

Netransparentní železnice?: negativní dopady klientelismu na správu a řízení slovenského železničního sektoru

Prípadová štúdia



Autor: Daniel Šitera

2013



*S finančnou podporou z programu Prevencia a boj proti trestnej činnosti Európska komisia -
Generálne riaditeľstvo vnútorných vecí /European Commission - Directorate-General Home Affairs*

*Tento projekt bol realizovaný s finančnou podporou Európskej únie. Za obsah publikácie zodpovedá
výlučne autor. Publikácia nereprezentuje názory Európskej komisie a Európska komisia nezodpovedá
za použitie informácií, ktoré sú jej obsahom.*

1. Úvod

Všechny tři společnosti *Železnice Slovenskej republiky š.p. (ŽSR)*, *Železničná spoločnosť Slovensko a.s. (ZSSK)* a *Železničná spoločnosť Slovensko Cargo Slovakia a.s. (CARGO)* představují nedílnou součást železničního sektoru na Slovensku. Všechny tři společnosti jsou také ve stoprocentním vlastnictví státu, jehož správou je pověřeno *Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR* (MDVRR, ministerstvo dopravy).¹ Zatímco do roku 2002 byl železniční sektor monopolně spravován ŽSR, liberalizace vycházející z implementace evropského železničního práva (železniční *acquis*) vytvořila podmínky pro vznik železnice s tržními principy volné soutěže. Liberalizační procesy měly transformovat státem vlastněné železniční společnosti. Jejich základní princip tkvěl v transformaci tzv. unitární železnice, jedné monopolní železniční společnosti, do tří navzájem nezávislých společností. Jednou byl manažer železniční infrastruktury, druhou byl osobní dopravce a třetí byl nákladní dopravce.² V roce 2002 proto ŽSR získala roli manažera železniční infrastruktury a nově vzniklá *Železničná spoločnosť a.s.* převzala provoz osobní a nákladní dopravy, aby jejím zrušením v roce 2005 vznikly ZSSK jako osobní dopravce a CARGO jako nákladní dopravce.

Transformace všech tří železničních společností by podle Evropské komise měla nastolit stav depolitizované a transparentní správy nejen železničního sektoru jako celku, ale i jednotlivých státních železničních společností. Všechny tři společnosti by měly být nezávislé jak na sobě samých, tak především na politicky motivovaných zásadách státu. Stát by měl zůstat v postavení *pouhého* akcionáře, zatímco management společností by se měl řídit cíly jednoznačně definovanými obchodními či strategickými plány. Protržní regulace železničního sektoru a příchod konkurenčních dopravců by měly mít na transformaci státních společností jedině příznivý vliv. Právě absence tržního prostředí a netransparentní správa státních železničních společností jsou považovány za důvody technologického i ekonomického úpadku železničního sektoru v posledních desetiletích.³ Depolitizovaný a transparentní vztah mezi státem a celým železničním sektorem je tak základním kamenem železničního *acquis*, jakožto i obecných doporučení OECD ohledně správy a řízení společností s majetkovou účastí státu.⁴

Tato případová studie staví požadavky železničního acquis a doporučení OECD do kontrastu s reálným stavem správy železničního sektoru na Slovensku. Slovenský železniční sektor prošel od roku 2002 radikální strukturální proměnou. Ta však vedla k pokračujícímu technologickému a ekonomickému úpadku, který donutil vládu SR (vláda) k vyžádání a schválení analýz řešících nápravu takového trendu (kapitola 2). Implementace analýz sice částečně vedla ke zlepšení ekonomické kondice všech tří železničních společností, avšak nezastavila netransparentní zásahy státu do transformačních a liberalizačních procesů (kapitola 3). Státní intervence se vyznačovala politizovanou obměnou členů statutárních a dozorčích orgánů železničních společností, jež umožnila vykládat úpadek železničního sektoru jako přesně neidentifikovatelná manažerská pochybení (kapitoly 2-4). Často protichůdná a netransparentní správa železničních společností se v letech 2012-2013 transponovala do tzv. virtuálního holdingu, který je vytvořen paralelními

¹ Výkon této správy je prováděn dle zákona 258/1993 Z.z., ve znění pozdějších předpisů, především pak zákona 259/2001 Z.z., o o Železničnej spoločnosti, a. s., a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z.

² Základem pozdějších čtyř balíčků železničního *acquis* byla Smernica 91/440/EHS z 29. júla 1991, o rozvoji železníc spoločenstva.

³ Pro ideové rámce *acquis*, viz. EC, 1996, *White Paper: A Strategy for Revitalising the Community's Railways*, COM(96)421 final; EC, 2001, *White Paper: European Transport Policy for 2010: Time to Decide*, COM(2001)370 final, European Commission, Brussels; EC, 2013, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on 'the Fourth Railway Package – Completing The Single European Railway Area to Foster European Competitiveness*, COM(2013) 25 final.

⁴ OECD, 2005, *OECD Guidelines on Corporate Governance of State-owned Enterprises*, dostupné z: <http://www.oecd.org/corporate/ca/corporategovernanceofstate-ownedenterprises/34803211.pdf>.

členstvími některých železničních funkcionářů v uvedených orgánech společností. Virtuální holding zhmotňuje politickou a ekonomickou kontrolu tohoto sektoru dvěma podnikatelskými skupinami sjednocenými okolo železničních opravárenských společností (kapitola 5), jež se pak odrazuje v bezkonkurenčních vítězstvích těchto opravárenských společností a jejich obchodních partnerů ve výběrových řízeních vypsaných pro účely údržeb, oprav, modernizace a dodávek vozového parku obou železničních dopravců (kapitola 6). Analýza dosavadního modus operandi podnikatelských skupin navíc nabízí spekulativní prognózu k plánované transformaci CARGA, která by mohla skončit opětovným vyvedením části opravárenských kapacit nejen z nákladního dopravce, ale i ze ZSSK do vlastnictví opravárenských společností (kapitola 7). Dokonce i částečný zisk opravárenských kapacit obou dopravců přitom může jedině posílit politický a ekonomický vliv opravárenských společností nad celým železničním sektorem.

