bolo založené na ekonomike regulovanej štátom. Všetky opatrenia a intervencie štátu v uvedenom období mali za cieľ korigovať excesy trhu a mierniť prílišnú tvrdosť kapitalistického systému. Štát bol v pozícii určitého útočiska vo vzťahu k svojvoľnosti a nespravodlivosti, ktorý pod tlakom sociálnych zápasov intervenoval v hospodárskom živote prostredníctvom legislatívnych nariadení týkajúcich sa najmä pracovného prostredia, daňového a redistribučného systému, aby tak humanizoval tvrdosť kapitalistického spôsobu výroby. Aplikujúc keynesiánsku hospodársku politiku, štát mal týmito intervenciami zabezpečovať hlavne plnú zamestnanosť a ekonomický rast.

Po ekonomicky ťažkej dobe najmä v 2. polovici 70. a v 1. polovici 80. rokov sa situácia začala radikálne meniť. Dominantným sa stalo neoliberalné myslenie a z neho vychádzajúca hospodárska politika. Pohľad na štát ako na ochrancu sa modifikoval: väčšina ekonómov ho začala vnímať ako parazita, inštitúciu, ktorá bráni hospodárskemu rozvoju. Vyspelý svet vstúpil do fázy, ktorú Albert¹ (1991, s. 291 – 292) nazýva „fázou kapitalizmu namiesto štátu“, a ktorej princípy sa podľa autora dajú zhrnúť do tvrdenia, že trh je dobrý a štát zlý. Kým predtým bolo sociálne zabezpečenie chápané ako kritérium pokroku spoločnosti, teraz sa pokladá za dôvod k lenivosti či prekážku iniciatívy ekonomických subjektov. Dane, považované za podstatný prostriedok zabezpečenia súladu medzi hospodárskym rozvojom a sociálnou spravodlivosťou, sa začali vnímať ako brzda najdynamickejších a najpodnikavejších jednotlivcov. Podľa neoliberalného prístupu bolo treba dane znižovať a oslobovať úlohu štátu v každom smere, aby sa v trhovom prostredí mohli uvoľniť existujúce kreatívne energie. Vo väčšine vyspelých krajín zaznievali silné hlasy liberálnych ekonómov, podľa ktorých štát nemá do ekonomiky zasahovať ani v sociálnej ani v hospodárskej oblasti. Naopak, je potrebné začať privatizovať aj také oblasti, ktoré tradične zabezpečovali štátne monopoly.

Tieto myšlienkové prúdy sa vo viacerých krajinách reálne prejavili v privatizácii celých sektorov v národných ekonomikách, a dokonca aj v prvých úvahách o privatizácii sektorov verejných služieb všeobecného záujmu, najmä školstva, zdravotníctva, energetiky, poštových služieb či dopravy. Do uvedených procesov na prelome 20. a 21. storočia dynamicky vstúpili aj bývalé plánované ekonomiky, k čomu prispela značná miera ich stotožnenia sa s liberalizačnými tendenciami v týchto sektoroch, ale aj normatívna podpora ich liberalizácie zo strany európskych inštitúcií. Pre podnikateľské subjekty tak vznikol nový priestor, kde sa môžu realizovať a prispievať k modernizácii a rozvoju týchto služieb, ktoré vo väčšine krajín, tak starých ako i nových členov EÚ, neboli a ani o 30 rokov neskôr nie sú práve v najlepšej kondícii.

Z dôvodu hospodárskej krízy a následného nástupu ekonomického liberalizmu, sociálny kompromis keynesiánstva sa dostal do úzadia a európska integrácia v 70. a 80. rokoch stagnovala. V takomto kontexte euroskepticizmu bol v roku 1986 prijatý Jednotný európsky akt ako iniciačný dokument skutočnej europeizácie verejných služieb. O to viac, že v podstate od začiatku európskej histórie až po prijatie tohto zmluvného textu väčšina diskusií, myšlienok a návrhov mala za cieľ skôr spoluprácu medzi štátmi a ich národnými operátormi ako rozvoj konkurencie medzi nimi. Bauby (2019, s. 8), dlhoročný pracovník vo francúzskej energetike a zanietený Európan pokladá toto obdobie za éru mnohých

¹ Francúzsky ekonóm Michel Albert (1930 – 2015) rozlišuje 3 fázy kapitalizmu v dvoch storočiach od 1791 do 1991: od 1791 – kapitalizmus proti štátu; od 1891 – kapitalizmus kontrolovaný štátom; od 1991 – kapitalizmus namiesto štátu.

nevyužitých príležitostí, ktoré mohli viesť k vytvoreniu originálnej európskej referenčnej a solidárnej hodnoty verejných služieb všeobecného záujmu.

3. Pojmový aparát europeizácie verejných služieb

Na začiatku tejto časti pokladáme za dôležité, vzhľadom na komplexnosť skúmaného procesu, vymedziť viaceré pojmy, ktoré sa s danou problematikou prepájajú v jej historickej genéze. Ide o *europeizáciu*, *voľný pohyb*, *harmonizáciu*, *liberalizáciu* a *privatizáciu* verejných služieb.