2. Současný stav ve správě a řízení železničního sektoru

Slovenský železniční sektor převzal základní prvky železničního *acquis*. Avšak výkon nově implementované legislativy zůstal pasivní, pokud ne usměrňovaný ve prospěch daných zájmových skupin (kapitoly 5-6). Následkem netransparentních zásahů do železniční liberalizace a transformace železničních společností došlo k pokračujícímu úpadku železničního sektoru. Tento trend byl v posledních dvou letech vládou uznán a do jisté míry zvrácen, avšak revitalizace železnice postihla pouze její nejakutnější strukturální problémy. Nepojmenovala, tudíž ani nevyřešila politizaci a netransparentní správu železničních společností jako základní podstatu většiny problémů sužujících železniční sektor.

Příčiny úpadku železničního sektoru podrobně pojmenoval dokumentu *Analýza fungovania železničných spoločností Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.* vypracovaný expertním týmem ministerstva dopravy v roce 2011.⁵ Za tyto příčiny byly identifikovány především absence dlouhodobých plánů rozvoje všech tří společností, nevypřádání majetkových vztahů mezi těmito společnostmi nebo rezignace na vytvoření konkurenčního prostředí v železničním sektoru. Za významný problém bylo pak označeno přeceňování outsourcingu a nevypisování veřejných soutěží na objednávání zboží a služeb.

Analýzu přímo či nepřímo reflektovalo několik strategických dokumentů přinášejících krátkodobá i dlouhodobá řešení pro ozdravení celého železničního sektoru. Stěžejní dokument představoval *Program revitalizácie železničných spoločností* (program revitalizace), který byl schválen vládou v přímé návaznosti na výše uvedenou analýzu.⁶ Program revitalizace stanovil jednotné ozdravovací procedury a cíle pro všechny tři železniční společnosti. Ty obsahovaly vzájemná majetková vypřádání mezi státem a železničními společnostmi, oddělené strategické cíle pro jednotlivé společnosti nebo doporučení zavést konkurenční prostředí na slovenské železnici. Především však jasně vyčíslil, o kolik měly být sníženy výdaje železničních společností díky zavedení výběrových soutěží nebo elektronických aukcí na objednávání zboží a služeb.

Oba stěžejní dokumenty jasně definovaly problémy a dlouhodobé cíle pro ozdravení železničního sektoru. Jak vyplývá ze zprávy Najvyššieho kontrolného úradu SR, program revitalizace nastavil

⁵ MDVRR, 2011, *Analýza fungovania železničných spoločností Železnice Slovenskej republiky, Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., a Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s.*, číslo materiálu: 14048/2010/SŽDD/z.48233/M, dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=96738>.

⁶ MDVRR, 2011, *Program revitalizácie železničných spoločností*, číslo materiálu: 10167/2011/SŽDD/z.11103/M, dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=96842>.

cestu ke stabilizaci železničního sektoru jako takového.⁷ Nicméně oba dokumenty jen povrchně definovaly problémy dotýkající se správy všech tří železničních společností.⁸ Poukázaly sice na nehospodárné a netransparentní financování, ale odpovědnost za tato pochybení charakterizovaly jen jako přesně neidentifikovatelná manažerská pochybení. Nakonec i poukaz na tato pochybení zůstal bez uvedení konkrétních příkladů. Oba dokumenty proto opomenuly označit netransparentní zásahy státu do řízení železničních společností a z nich vyplývající politizaci jako faktory, jež měly hlavní destabilizační dopad na stav železničního sektoru.

3. Protichůdné zásahy státu do transformace a liberalizace

Politizace železničního sektoru se jasně projevuje v protichůdných pokusech uspořádat vzájemné vztahy státu a všech tří železničních společností. Četnost změn v koncepcích transformace a liberalizace železničního sektoru odpovídá frekvenci střídání vlád po parlamentních volbách. Závislost na politickém rozhodování pak v zásadě vylučuje jakoukoli možnost, aby byl stát při správě železničních společností "konzistentní ve své vlastnické politice a vyhýbal se přílišné četnosti změn [jejich - D.Š.] základních cílů."⁹ Tato závislost také paralyzuje proces liberalizace, díky níž by železniční společnosti měly zaujmout pozici "nezávislého dopravce chovajícího se standardním způsobem a přizpůsobujícího se potřebám trhu"¹⁰, jenž by byl řízen principy spravedlivé a nediskriminační hospodářské soutěže.¹¹

Neschopnost jasně definovat vzájemné majetkové a obchodní vztahy mezi státem a železničními společnostmi výrazně destabilizovaly hospodaření celého železničního sektoru. Nevhodné přerozdělení majetku při oddělení osobního a nákladního dopravce vedlo v roce 2005 k vytvoření závislosti ZSSK na opravárenských službách CARGA. CARGO proto až do roku 2012 mohlo profitovat z opravárenských služeb prováděných pro ZSSK. Jednalo se tak o outsourcing služeb, které by při správném dělení majetku dokázal osobní dopravce vykonávat levněji v rámci vlastních opravárenských kapacit.¹² Navíc šlo *de facto* o křížové financování mezi osobní a nákladní dopravou, jelikož roční obrát CARGA za opravárenské služby pro ZSSK se pohyboval v průměru kolem 50 milionů eur. Křížové financování bylo završeno v roce 2012, když ZSSK odkoupilo od CARGA potřebnou opravárenskou infrastrukturu za 60 milionů eur.¹³

Podobnou praxi představovalo nadměrné zadlužování ŽSR a ZSSK kvůli platební neschopnosti státu vůči oběma společnostem a liknavost CARGA uhradit vlastní závazky vůči ŽSR a státu. Oba případy představovaly zmatení role státu jako vlastníka a státu jako zákazníka, respektive rolí železničních společností jako třech odlišných právních subjektů. Hlavně CARGO využilo uvedené skutečnosti, aby se soustavně vyhýbalo platbám za užívání železniční infrastruktury. Stejně se choval stát, když jako vlastník železniční infrastruktury například nedostatečně proplácel objednané služby za údržbu

⁷ NKÚ, 2012, *Protokol o výsledku kontroly vynakladania verejných prostriedkov, zmluvných vzťahov, financovania modernizácie a prevádzkovania železničnej dopravnej infraštruktúry realizovaných v rokoch 2010 až 2011*, číslo poverenia 155/01, dostupné z: <http://www.nku.gov.sk/documents/10157/265201/57-16102-55.pdf>.

⁸ Přílišná obecnost dokumentů byla kritizována i některými akademiky. Viz. Gašparík Jozef et al., 2011, *(Ne)riešenie koncepcie verejnej osobnej železničnej dopravy v Slovenskej republike*, *Železničná doprava a logistika* 7:1.

⁹ OECD (2005), *OECD Guidelines on Corporate Governance*, s. 24.

¹⁰ Smernica Rady 91/440/EHS.

¹¹ Smernica 2001/14/ES z 26. februára 2001, o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry.

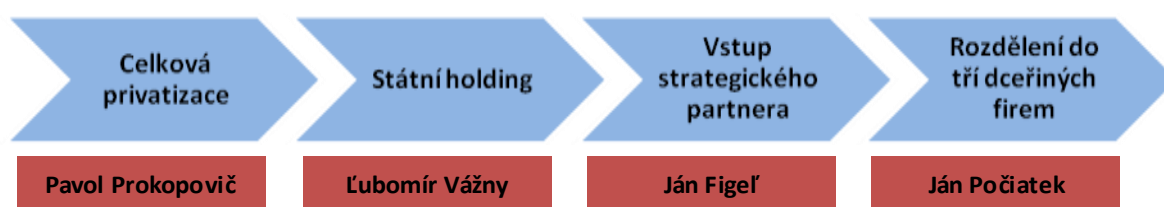
¹² Opravárenská infraštruktúra bola pritom do vlastníctví CARGA vložená bezplatne. Viz. MDVRR, 2012, *Železničná spoločnosť Cargo Slovakia previedla opravárenstvo na Železničnú spoločnosť Slovensko*, dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=36301&prm2=119148>

¹³ Právě kvůli křížovému financování mezi osobní a nákladní dopravou vyžaduje železniční *acquis* jasné oddělení účtů a dopravních úkonů. Viz. Smernica 2004/51/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc spoločenstva.

a řízení infrastruktury provedené ŽSR. Ačkoli program revitalizace nastavil rámec pro vyrovnávání vzájemných dluhů, CARGO zatím nebylo schopno uhradit státu svoji bezúročnou půjčku ve výši 130 milionů eur z roku 2009. Vláda naopak plánuje zmírnit zadlužení CARGA zavedením arbitrární slevy z poplatků za užívání železniční infrastruktury, která by však opětovně finančně zatížila ŽSR.¹⁴

CARGO tak využívá netržních vztahů mezi státem a samotnými železničními společnostmi k netransparentnímu hospodaření, které ho dovedlo k nekontrolovatelnému zadlužení vůči ŽSR, státu, ale i nestátním bankovním institucím.¹⁵ Toto zadlužení vzniklo snahou udržet si své monopolní postavení cenovým dumpingem nebo bráněním vstupu alternativních dopravců na trh.¹⁶ Právě protichůdná vlastnická politika státu dále brání stabilnímu rozvoji všech tří společností.¹⁷ Tato protichůdnost tkví v závislosti železničního sektoru na opakovaných politických zásazích do jeho chodů (Tabulka č. 1). Od roku 2005 byly čtyřmi ministry dopravy uváděny do praxe čtyři různé koncepce fungování buď celého železničního sektoru, nebo CARGA jako nákladního dopravce. CARGO mělo být prvotně privatizováno jako celek.¹⁸ Následně se mělo společně se ŽSR a ZSSK stát členem nového státního holdingu *Železničná spoločnosť a.s.*¹⁹ Poté měl do společnosti jako celku vstoupit strategický partner s 66% podílem akcií.²⁰ Nynější plán počítá s rozdělením společnosti na tři dceřiné společnosti, do nichž by vstoupili strategičtí partneři. Takto rozdělená společnost by následně fungovala v rámci tzv. *virtuálního holdingu* (kapitoly 5, 7).

Tabulka č. 1: Ministři dopravy a jejich koncepce transformace CARGA (2005-2013)



Program revitalizace částečně přispěl k transparentnějšímu hospodaření všech tří železničních společností. Protichůdný a politicky podmíněný přístup ke správě železničního sektoru nicméně napravil jen částečně. Příkladem může být připravovaná transformace CARGA. Její plán se znenadáni v roce 2013 změnil na rozdělení dopravce do tří dceřiných společností s pozdějším vstupem strategických partnerů. Ministerstvo dopravy přitom nedbá na varování opozičních stran, že stát si při takové formě přerozdělení majetku CARGA ponechá ztrátové části společnosti, zatímco

¹⁴ Daniel Krajanová a Adam Vlaček, „Zadlužené železničné Cargo má dostať od štátu ďalšiu pomoc“, SME, 4.6.2013, dostupné z: <http://ekonomika.sme.sk/c/6825110/zadlzene-zeleznicne-cargo-ma-dostat-od-statu-dalsiu-pomoc.html>.