Hoci *europeizácia* sa v slovníkoch cudzích slov vysvetľuje v prvom rade ako šírenie európskej kultúry a európskeho spôsobu života, na úrovni medzinárodných vzťahov v európskom regióne ju možno považovať za ekvivalent *integrácie*. V tomto kontexte ju vnímame aj z hľadiska našej problematiky verejných služieb všeobecného záujmu. *Europeizácia* napreduje prostredníctvom *harmonizácie* alebo *liberalizácie*. Stratégia europeizácie verejných služieb všeobecného záujmu v EÚ spočívala na jej začiatku v prístupoch zameraných na odstraňovanie prekážok výmeny na európskom území a na odmietaní akejkoľvek formy diskriminácie. Išlo v podstate o začleňovanie služieb dopravy, elektriny a pošty do budovania najprv „spoločného“, neskôr „jednotného“ a nakoniec „vnútorného“ trhu v každom z týchto troch sektorov. Tento prístup však v sebe od začiatku obsahoval aj určitú dávku mýtu (Bauby, 2019), pretože ak hovoríme o trhu, predpokladáme existenciu územia, na ktorom sa verejné služby rozvíjajú a voľne „pohybujú“, kde sa ponuka a dopyt „stretávajú“, aktéri sú o všetkom informovaní a ceny konvergujú podľa stavu ponuky a dopytu. Ale trhy železničnej dopravy, elektriny a poštových služieb majú vlastné podstatné charakteristiky v tom, že sú teritorializované, ukotvené na konkrétnych územiach, majú svoje fyzické, ľudské, sociálne a kultúrne špecifiká a môžu sa pohybovať len v rámci prispôbovaných štruktúr. Preto, v každom z týchto troch sektorov, museli autori európskych pravidiel uznať, že infraštruktúrne siete sa spájajú s exkluzívnymi právami, ktoré ekonómovia (Mankiw, 2013, s. 393) nazývajú *prirodeným monopolom* a ktoré predstavujú prvú prekážku europeizácie v zmysle voľného pohybu. Okrem výroby elektriny sa produkcia týchto služieb nedá „delokalizovať“. Územie toho-ktorého členského štátu predstavuje príležitosti v zmysle ďalšieho rozvoja, ale aj obmedzenia, pretože sú potrebné neustále adaptácie jeho špecifickým potrebám. Ak teda budovanie vnútorných trhov sektorov verejných služieb všeobecného záujmu má dlhodobé ciele, s veľkou pravdepodobnosťou spočívajú v riešeníach prispôbovaných územiach jednotlivých štátov, čo znamená, že sa budú rozvíjať ako „teritoriálne služby“, hovorí Bauby (2019, s. 20).

Pojem *voľný pohyb* súvisí s kľúčovým princípom nediskriminácie a s cieľom štyroch základných slobôd v rámci spoločného vnútorného trhu európskeho územia, ktoré boli definované už v Rímskej zmluve (1957) a reálne sa naplňali najmä od začiatku nového

tisícročia. Podstata *voľného pohybu* spočíva v odstraňovaní zákonných, hospodárskych, technologických sociálnych či kultúrnych prekážok, ktoré by zabraňovali napĺňaniu účinnosti základných slobôd.

Harmonizácia a liberalizácia rezonovali v diskusiách európskeho spoločenstva v rokoch 1980 – 1990 ako alternatívne možnosti europeizácie verejných služieb všeobecného záujmu, a to vo vzťahu k ich špecifikám. Dokazuje to Zelená kniha Európskej komisie (EK) z roku 1991 – COM(91)476, kde sa uvažuje buď o úplnej liberalizácii, čo by viedlo k spochybneniu poskytovania služieb všeobecného záujmu za dostupné ceny všetkým, alebo o úplnej harmonizácii v zmysle ich zabezpečovania jedným operátorom za jednotné ceny, čo v sebe predstavovalo riziko príliš rigidnej organizácie a vzniku možných dodatočných nákladov. Zároveň sa v tejto knihe zdôrazňuje, že udržanie *status quo* by pravdepodobne viedlo k prehĺbeniu rozdielu medzi už tak odlišnými pozíciami na tzv. Európu dvoch rýchlostí. Práve v tomto kontexte spomínaná Zelená kniha navrhovala skombinovať harmonizáciu poskytovania verejných služieb, založenú na definícii univerzálnej služby dostatočnej kvality a dostupnej ceny v kontexte európskeho spoločenstva, s čiastočnou a postupnou liberalizáciou tak, aby sa udržala ekonomická a finančná rovnováha nevyhnutná pre poskytovanie týchto verejných služieb všeobecného záujmu. EK začala uplatňovať práve tento prístup spájajúci vzájomné výhody na jednej strane harmonizácie spočívajúcej v kooperácii a koordinácii a smerujúcej k postupnej konvergencii k „spoločnej hodnote“, ktorú tieto služby predstavujú, a na druhej strane liberalizácie ich poskytovania. Ale väčšina členských krajín a dotknutých aktérov dlhodobo odmietala akúkoľvek formu harmonizácie v mene ich vlastnej histórie a národných výhod, čo viedlo k nerovnováhe pôvodného scenára a k posilňovaniu liberalizácie. V tejto súvislosti je dôležité konštatovať, že ak liberalizácia verejných služieb v EÚ dnes dominuje nad harmonizáciou, je to preto, že to chceli jej členské štáty. Tie rozhodujú o európskych pravidlách a o ich uplatňovaní na národnej úrovni. Európska komisia má monopol na legislatívnu iniciatívu, ale jej realizácia je na zodpovednosti členských štátov.

Liberalizácia predstavuje politiku verejnej autority spočívajúcu v postupnom procese prechodu z jedného spôsobu organizácie na iný, ktorý je otvorenejší konkurencii. Z vyššie uvedeného však vyplýva, že nie je a ani nikdy nebola jediným spôsobom europeizácie. Zároveň Genoud (2004, s. 2) zdôrazňuje, že liberalizácia neznamená dereguláciu, resp. kvantitatívnu redukciu štátnych zásahov, ale skôr ich transformáciu. V súvislosti s liberalizáciou verejných služieb sa regulácia zameriava najmä na podporu konkurencie, prístup konkurentov k sieťam, protikonkurenčné správanie bývalých monopolov, na bezpečnosť poskytovania služieb, kontrolu cien a na zabezpečenie univerzálnej služby.

Posledný pojem v rámci problematiky verejných služieb, *privatizácia*, sa vzťahuje predovšetkým na bývalé plánované ekonomiky, kde tak ako v celom hospodárstve aj v sektore týchto služieb, sa štátne, resp. spoločenské vlastníctvo menilo na súkromné, a to buď rýchlou

cestou – tzv. šokovou terapiou v 90. rokoch, alebo pomalšie, keď sa táto transformácia rozložila na dlhšie obdobie. Vo všeobecnosti a vo vzťahu k našej problematike *privatizácia* znamená zmenu štatútu podnikov poskytujúcich predmetné verejné služby. Je záležitosťou členských štátov, európske inštitúcie im v tejto oblasti nestanovujú žiadne povinnosti.