¹⁵ Ukazatel zadluženosti vzrostl z 24,8% v roce 2005 na 214,4% v roce 2012. viz. MDVRR, 2013, *Návrh opatření na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy SR*, číslo materiálu: 19138/2013/B510-SRF/40172-M, dostupné z: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=22659>.

¹⁶ Jeden ze závažných závěrů dokumentu poukazuje na cenový dumping, který si různé speditérské společnosti vynucovaly tak, že při obchodních jednáních poukazovaly na možnost alternativně pořídit služby u fiktivních dopravců. Viz. MDVRR, 2011, *Program revitalizácie železničných spoločností*.

¹⁷ Dobrým příkladem je výroční zpráva CARGA z roku 2012 (s. 16): „Z důvodu přípravy procesu vstupu strategického investora do ZSSK CARGO se utlmili obchodno-prevádzkové jako aj investičné/rozvojové aktivity a oddialil sa proces riešenia vysokého dlhového zaťaženia spoločnosti.“ Dostupné z: <http://www.zscargo.sk/sk/preverejnost/press/vyrocné-spravy/>.

¹⁸ MDVRR, 2004, *Návrh koncepcie privatizácie Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a. s.*, číslo materiálu: MDPT-454/M-2005, dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/pk/050454/index.html>.

¹⁹ MDVRR, 2010, *Návrh Legislatívneho zámeru nového usporiadania železničných spoločností*, číslo mat.: 03139/2010/SZDD/5544-M, dostupné z: <http://www.rokovania.sk/Rokovanie.aspx/BodRokovaniaDetail?idMaterial=14379>.

²⁰ MDVRR, 2011, *Program revitalizácie železničných spoločností*.

soukromí partneři obdrží výdělečné části.²¹ Stejně tak došlo k zablokování železniční liberalizace, jež by umožnila transparentnější hospodaření železničního sektoru, donutila stát k odpovědnější správě tohoto sektoru a vytvořila prostředí pro optimalizaci tržně definovaných výkonů ZSSK.²² Díky smlouvě o dopravních službách ve veřejném zájmu uzavřené mezi ministerstvem dopravy a ZSSK je však zablokován vstup dalšího osobního dopravce na železniční tratě do roku 2020. Ačkoli smlouva umožňuje liberalizaci jednotlivých tratí, ministerstvo dopravy zatím nevytvořilo ani namátkový harmonogram takové liberalizace. Harmonogram neexistuje ani pro léta po roku 2020.²³ Dlouhodobý harmonogram by pomohl ZSSK upravit vlastní dlouhodobé modernizační a restrukturalizační cíle tak, aby byla na soutěžení se soukromými dopravci plně připravena.

4. Politizace správních a dozorčích orgánů železničních společností

Základní příčinnou netransparentní správy železničních společností je hlavně neucelená personální politika státu při obsazování pozic v dozorčích a správních orgánech všech tří železničních společností (orgány společností). Orgány společností jsou pak obsazovány z větší míry zástupci vládních stran nebo zástupci ministerstva dopravy se stranickou příslušností. Podobná personální politika odporuje jak základním principům železničního *acquis*, tak doporučením OECD, ale i příkladům dobré praxe z Norska nebo Finska.²⁴ Zároveň také příliš zkracuje funkční období členů orgánů společností. Kvůli neucelené personální politice část členů na jedné straně slouží neúměrně krátká funkční období. Na druhé straně dochází k případům, kdy část členů pouze mění funkce napříč orgány společností v rámci celého železničního sektoru. Taková taktika umožňuje dané části členů zbavit se jakékoli odpovědnosti z výkonu svých funkcí a působit nadále v železničním sektoru (kapitola 5). V konečném důsledku personální politika dostává část členů do střetu zájmů, čímž snižuje jejich důvěryhodnost jako osob hájících zájmy železničních společností.

Neúměrně častá obměna orgánů železničních společností představuje nejrizikovější faktor jejich správy. Jen v období od roku 2006 do srpna 2013 došlo celkově k 34 personálním obměnám na 11 pozicích předsedů a podpředsedů orgánů společností. Četnost obměny těchto pozic přitom jasně koreluje se střídáním tří ministrů dopravy ve stejném období. Proto ve všech třech volebních letech 2006, 2010 a 2012 došlo průměrně k funkční obměně 84 % všech členů orgánů společností. Naopak v mezivolebních letech dosáhl tento průměr jen 4% hodnoty (Graf č. 1). Ačkoli členové dozorčích rad ZSSK a CARGA nebo správní rady ŽSR mohou vykonávat dle zákona dvě po sobě jdoucí pětiletá funkční období, žádný z předsedů a podpředsedů dozorových orgánů nedokázal kromě

²¹ Daniel Krajanová a Adam Vlaček, „Počiatok chce sprivatizovať všetky vozne, Cargo ostanú len rušne“, SME, 4.6.2013, dostupné z: <http://ekonomika.sme.sk/c/6825088/pociatek-chce-sprivatizovat-vsetky-vozne-cargo-ostanu-len-rusne.html>; SITA, „Štát vraj rozpredá Cargo, tichú privatizáciu odmieta“, Webnoviny, 5.6.2013, dostupné z: <http://www.webnoviny.sk/ekonomika/stat-vraj-rozpreda-cargo-tichu-priv/683062-clanok.html>

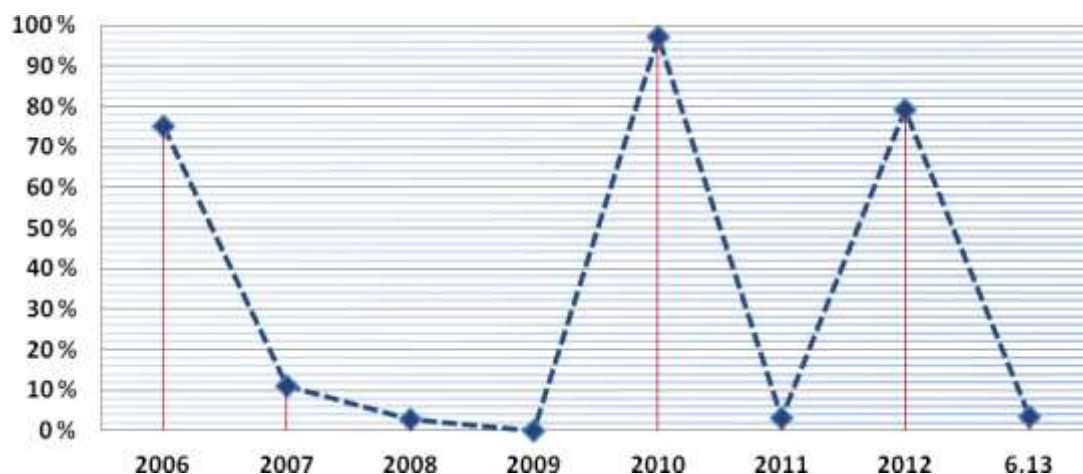
²² Udržitelnost vstupu soukromých dopravců zatím potvrzuje Regiojet a.s., který na trati Bratislava - Dunajská Streda - Komárno uzavřel v roce 2010 se státem smlouvu o dopravních službách ve veřejném zájmu do roku 2020. ZSSK tak získala v Regiojet konkurenci, díky níž může porovnávat efektivitu vlastních tržních výkonů. Viz. SITA, „RegioJet prepravil za prvý polrok 775-tisíc ľudí“, SME, 2.8.2013, dostupné z: <http://ekonomika.sme.sk/c/6889310/regiojet-prepravil-za-prvy-polrok-775-tisic-ludi.html>.

²³ Smlouva tak umožňuje ve znění bodu (i) článku IV. smlouvy. Například v České republice, v níž stát uzavřel obdobnou smlouvu se svým národním dopravcem, již existuje alespoň schválený harmonogram liberalizace vycházející z ustanovení této smlouvy. Viz. Usnesení vlády České republiky ze dne 8. června 2011 č. 423, k Harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících v oblasti dálkové a nadregionální železniční osobní dopravy; Zmluva o dopravních službách vo verejnom záujme, uzatvorená medzi Slovenskou republikou zastúpená Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., 27.12.2010.

²⁴ Norwegian Ministry of Trade and Industry, 2008, *The Government's Ownership Policy*, dostupné z: <http://www.ownershippolicy.net/index.gan?id=17407&subid=0>; Prime Minister's Office of Finland, 2011, *Government Resolution on State Ownership Policy*, dostupné z: http://valtioniomistus.fi/english/files/2012/01/Periaatepaaetoetes03112011_eng.pdf.

výjimečných případů (Časová osa 1) od roku 2006 toto pětileté funkční období završit.²⁵ Všichni byli totiž zvoleni a odvoláni v průměru kolem 4 měsíců po nástupu nového ministra dopravy do funkce. K odvolání a zvolení generálních ředitelů všech tří železničních společností stačily v průměru méně než 3 měsíce. Personální stabilita orgánů železničních společností tak zůstala závislá na zásazích vládních stran.²⁶

Graf č. 1: Obměna složení představenstev a dozorčích rad ZSSK a CARGA společně s obměnou generálního ředitelství a správní rady ŽSR - vliv volebních roků 2006, 2010, 2012



Netransparentnost správy železničních společností je v různé míře umocněna dalšími třemi faktory. Zaprvé jde o přímou, či nepřímou afiliaci členů orgánů společností k vládním stranám.²⁷ Zadruhé se jedná o jejich paralelní členství v orgánech dalších dvou železničních společností. Zatřetí je problémem občasná členství zástupců ministerstva dopravy ve stejných orgánech. Všechny tři faktory dávají základ pro vytváření neformální sítě funkcí a kontaktů, v níž lehce vznikají střety zájmů. Jedná se o střety zájmů mezi železničními společnostmi a státem nebo mezi samostatnými třemi společnostmi. Podobně vzniká střet zájmů kvůli možné loajalitě členů orgánů společností k politickým stranám (Tabulka č. 3; Tabulka č. 4) a podnikatelským skupinám (Časová osa č. 1). Výše uvedeným 34 osobám vystřídávším se v nejvyšších 11 pozicích orgánů společností je totiž možné dokázat přímou, či nepřímou afiliaci k vládním stranám v 68 % případů.²⁸ Otázka paralelních členství je v tomto smyslu závažná, jelikož ŽSR, ZSSK a CARGO vstupují pravidelně do vzájemného obchodního styku. Existence paralelních členství proto neformálně propojuje společnosti, které ze zákona fungují jako oddělené právní subjekty.

²⁵ Ve smyslu ustanovení §4 a §5 zákona č.258/1993 Z. z. a ve smyslu ustanovení §13 zákona č.259/2001 Z.z.

²⁶ Data týkající se složení členstev orgánů společností byla vyhodnocena na základě informací z výročních zpráv ŽSR, ZSSK, CARGA za období 2005-2012, případně přímým zažádáním ŽSR o potřebné informace. Výroční zprávy ŽSR jsou dostupné z: http://www.zsr.sk/slovensky/o-nas/vyrocné-spravy.html?page_id=147; výroční zprávy ZSSK jsou dostupné z: <http://www.slovakrail.sk/sk/o-spolocnosti/vyrocné-spravy0.html>; výroční zprávy CARGA jsou dostupné z: <http://www.zscargo.sk/sk/pre-verejnost/press/vyrocné-spravy/>.