4. Europeizácia troch sektorov verejných služieb všeobecného záujmu

Od začiatku išlo o bezprecedentný proces s mnohými otázkami: ako by bolo možné z dlhodobej perspektívy europeizovať železničnú dopravu, produkciu a distribúciu elektriny a poštové služby v kontexte tak rôznych jednotlivých národných dejín daných sektorov, ktoré sú zakotvené v ich špecifických inštitúciách? Rímska zmluva dala v tomto smere len dve základné, už spomínané orientácie spočívajúce na jednej strane v postupnom odstraňovaní prekážok výmeny medzi členskými štátmi, a na druhej strane v odmietaní akejkoľvek formy diskriminácie súvisiacej s národným charakterom či pôvodom. Jedinou existujúcou referenciou v tej dobe boli USA, hoci ich organizácia verejných služieb zakotvená vo federálnom štáte len málo korešpondovala so situáciou a cieľmi budovania Európy. Je pravdou, že od začiatku 80. rokov sa vo Veľkej Británii uplatňovala politika M. Thatcherovej, ktorú tiež bolo možné pokladať za určitú referenciu, ale len čiastočnú, nakoľko jej podstatou bola privatizácia verejných služieb a nie ich europeizácia. Bolo teda potrebné nájsť či vytvoriť úplne nové riešenia. V kontexte, ktorý bol niekoľko desaťročí poznačený keynesiánstvom, navrhované riešenia sa zameriavali viac na harmonizáciu, resp. spoluprácu medzi členskými štátmi a ich národnými operátormi ako na to, aby si navzájom konkurovali.

4. 1. Železničná doprava

Už po prijatí Rímskej zmluvy v roku 1957 muselo Európske hospodárske spoločenstvo (EHS) vypracovať spoločnú politiku v oblasti dopravy, pretože to bola jedna zo štyroch politík ustanovených v uvedenej zmluve. Bolo viac ako samozrejmé, že zvolená integračná stratégia na budovanie spoločného trhu, majúca za cieľ postupne odstraňovanie prekážok obchodu medzi šiestimi zakladajúcimi štátmi vyžadovala, aby sa aj, resp. predovšetkým doprava začala rozvíjať a organizovať na celom území daných štátov na rovnakej technickej, hospodárskej a spoločenskej úrovni, aby tak umožnila voľný pohyb tovarov a osôb. Ale europeizácia dopravy sa následne uskutočňovala len veľmi pomaly a so značnou neochotou zúčastnených krajín. Rímska zmluva síce predvídala spoločnú politiku v tejto oblasti (Horeháj, 2009), ale neurčovala jej obsah. Stanovovala však niektoré princípy, medzi inými aj uznanie „verejnej služby“ (čl. 13), a indikovala niektoré postupy na jej zabezpečenie. Obsahová náplň spoločnej dopravnej politiky však zostala na jej následných hlavných aktéroch – EK a Rade Európy (RE). EK

vypracovala viaceré návrhy, ale uplynulo veľa času, kým sa konkretizovali a kým členské štáty boli ochotné akceptovať určité spoločné pravidlá.

Jedno z prvých konkrétnych opatrení spoločnej politiky železničnej dopravy predstavovalo rozhodnutie RE v máji 1965 (65/271/EEC) vzťahujúce sa na harmonizáciu ustanovení majúciich vplyv na konkurenciu v doprave. Podľa neho, povinnosti vyplývajúce z koncepcie verejnej služby uložené dopravným spoločnostiam by sa mali zachovať iba do tej miery, do akej je ich údržba nevyhnutná na zabezpečenie poskytovania dostatočných dopravných služieb. Zatiaľ čo Rímska zmluva uznala legitimitu záväzkov služby vo verejnom záujme, týmto rozhodnutím RE sa pripúšťali prechodné výnimky. Následne, v nariadení RE (1191/69) z júna 1969, sa hovorí, že jedným z cieľov spoločnej dopravnej politiky je eliminácia disparít, ktoré sa prejavujú tým, že členské štáty uložia svojim dopravným podnikom povinnosti vyplývajúce z koncepcie služby verejného záujmu. Bolo však zrejmé, že takéto povinnosti vzťahujúce sa k službám vo verejnom záujme mohli od začiatku podstatne narušiť podmienky hospodárskej súťaže. Napriek tomu však, ich udržanie bolo a stále je nevyhnutné, aby sa garantovalo poskytovanie prípadných dostatočných dodávok dopravných služieb determinovaných ponukou a dopytom, ale i potrebami európskeho spoločenstva ako celku.

Uvedené nariadenie definuje prvýkrát v komunitárnom práve pojem „povinnosti verejnej služby“ ako takej, ktorú by dopravný podnik sledujúci vlastné obchodné záujmy sám od seba nezabezpečoval, alebo by ju nezabezpečoval za rovnakých podmienok. Ale v tom období, a v podstate až do polovice 80. rokov sa ešte nedalo hovoriť o europeizácii. Každý členský štát naďalej viac uprednostňoval vlastné národné záujmy a výhodné podmienky pre svojich vlastných operátorov ako otázky spoločnej dopravnej politiky. Skutočná europeizácia dopravy začína v roku 1986 prijatím Aktu o jednotnej Európe.

V roku 1991, v perspektíve dobudovania vnútorného trhu, významný krok na ceste europeizácie daného sektora predstavovalo prijatie smernice RE (91/440/EEC) o rozvoji železníc EHS. Bola zameraná na zabezpečenie nezávislosti riadenia, oddelenie poskytovania dopravných služieb od riadenia infraštruktúry, právo na prístup do sietí a tranzitu pre európske zoskupenia železničných podnikov a pre železničné podniky vykonávajúce medzinárodnú kombinovanú prepravu tovaru, ako aj na zlepšenie finančnej štruktúry podnikov (čl. 10). Táto smernica predstavuje prvú etapu liberalizácie železničnej dopravy, pričom však nespochybňuje zodpovednosť členských štátov v rozvoji vhodnej infraštruktúry ani spoluprácu medzi národnými operátormi.