²⁷ Přímou afiliací se myslí aktivní členství v politických stranách, tedy i umístění na kandidátkách stran. Nepřímou afiliací se myslí mediální status daných osob jako "nominantů" konkrétních politických stran. Jedná se o osoby, které jsou do orgánů společností dosazovány na základě zákulisních dohod. Tato studie bude rozebírat přímé a nepřímé afiliace k těmto stranám: HZDZ (*Hnutie za demokratické Slovensko*), KDH (*Kresťanskodemokratické hnutie*), SDKÚ (*Slovenská demokratická a kresťanská únia*), Smer-SD (*SMER – sociálna demokracia*), SNS (*Slovenská národná strana*).

²⁸ Afiliace k politickým stranám jsou hodnoceny na základě informací z kandidátek politických stran a informací předních slovenských novin: deník SME, deník Pravda, deník Hospodárske noviny.

Tabulka č. 2: Obsazení vedení ZSSK (2006 - červen 2013) podle jmen a politických afiliací

	ministr dopravy	Ľubomír Vážny (Smer-SD)	Ján Figeľ (KDH)	Ján Počiatek (Smer-SD)
Představenstvo	předseda	Milan Chúpek (SNS)**	Pavel Kravec (KDH)	Pavol Gábor (bez)
	podpředseda	Pavol Gábor (bez)	Jaroslav Paulický (KDH)	Lubomír Húska (bez)
Dozorčí rada	předseda	Stanislav Bořuta (SNS)**	Jozef Kováč (KDH)	Andrej Holák (Smer-SD)/Viktor Stromeček (Smer-SD, od 2013)*
	podpředseda	Milan Mojš (Smer-SD)*	Vincent Štuller (SDKÚ-DS)	Jaroslav Mikla (Smer-SD)

* Tyto osoby byly zároveň státní tajemníci ministerstva dopravy

** SNS byla druhou nejsilnější stranou ve vládní koalici

Netransparentní personální politika státu také vede k protichůdným krokům ministerstva dopravy při obsazování orgánů železničních společností. Tyto kroky zpochybňují, zda jsou vybírání odborně kompetentní kandidáti. Stejným případem protichůdnosti je netransparentní odměňování v podobě tzv. zlatých padáků. Obě skutečnosti pouze zdůrazňují fakt, že členové orgánů společností doposud nesli nedostatečnou odpovědnost za výkon své funkce. Protichůdnost kroků ministerstva dopravy tkví v tom, že do funkcí v orgánech společností byli po parlamentních volbách 2012 vybráni stejní kandidáti, kteří podobné funkce zastávali před parlamentními volbami 2010. Stalo se tak, ačkoli nekompetentní výkon správy společností byl ve všech analýzách ministerstva dopravy označena za hlavní příčinu úpadku železničního sektoru (kapitola č. 2). Z nynějších představitelů společností se jedná o Štefana Hlinku, Pavola Gábora, Igora Krška, Jaroslava Miklu a Vladimíra Ľuptáka (Tabulka č. 3; Časová osa č. 1). K další protichůdnosti v podobě hromadného vyplacení zlatých padáků došlo jak v letech 2006 a 2010, tak v roce 2012 již poté, co byl zahájen program revitalizace. V případě zlatých padáků v roce 2010 šlo o odchodné vyplacené představitelům orgánů společností, jejichž výkon správy vedl k úpadku železničního sektoru.²⁹ V případě zlatých padáků v roce 2012 šlo o nepřiměřené odměny za pouhý dvouletý výkon správy železničních společností.³⁰

Provádění ucelenější a transparentnější personální politiky státu v železničních společnostech je ztěžováno několika problémy. Nominální komise pro výběr členů orgánů společností jsou sestavovány ad hoc a jejich osazenstvo se skládá zároveň z osob nominovaných vládními stranami do nejvyšších úředních pozic ministerstva dopravy a členy orgánů zbylých dvou železničních společností.³¹ Samotný výběr těchto členů by měl být navíc proveden na základě jejich formálních odborných znalostí a kvality předešlé manažerské praxe. Opětovné nominace osob, které při výkonu správy nebo dozoru této správy železničních společností v minulosti manažersky pochybily,

²⁹ Například Matej Augustín, předseda představenstva CARGA mezi roky 2006-2010 a osoba nominovaná Smer-SD, získal odchodné dosahující výše šestnáctinásobku svého základního měsíčního platu. Viz. Vladimíra Kucejová, „Manažeri železnic dostali opět 'zlaté padáky'“, Pravda, 24.09.2010, dostupné z: <http://spravy.pravda.sk/domace/clanok/167867-manazeri-zeleznic-dostali-opaet-zlate-padaky/>

³⁰ Daniel Krajanová, „Odchodné u Figeľa presiahlo milión eur a rastie“, SME, 12.06.2012, dostupné z: <http://ekonomika.sme.sk/c/6415042/odchodne-u-figela-presiahlo-milion-eur-a-rastie.html>.