Na základe Bielej knihy z roku 1996 „Stratégia pre revitalizáciu železníc Spoločenstva“ bola v roku 2001 prijatá séria realizačných smerníc (2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE) známa pod názvom **prvý železničný**, resp. infraštruktúry **balíček**, ktorý vstúpil do platnosti o dva roky neskôr. Konkretizoval oddelovanie infraštruktúry od činnosti dopravcov, práva prístupu k transeurópskej železničnej nákladnej sieti, rámec udeľovania licencií takým

spôsobom, aby licencia udelená jedným členským štátom platila vo všetkých ostatných, ďalej transparentnosť pri prideľovaní kapacity infraštruktúry a stanovovanie jej cien, čo si vyžadovalo vytvorenie nezávislých regulačných orgánov.

V roku 2004, na základe novej bielej knihy pod názvom „Európska dopravná politika v horizonte 2010“ z roku 2001, EK prijala **druhý železničný balíček**. Bol zameraný na posilnenie bezpečnosti, interoperability, otvoreniu trhu železničnej dopravy konkurencii, ako aj na zriadenie Európskej železničnej agentúry vo Valenciennes. Podľa Bukovej et al. (2009), cieľ tohto balíčka spočíval v revitalizácii železníc prostredníctvom budovania integrovaného európskeho železničného priestoru. Na základe neho a následných smerníc RE a Európskeho parlamentu (EP) sa železničný dopravný trh od roku 2007 plne liberalizoval v oblasti nákladnej dopravy, čo viedlo k vstupu nových konkurenčných podnikov na trh. Treba však dodať, že táto liberalizácia bola príliš rýchla až brutálna, a v krajinách, ktoré na to neboli dostatočne pripravené, mala viaceré vážne dôsledky.

Jadrom **tretieho železničného balíčka** prijatého v roku 2007 sa stala citlivá otázka tvorby konkurenčného prostredia v osobnej doprave. Realizácia liberalizácie tohto druhu bola determinovaná európskou smernicou 2007/58/CE najneskôr do roku 2010. Spočívala v posilnení medzinárodnej služby prostredníctvom tzv. kobotáže, ktorá znamenala, že železničná spoločnosť jednej krajiny mohla zabezpečiť cestujúceho aj na vnútorných tratiach inej krajiny. Ďalšie sprievodné predpisy určovali povinnosť verejnej služby a práva cestujúcich (Nariadenie 1371/2007) a podmienky osvedčení rušňovodičov (Smernica 2007/59/CE). Súčasťou tretieho balíčka bol aj vznik regulačného orgánu pre železničné činnosti (ARAF) v roku 2009.

Dôležitý európsky dokument medzi tretím a štvrtým železničným balíčkom predstavuje Smernica 2012/34/UE prijatá v novembri 2012 RE a EP, ktorej cieľom bolo zhodnotiť dôsledky Bielej knihy a troch predchádzajúcich balíčkov, a posilniť platné legislatívne texty. Medzi iným spresnila kritéria oddelenia riadenia infraštruktúry od prevádzkovania dopravy z hľadiska účtovníctva ako aj z hľadiska poskytovania subvencií železničným podnikom.

Cieľom **štvrtého železničného balíčka** je dobudovanie jednotného európskeho trhu v danom sektore a zvýšenie jeho konkurencieschopnosti na trhu dopravy. Daný balíček spočíva v dvoch pilieroch, ktoré vymedzuje súbor šiestich legislatívnych textov. Technický pilier prijatý EP a RE v apríli 2016 zahŕňa úpravu Nariadenia o európskom regulačnom úrade a tiež prepracované texty o interoperabilite a bezpečnosti železníc. Texty predstavujúce trhový pilier boli prijaté koncom roka 2016 a obsahujú pravidlá na dosiahnutie spravodlivejších podmienok pre železničné podniky a na predchádzanie diskriminácii. Ide o pokračovanie a dokončenie otvárania trhu železničnej dopravy, čo by malo Európanom priniesť väčší výber a vyššiu kvalitu železničných služieb (Coito et al., 2020).

Súčasťou návrhu štvrtého balíčka bol aj zámer EK stanoviť povinné verejné obstarávanie pre akúkoľvek zákazku na služby vo verejnom záujme. EP a RE však požadovali, aby budúce nariadenie, predpokladané po roku 2026, zachovalo pre organizačné authority možnosť voľby medzi priamym zadaním zákazky a súťažou výberovým konaním. Aj keď EK zdôrazňuje, že výberové konanie sa musí stať pravidlom, priame udelenie výnimky, ktoré v podstate umožňuje zadávanie zákaziek na základe vzájomnej dohody, je podľa Bauby (2019) mimoriadne široké: ide o priestor malých zákaziek, malých trhov, izolovaných sietí či núdzových situácií, v ktorých má priamo zadaná zákazka účinok na zlepšenie kvality služieb alebo ziskovosti v porovnaní s predchádzajúcimi prideľovanými zmluvami o službách vo verejnom záujme. Zabezpečuje sa tým veľká flexibilita a posilňuje sa sloboda výberu zo strany organizačných autorít. Kanis – Dolinayová (2016) tvrdia, že liberalizácia prispela k spravodlivej hospodárskej súťaži a priviedla dopravné podniky k zákazníkemu prístupu.

4. 2. Elektrina

Elektrina a energia všeobecne boli predmetom európskej integrácie od jej začiatku tak ako ostatné sektory. Perspektívny cieľ dosiahnutia ich „slobodného pohybu“ viedol európske inštitúcie k tomu, že začali spochybňovať historicky existujúce národné, resp. regionálne monopoly, a rozvíjať proces liberalizácie, spočívajúci v progresívnom otváraní sa energetických trhov konkurencii prostredníctvom budovania spoločnej európskej politiky. Postupne vypracovávané legislatívne texty zohľadňovali špecifiká jednotlivých energií, pričom zodpovednosť za rozhodnutia o privatizácii v danom sektore nechávali na členských štátoch. Na rozdiel od ostatných sektorov verejných služieb všeobecného záujmu, energia sa musí vyrobiť z primárnych zdrojov na konkrétnych územiach, ktoré disponujú uhlím, lignitom, plynom, ropou, vodnými zdrojmi.