³¹ Předsedou nominální komise pro členy představenstva ZSSK byl Martin Čatloš nominovaný Smer-SD do pozice vedoucího služebního úřadu ministerstva dopravy. Martin Čatloš v době sestavení komise (3. října 2012) již působil také jako předseda dozorčí rady CARGA (od 11. září 2012) a podpředseda správní rady ŽSR (od 14. září 2012). Předsedou nominální komise pro členy představenstva CARGA byl Andrej Holák nominovaný Smer-SD jako státní tajemník ministerstva dopravy. Andrej Holák v době sestavení komise (3. října 2012) již působil jako předseda dozorčí rady ZSSK (29. srpna 2012). Viz. MDVRR, 2012, *Zásady výberového konania na členov predstavenstva Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s.*, číslo materiálu: 66/RA-2012; MDVRR, 2012, *Zásady výberového konania na členov predstavenstva Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s.*, číslo materiálu: 67/RA-2012, oba dokumenty dostupné z: <http://www.telecom.gov.sk/index/index.php?ids=130357>.

o takovém postupu nesvědčí. Informace o odborných kompetencích, profesní minulosti či jiných profesních aktivitách členů orgánů společností není navíc uváděna ve výročních správách, jak je tomu dobrou praxí v Německu nebo České republice.³² Podobně odměňovací politika, jež umožňuje opakované excesy při vyplácení nepřiměřeného odchodného, podkopává kredibilitu železničních společností, kterou nutně jako státní podniky potřebují. Všechny tyto problémy poukazují na fakt, že železniční sektor je politizovaný a personální politika státu zůstává netransparentní.

5. Virtuální holding: pokračování netransparentní správy

Virtuální holding je koncepce realizovaná ministerstvem dopravy pod vedením současného ministra Jána Počiatka. Virtuální holding na jedné straně zavrhuje plán ministerstva dopravy z roku 2010 zastřešit všechny tři železniční společnosti jedním státním holdingem, protože ten by nemusel být akceptován Evropskou komisí.³³ Na druhé straně vytváří neformální síť funkcí a kontaktů založenou na paralelních členstvích v orgánech železničních společností (Tabulka č. 3), jež by je měla svazovat do jednotně koordinovaného celku. Ustavení zmíněné neformální sítě подрývá dopad formální liberalizace železničního sektoru. Ačkoli by virtuální holding měl zajistit funkčnost železničního sektoru jako synergické sítě, jeho logika se protíví principům železničního *acquis* hned ve dvou rovinách. Funkčnost železničního sektoru jako synergické sítě má být podle evropského železničního práva zajištěna především zefektivněním tržní regulace, nikoli vytvářením alternativ k tržní regulaci.³⁴ Jedním ze základních imperativů této regulace navíc je, aby ŽSR jako manažer infrastruktury působil v co nejzávislejší míře na ZSSK a CARGU jako železničních dopravcích.³⁵ I když železniční *acquis* nevylučuje metody holdingů, které mohou sloužit k omezení negativních dopadů nežádoucí míry tržní soutěže nebo některých neúčelných liberalizačních kroků, tyto holdingy se musí skládat z oddělených právnických osob, dodržovat jasné oddělení účtů a účetních bilancí těchto právnických osob a operovat nezávisle na přímých státních intervencích.³⁶ Současná koncepce ministerstva dopravy proto v zásadě brzdí vznik účelně liberalizovaného železničního sektoru. Především však paralyzuje možnost depolitizované a transparentní správy všech tří železničních společností.

Ačkoli byl virtuální podnik pojmenován ministrem Počiatkem, fenomén paralelních členství nebo jiných způsobů neformální koordinace v rámci železničního sektoru existoval i v předešlých letech. Právě neformální koordinace byla zneužita k získání politické kontroly nad všemi třemi železničními společnostmi a k obdobnému získání ekonomické kontroly nad společnostmi ze strany různých

³² Výroční zpráva ČD Cargo 2012, dostupná z: http://www.cdcargo.cz/assets/cd-cargo/profil-spolecnosti/vyrocnizpravy/vz_2012.pdf; výroční zpráva Deutsche Bahn 2012, dostupná z: http://www1.deutschebahn.com/file/3897400/data/2012_gb_dbkonzern_e.pdf.

³³ TASR, „Počiatek neuvažuje o spájaní troch železničných firiem“, SME, 16.4.2013, dostupné z: <http://ekonomika.sme.sk/c/6770026/pociatek-neuvazuje-o-spajani-troch-zeleznicnych-firiem.html>; Miroslav Kern a Daniela Krajanová, „Počiatek: J&T ma neovplyvní“, SME, 13.4.2012, dostupné z: <http://www.sme.sk/c/6337470/pociatek-jt-ma-neovplyvni.html>; TARS, „Spojenie železničných firiem by mohlo byť najlepšie, v EÚ by neprešlo“, TERAZ, 25.4.2013, dostupné z: <http://www.teraz.sk/ekonomika/zeleznice-firmy-spojenie-pociatek/44393-clanok.html?currency=CAD>

³⁴ V železničním *acquis* je dáván důraz především na regulovanou hospodářskou soutěž. Viz. EC, 2001, *White Paper: European Transport Policy for 2010*; Nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady 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.

³⁵ Smernica 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a doplňa smernica Rady 91/440/EHP o rozvoji železnic spoločenstva.