Pokiaľ ide o samotnú elektrinu, má svoje ďalšie špecifiká. V prvom rade je to skutočnosť, že sa nedá „skladovať“ a že dopyt po nej sa výrazne mení v závislosti od miesta, časového okamihu a sezóny. Uspokojenie daného dopytu zabezpečujú prepravné a distribučné siete, pričom náklady na prepravu elektriny prirodzene rastú so vzdialenosťou, ktorá spôsobuje jej straty. Uvedená skutočnosť vyžaduje úzku spoluprácu všetkých aktérov, čo viedlo európske štáty k vytváraniu integrovaných systémov výroba-rozvod-distribúcia na národnej alebo regionálnej úrovni, ktoré zabezpečovali teritoriálne monopoly a ktoré logika voľného pohybu elektriny a vnútorného trhu narušili. Ďalším špecifickým znakom je skutočnosť, že existujúce rozvodné a distribučné siete sú v podstate výsledkom prirodzeného monopolu. Na trhu elektriny existujú prirodzené geografické prekážky, rôznorodé charakteristiky ponuky a korelácie týkajúce sa bezpečnosti zásobovania. To všetko spôsobuje, že daný vnútorný trh nie je jednotný, ale pozostáva z viac či menej odlišných regionálnych trhov. Odlišnosti majú štruktúrally charakter a limitujú vytvorenie skutočne integrovaného vnútorného trhu.

Výsledkom uvedených skutočností bolo, že až 10 rokov po prijatí Jednotného európskeho aktu, v decembri 1996 bola prijatá smernica 96/92 EP a RE, známa ako **prvý energetický balíček**, ktorá predstavovala úvodnú etapu v realizácii vnútorného trhu elektriny a bola charakteristická tým, že umožnila určitú hoci minimálnu konkurenciu v rovine veľkých spotrebiteľov, prístup tzv. tretích subjektov k sieťam, a možnosť pre jednotlivé členské štáty definovať povinnosť verejnej služby na svojom území i svoju dlhodobú energetickú politiku.

Smernica 2003/54/EC (EP a RE) predstavujúca **druhý energetický balíček** bola pokračovaním procesu liberalizácie: od roku 2004 otvorila trhy podnikom a od júla 2007 všetkým spotrebiteľom. Stanovila požiadavku najprv účtovného, neskôr právneho oddelenia produkcie a distribúcie elektriny a tiež určité povinnosti verejnej, resp. univerzálnej služby. Od členských štátov vyžadovala pravidelné správy o tom, akými opatreniami prispievajú k budovaniu jednotného energetického trhu.

Následne Smernica 2009/72/CE EP a RE v podobe **tretieho energetického balíčka**, aplikovateľná v etapách v roku 2011 a 2012, uznala právo členských štátov definovať kritéria pre ich produkciu elektriny, určila princíp účtovného oddelenia prenosových a distribučných sietí, upravila ciele, misiu a kompetencie národných regulačných úradov týkajúce sa taríf prenosu a distribúcie elektriny, cezhraničnú spoluprácu, dohľad nad investičnými projektami, a zadefinovala ich vzťahy s ACER (Agentúra pre spoluprácu regulačných orgánov v oblasti energetiky), ktorá vznikla podľa smernice 713/2009 EP a RE. Cieľom všetkých organizačných pravidiel bolo prispieť k budovaniu vnútorného konkurenčného trhu s elektrinou, bezpečnému a trvalo udržateľnému. Ich princíp spočíval v slobodnom výbere dodávateľa zo strany každého užívateľa. Zároveň, čl. 3 Smernice 2009/72 definuje univerzálnu službu ako právo na zásobovanie elektrinou v potrebnej kvalite a za dostupné ceny, ktoré majú byť transparentné, porovnateľné a nediskriminačné. Podľa uvedeného článku členské štáty môžu od svojich podnikov v mene všeobecného ekonomického záujmu vyžadovať zabezpečenie povinnosti verejnej služby z hľadiska zásobovania, jeho pravidelnosti, kvality a ceny dodávok, ako aj z hľadiska ochrany životného prostredia a energetickej efektívnosti. Dostupnosť elektriny a informácií o jej povahe a charakteristikách musia byť rovnaké pre všetkých spotrebiteľov, vrátane tzv. zraniteľných. Vlády európskych štátov majú povinnosť prijímať opatrenia podporujúce ekonomickú a sociálnu kohéziu a zápas proti klimatickým zmenám a informovať o nich ACER.

V roku 2014, RE prijala hlavné energetické ciele v horizonte 2030 a následne, v októbri 2016, EK prezentovala nový, **štvrtý energetický balíček** pod názvom „Čistá energia“. Obsahuje osem návrhových aktov, z ktorých štyri sa týkajú fungovania vnútorného trhu s elektrickou energiou a spolupráce európskych regulačných orgánov v rámci agentúry ACER. Sú zamerané na tvorbu pracovných miest, na zníženie spotreby energie o 30 % do roku 2030 a na rozvoj obnoviteľných energií tak, aby ich podiel na európskej spotrebe dosiahol najmenej

27 %. Cieľom návrhov je tiež vytvoriť rámec, ktorý by napomohol aktívnejšiemu zapojeniu spotrebiteľov v rozvoji vnútorného trhu a to tým, že by sa im udeľovali nové práva: vyrábať, skladovať a ďalej predávať energiu, a tiež participovať na miestnych energetických spoločnostiach. Okrem dosahovania vyššej efektívnosti je cieľom liberalizovaného európskeho trhu s elektrinou aj rast rešpektu voči životnému prostrediu, ktorý si podľa Serena (2014) zasluhuje stálu pozornosť.

Historickí operátori, ktorí predtým fungovali na národnej báze, sa od konca deväťdesiatych rokov začali snažiť kompenzovať otvorenie vnútorných trhov v ich krajinách, aj keď len obmedzených, a pritom využiť príležitosti, ktoré priniesla postupná liberalizácia. Prijímali útočné stratégie na preniknutie na iné európske trhy prostredníctvom vývozu elektriny, kúpy podielov v zahraničných firmách, prevzatia firiem, fúzií a i. do tej miery, že vznikol oligopol štyroch veľkých európskych skupín (GDF-Suez, EDF, E.ON, RWE), ktorý dnes tvorí jadro európskeho trhu, hoci popri ňom v odvetví pôsobia aj mnohí ďalší operátori. Väčšina z nich, ktorí boli pred 20 rokmi národnými alebo regionálnymi verejnými spoločnosťami, majú dnes štatút súkromných podnikov a financuje ich súkromný kapitál. Hoci v európskych smerniciach neexistuje právna povinnosť privatizácie prevádzkovateľov na trhoch elektriny, dynamika liberalizácie a europeizácia veľkých operátorov postupne vedú regulačné orgány jednotlivých štátov, aby sa vydali touto cestou.

4. 3 Pošta

Podobne ako železničný a energetický, tak aj poštový sektor bol v začiatkoch vytvárania európskeho spoločenstva poznačený predchádzajúcim historickým vývojom v rámci národných trhov, na ktorých sa poskytovala jedna z najdôležitejších verejných služieb. Po prijatí Jednotného európskeho aktu, Rada ministrov vyzvala v septembri 1989 EK, aby pripravila v poštovom sektore komunitárne opatrenia na budovanie vnútorného trhu. Ale prvá legislatívna norma tohto charakteru bola v EÚ prijatá až v roku 1997. Vyplynula z diskusií k *Zelenej knihe o rozvoji vnútorného trhu poštových služieb* COM(91)476, ktorá predstavovala veľmi dobrý základ pre následný rozhodovací proces v poštovom sektore, základ, aký podľa Bauby (2019) neexistoval ani v železničnej doprave ani v energetike. Uvedenú prvú normu predstavovala Smernica 97/76/CE zameraná na rozvoj poštových služieb v európskom spoločenstve a na zlepšenie ich kvality. Jednotlivým členským štátom umožňovala vytvoriť čiastočný „vyhradený sektor“ monopolného charakteru, ale len v rozsahu nevyhnutnom na zabezpečenie financovania verejnej služby.

Druhá poštová smernica 2002/39/CE daný vyhradený sektor obmedzila a rozhodla o úplnej liberalizácii cezhraničnej pošty od januára 2003 s výnimkou odôvodnených prípadov na zabezpečenie univerzálnej služby.

V poradí tretia poštová smernica 2008/6/CE predstavovala konečnú etapu progresívneho procesu otvárania poštového trhu, ale po jej zverejnení zo strany EK nasledovalo obdobie niekoľkých rokov práce na jej modifikáciách týkajúcich sa najmä obsahu a spôsobu zabezpečenia univerzálnej služby. Výsledkom bol postupný harmonizovaný rozsah liberalizácie poštového sektora s požadovanou úrovňou univerzálnej služby, ako aj niektorými kritériami kvality pre cezhraničný poštový styk. Koncept poskytovania univerzálnej služby sa chápe ako právo na minimum poštových služieb určitej kvality a dostupných cien, ktorým musí disponovať každý európsky užívateľ vo všetkých členských štátoch EÚ. Podľa novely smernice realizácia univerzálnej poštovej služby znamená počas piatich pracovných dní v týždni zabezpečiť denne:

- odoslanie zásielok
- roznášku zásielok
- a to do domácnosti každej fyzickej alebo právnickej osoby alebo iným vhodným mechanizmom, za podmienok stanovených národným regulačným orgánom.

Daný koncept sa týka domácich i cezhraničných poštových služieb a jeho poskytovanie nemôže byť prerušené ani pozastavené okrem prípadu vzniku vážnej udalosti. Univerzálna služba teda predstavuje dôležitú súčasť poštových služieb a tým aj najtradičnejšie poslanie predchádzajúcich tradičných operátorov. Z hľadiska zosúladenia názorov na jej koncepciu bolo napredovanie k úplnému dokončeniu liberalizácie sprevádzané mnohými ťažkosťami, a vyžadovalo si náročné diskusie a konsenzus aj z iných dôvodov: v každej krajine je situácia iná z hľadiska cien poštových služieb, hustoty poštových sietí a distribučných lehôt, ako i vo vzťahu obyvateľstva k historickej a ekonomickej dôležitosti poštového sektoru.

Dôležitou skutočnosťou v novelizovanej smernici je mechanizmus, ktorý umožňuje Európskemu výboru pre normalizáciu (CEN) vypracovávať a prijímať potrebné harmonizované normy na zlepšenie interoperability poštových sietí i kvality poštových služieb, a tiež na standardizáciu hodnotiacich systémov, na čo má tento výbor mandát už od roku 1996. Prvou európskou normou v sektore poštových služieb sa stala norma PR XP ENV 13712 z roku 2000 o používaní jednotných formulárov a harmonizovaných pojmov.

V rámci rozhodovacieho procesu a legislatívnych krokov, ktoré liberalizácii napomohli, je treba spomenúť Rozhodnutie EK (2010/C 217/07) z augusta 2010, ktorým zriadila Skupinu európskych regulátorov pre poštové služby (ARCEP), ktorej poslaním je poradenstvo a asistencia EK pri rozvíjaní vnútorného trhu poštových služieb, jednotnej aplikácii legislatívneho rámca vo všetkých členských štátoch, ako aj pri jej diskusiách s trhovými subjektami, spotrebiteľmi a užívateľmi.

Ďalším dôležitým dokumentom bolo nariadenie EK 2018/644 z apríla 2018 týkajúce sa cezhraničného doručovania balíkov v kontexte prudkého nárastu elektronickej pošty a elektronického obchodu v európskej ekonomike. Je zamerané na to, aby táto poštová služba

zostala dostupná a transparentná z hľadiska potrebných informácií a taríf, a regulačným národným úradom dáva do rúk silnejšie nástroje, aké existovali predtým. EK musí každý rok do konca marca publikovať na nekomerčnej internetovej stránke údaje o verejných poštových tarífach, ktoré jej dodajú regulačné úrady členských krajín. Dané nariadenie hovorí aj o povinnosti poskytovateľov služby doručovania balíkov dodať príslušnému regulačnému úradu informácie o počte ich zamestnancov, a to podľa pracovnej kategórie, charakteru pracovnej zmluvy (na dobu určitú či neurčitú). Hoci sa táto povinnosť dotýka len časti poštových operátorov – nad 50 zamestnancov, predstavuje prostriedok pre lepšiu informovanosť o sociálnom vývoji a zamestnanosti v poštovom sektore, ktorú predchádzajúce legislatívne dokumenty neumožňovali.

5. Zhodnotenie doterajšieho procesu liberalizácie verejných služieb

Jedným z podstatných zistení nášho prieskumu je skutočnosť, že hodnotenie súčasného stavu procesu liberalizácie a tým aj europeizácie verejných služieb všeobecného záujmu závisí najmä od dvoch nasledovných skutočností:

- postoje a očakávania obyvateľov vo vzťahu k uvedenému procesu
- spôsob organizácie a zabezpečenie priebehu procesu zo strany vlád členských štátov.

Pokiaľ ide o prvú z nich, postoje obyvateľstva jednotlivých krajín boli a sú rôzne, pretože závisia od historického vývoja predmetných sektorov služieb, od ich miesta v ekonomike, úrovne zamestnanosti, ktorú vytvárajú, i od ďalších faktorov. V bývalých plánovaných ekonomikách akou je Slovensko, obyvatelia neboli špeciálne naviazaní na verejný charakter týchto služieb, resp. nie viac ako na tú istú povahu ostatných výrobkov a služieb, ktorých produkciu a distribúciu zabezpečoval štát vo všeobecnosti. Preto ak dnes existuje určitá nostalgia za bývalým systémom najmä na strane staršej generácie, týka sa bývalej existencie paternalistického štátu ako takého. Od liberalizácie verejných služieb všeobecného záujmu spotrebiteľia v týchto krajinách očakávali najmä možnosť výberu ich poskytovateľov, vyššiu kvalitu týchto služieb a infraštruktúry s nimi spojenej, ich dostupnosť a prijateľné ceny. Vo všetkých týchto krajinách by sme v sektore železničnej dopravy, elektriny a poštových služieb mohli poukázať na konkrétne príklady svedčiace o naplnení týchto očakávaní. Ale každá možnosť výberu predstavuje aj určité riziká. Spotrebiteľia v bývalých plánovaných ekonomikách s nimi nemali žiadnu skúsenosť, čo spôsobovalo najmä v začiatkoch ich dezorientovanosť a nie vždy najlepší výber z rôznych ponúk, ktoré sa im prezentovali. Navyiac, predchádzajúce štátne monopoly ako poskytovatelia týchto služieb, ktoré sa najčastejšie transformovali na akciové spoločnosti, či už s majoritným alebo minoritným podielom štátu, museli v konkurenčnom prostredí zavádzať technologickú modernizáciu a aj vďaka nej

postupne redukovať prezamestnanosť, čo viedlo k rušeniu pracovných postov a k ťažkým sociálnym dôsledkom, podobne ako v priemyselných odvetviach.

V tzv. starých vyspelých európskych krajinách boli postoje obyvateľstva k liberalizácii sektoru služieb iné. V Nemecku napr. sa tento proces stal súčasťou systému sociálnej trhovej ekonomiky so silným konsenzuálnym charakterom, ktorý sa budoval už od 2. svetovej vojny a bol pre obyvateľov tak prirodzený, že ich daná liberalizácia zvlášť neznepokojovala. Štát v ňom predstavoval garanta, že politicky a ekonomicky bude tento proces organizovaný a vyvážený, pretože stanovil jasné pravidlá týkajúce sa všeobecného záujmu, lojálnej konkurencie a jej dodržiavania. K rozvoju zdravého konkurenčného prostredia v tomto smere prispieval aj permanentný občiansky a spoločenský dialóg na národnej i na všetkých nižších úrovniach, čo od začiatku zabezpečovalo spoluúčasť i spoluzodpovednosť obyvateľov na liberalizačnom procese. Patrili tak medzi jeho aktérov a sledovali najmä pragmatické ciele.

Úplne iná bola situácia v Francúzku, kde tri skúmané sektory verejných služieb a ich postavenie v ekonomike mali v očiach obyvateľov tejto krajiny až ikonický a nedotknuteľný charakter. Uvedené sektory boli tradične zverené veľkým národným podnikom a predstavovali nosné múry národa, republiky, jej občianskeho charakteru i celonárodného dedičstva. S úrovňou poskytovania daných služieb boli Francúzi vo všeobecnosti dlhodobo spokojní. Preto sa ich postoje k europeizácii, resp. liberalizácii týchto oblastí verejných služieb, najmä v jej začiatkoch prejavovali skôr ako defenzívne a podporované silnou mobilizáciou odborov (Boldron, 2010). Otázkou však je, či štát by bol býval aj naďalej schopný financovať tieto služby na takej úrovni ako dovtedy, čo si samozrejme väčšina obyvateľov neuvedomovala. Ich postoje sa však postupne menili okrem iného v súvislosti s tým, ako sa ukazovalo, že daný proces umožňuje spomínaným i iným francúzskym podnikom exportovať poskytovanie ich služieb na široký európsky trh.

Pokiaľ sa jedná o druhú z vyššie uvedených skutočností, od ktorých závisí hodnotenie výsledkov doterajšej liberalizácie verejných služieb, t. j. spôsobu jej organizácie a samotného priebehu, podľa Bauby (2019) je možné konštatovať, že napriek rôznym východiskovým situáciám v členských krajinách, viacerým ťažkostiam, dočasným nekalým praktikám a prekážkam, ktoré kládli rozvoju konkurenčného prostredia predovšetkým bývali monopolní hráči na daných trhoch, táto liberalizácia nenadobudla v žiadnej európskej krajine nekontrolovateľnú či extrémnu podobu, a podľa Varone – Genoud (2001, s. 192) ani neznamenala oslabenie úlohy štátu v tomto priestore. Viac či menej vážne problémy sa v členských krajinách postupne riešili a riešia najmä pod vplyvom kvalitnejšieho európskeho normalizačného rámca, vrátane pôsobenia nadnárodných regulačných inštitúcií v každom sektore, ktoré okrem iného garantujú verejný, resp. univerzálny charakter poskytovania železničných, energetických a poštových služieb ako súčasť dosiahnutého „acquis communautaire“.

Záver

Približne 30 rokov od spustenia procesu liberalizácie verejných služieb všeobecného záujmu v EÚ je možné sumarizovať viaceré jeho efekty, hoci úroveň liberalizácie, jej rizík a prínosov (Kanis – Dolinayová, 2016) je v členských krajinách veľmi rôznorodá. Jej hlavné ekonomické dôsledky spočívajú v tom, že príslušné trhy sa otvorili konkurencii, ktorá však nikde nie je úplná, resp. neregulovaná. Trhové štruktúry sú prevažne oligopolistické, dominované niekoľkými kľúčovými aktérmi, ale umožňujúce pôsobenie aj desiatok či stoviek menších operátorov v kategórii MSP, ktoré pôsobia najmä na regionálnej či lokálnej úrovni. Spomedzi sociálnych resp. spoločenských efektov liberalizačného procesu je potrebné spomenúť fakt, že vo všeobecnosti nepriniesol masívny pokles zamestnanosti, aj keď prirodzene k určitej redukcii pracovných miest došlo a to najmä z dôvodu technologickej modernizácie a digitalizácie týchto sieťových odvetví. Naopak, vo viacerých prípadoch počet pracovných miest vzrástol v súkromných podnikoch, ktoré sa stali dodávateľmi transformovaných bývalých štátnych podnikov.

Za sčasti negatívny dôsledok predmetného procesu liberalizácie treba považovať viacmenej permanentný nárast regulovaných cien v skúmaných sektoroch. Liberalizácia a konkurencia teda automaticky nepriniesli nižšie platby pre konečných spotrebiteľov. Tento fenomén sa dá vysvetliť viacerými faktormi v závislosti od konkrétnej situácie v jednotlivých krajinách: môže byť samozrejme dôsledkom snahy poskytovateľov služieb dosahovať vyšší zisk, ale aj ich výraznejšej orientácie na modernizáciu infraštruktúry a technológií s cieľom efektívnejšieho využívania kapitálových i ľudských zdrojov, alebo ale i dôsledkom zavádzania nových daní, z ktorých niektoré členské štáty financujú ekologický rozvoj daných sektorov či univerzálnu službu pre najzraniteľnejších spotrebiteľov.

Literatúra

ALBERT, M. 1991. *Capitalisme contre capitalisme*. Paris : Edition du Seuil. ISBN 9782-0-2013-207-7.

BAUBY, P. et al. 2019. *Les effets de libéralisation des services publics d'intérêt général*. Štúdiá realizovaná pre GUE/NGL. Dostupné na internete : <https://www.europaong.org/wp-content/uploads/2019/03/Rapport_services_publics_europe_Synthese.pdf>. [cit. 2020-06-20].

BOLDRON, F. et al. 2010. *Libéralisation & Services Publics : Economie Postale*. Paris: Economica. ISBN 978-2717858457.

BUKOVÁ, B. et al. 2009. *Podnikanie v železničnej doprave*. Bratislava: Iura Edition. ISBN 978-80-8078-248-1.

COITO, B. et al. 2020. Transport ferroviaire. In: *Fiches thématiques sur l'UE. Parlement européen*. Dostupné na internete <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/fr/sheet/130/transport-ferroviaire>. [cit. 2020-08-11].

GENOUD, C. 2004. Libéralisation et régulation des industries de réseau : diversité dans la convergence? In: *Revue internationale de politique comparée*, roč. 11, č. 2004/2, s. 187-204. ISSN 1370 0731.

HOREHÁJ, J. 2009. *Svetová ekonomika*. Banská Bystrica : Ekonomická fakulta UMB. ISBN 978-80-8083-872-0.

KANIS, J., DOLINAYOVÁ, A. 2016. Liberalizácia trhu služieb železničnej dopravy v EÚ. In: *Svet dopravy*. Bratislava: Asatech. ISSN 1338-9629. Dostupné na internete : <http://www.svetdopravy.sk/liberalizacia-trhu-sluzieb-zeleznicnej-dopravy-v-eu/>. [cit. 2020-08-15].

MANKIW, G., Taylor, M. 2013. *Principes de l'Economie*. Bruxelles: De Boeck. ISBN 978-2-8041-7517-7.

SERENA, R. 2014. *The European Electricity Market Liberalization*. Tilburg University: Master's Thesis. ANR-874151. Dostupné na internete : <http://arno.uvt.nl/show.cgi?fid=134162>. [cit. 2020-07-18].

VARONE, F., GENOUD, C. 2001. Libéralisation des services de réseau et responsabilité publique : le cas de l'électricité. In: *Politiques et Management Public*, roč. 19, č. 3, s. 191-212. ISSN 0758-1726.

Európske dokumenty dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content>:

Décision du Conseil 65/271/EEC

Décision de la Commission 2010/C 217/07

Directive du Conseil 91/440/CEE

Directives du Parlement européen et du Conseil

2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE, 2007/58/CE, 2007/59/CE, 2012/34/UE, 96/92/CE, 2003/54/CE, 2009/72/CE, 713/2009/CE, 97/67/CE, 2002/39/CE, 2002/39/CE, 2008/6/CE, 2008/6/CE

Livre blanc: Une stratégie pour revitaliser les chemins de fer communautaires. COM(96)421 final 1996

Livre blanc: La politique européenne des transports à l'horizon 2010. COM(2001) 370 final. 2001

Livre vert sur le développement du marché unique des services postaux COM(91)476 final. 1991

Règlement 1191/69 du Conseil

Règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil

Règlement (UE) 2018/644

Traité de Rome. 1957

Adresa autorov

doc. Ing. Jana Marasová, PhD.

doc. Ing. Mária Horehájová, PhD.

Ekonomická fakulta UMB

Tajovského 10

975 90 Banská Bystrica

E-mail: jana.marasova@umb.sk, maria.horehajova@umb.sk