³⁶ Európska komisia proti Maďarsku, rozsudok Súdneho dvora (prvá komora) z 28. februára 2013, sťažnosť C-473/10; Európska komisia proti Španielskemu kráľovstvu, rozsudok Súdneho dvora (prvá komora) z 28. februára 2013, sťažnosť C-483/10; Európska komisia proti Spolkovej republike Nemecko, rozsudok Súdneho dvora (prvá komora) z 28. februára 2013, sťažnosť C-556/10; Európska komisia proti Rakúskej republike, rozsudok Súdneho dvora (prvá komora) z 28. februára 2013, sťažnosť C-555/10.

podnikatelských skupin (podkapitola 5.1). Neformální koordinace v takovém případě umožnila legalizaci a ekonomickou racionalizaci (kapitola 6) upřednostňování těchto obchodních skupin při objednávání zboží a služeb železničními společnostmi. Pozdější uznání skutečnosti, že železniční společnosti nevýhodně outsourcovaly některé služby nebo nakupovaly předražené zboží, bylo následně možné jednoduše vykládat jako přesně neidentifikovatelná manažerská pochybení (kapitola 2), ačkoli konkrétní kolektivní i individuální odpovědnost lze zpětně dokázat.³⁷

Tabulka č. 3: Virtuální holding: složení orgánů železničních společností k červnu 2013

ZSSK		CARGO		ŽSR	
Dozorčí rada	Představenstvo	Dozorčí rada	Představenstvo	Správní rada	Generální ředitelství
V. Stromeček*	Pavol Gábor	Martin Čatloš*	Vladimír Ľupták	Jaroslav Mikla	Štefan Hlinka
Jaroslav Mikla	Ľubomír Húska	Radovan Majerský*	Jaroslav Daniška	Martin Čatloš*	Josef Veselka***
Štefan Hlinka	Igor Krško	Pavol Gábor	Peter Fejfar	Vladimír Ľupták	Dušan Šefčík***
Vladimír Ľupták		Štefan Hlinka		Radovan Majerský*	Ján Juriga***
Jozef Hlavatý**		Anton Andel**		Darina Fabuľová**	Ján Žačko***
Ján Andreanin**		Ján Baláž**			Anton Kukučka***

*zástupci ministerstva dopravy a ministerstva financí

** zákonní zástupci zaměstnanců

*** náměstci generálního ředitele a ředitel generálního ředitelství

5.1 Dílčí a strukturální vliv: politické strany a podnikatelské skupiny

Prvním příkladem zneužití neformální koordinace železničního sektoru je výkon přímého, avšak *dílčího vlivu* nad železničním sektorem, který po volbách získávají politické strany. Tento vliv je zřetelný a má především politický charakter. Dílčí je především proto, že jeho míra roste a klesá s výsledky parlamentních voleb. Tento vliv je závislý na mocenském postavení politických stran v daném volebním období. Politické strany tak získávají a ztrácejí vliv nad železničními společnostmi právě podle toho, zda-li se stanou součástí vlády. Dílčí vliv nad železničním sektorem je zřejmý hlavně z obměn členů orgánů železničních společností (kapitola 4). Příkladem zneužití neformální koordinace železničního sektoru může být vliv, jenž SNS a Smer-SD získaly nad železničními společnostmi po volbách v roce 2006. Zástupci obou stran díky němu mohli obsadit nejvyšší funkce v orgánech všech tří železničních společností (Tabulka č. 4). Zřetelný byl případ Juraje Mravčáka jako předsedy správní rady ŽSR. Juraj Mravčák představoval klasický vzor osoby nominované SNS. Ačkoli nepůsobil jako člen SNS, Mravčákova firma Avocat s.r.o. byla propojena s touto stranou hned v několika kauzách.³⁸ Především však v tzv. nástěnkovém tenderu.³⁹ Avocat například uzavřel v roce 2008 smlouvu o právní pomoci se ZSSK. Smlouva byla podepsána v režimu "důvěrné!" právě Jurajem Mravčákem jako zástupcem Avocatu a Pavolem Gáborem jako zástupcem ZSSK.⁴⁰ Dílčí vliv SNS však skončil po volbách 2010 (Tabulka č. 4).

Tabulka č. 4: Dílčí vliv SMER-SD a SNS pod ministrem dopravy Ľubomírem Vážným (2006-2010)

		ŽSR	ZSSK	CARGO
Dozorčí/správní rada Představenstvo/generální ředitelství	předseda	Juraj Mravčák (SNS)	Milan Chúpek (SNS)	Zdeněk Schraml (SMER-SD)
	podpředseda	Dušan Švantner (SNS)*	Pavol Gábor (bez)	Peter Kubala (SNS)
	předseda	Dalibor Zelený (bez)/Štefan Hlinka**	Stanislav Bořuta (SNS)	Matej Augustín (SMER-SD)
	podpředseda		Milan Mojš (SMER-SD)	Matej Jaborek (bez)

* Tyto osoby byly zároveň státním tajemníkem ministerstva dopravy.

** funkce ekvivalentní podpředsedovy představenstva v případě generálního ředitelství ŽSR neexistuje.

kontrola podnikatelskými skupinami. Vliv podnikatelských skupin je nezřetelný, protože se vyznačuje strukturálním charakterem. *Strukturální vliv* nad železničním sektorem je budován dlouhodobě a má především ekonomický charakter. Jeho míra je závislá na výsledku parlamentních voleb jen do určité míry. Strukturální vliv se totiž opírá o již vybudované pozice klientelistických sítí, nebo o dlouhodobě vytvořené obchodní závazky uzavřené právě díky těmto klientelistickým sítím (kapitola 6). Politické strany v daném případě hrají jen koordinační roli platforem, na nichž se setkávají zájmy konkrétních podnikatelských skupin. Platformami pro takovou koordinaci se stávají hlavně vládní strany. V železničním sektoru proto roli dominantní platformy převzaly právě Smer-SD, SNS nebo i HZDS. Nicméně strukturální vliv nad železničním sektorem získaly konkrétní podnikatelské skupiny již v období před rokem 2006. Tento vliv začal být budován v koaličních vládách s podílem HZDS a SNS před rokem 1998 a upevňován v období vlád s podílem KDH a SDKÚ po roce 1998.

První podnikatelská skupina je koncentrována okolo společností ŽOS Trnava a.s a ŽOS Zvolen a.s. Podíly 77 % akcií těchto společností byly v březnu a prosinci 1995 privatizovány jinými akciovými společnostmi (Tabulka č. 5), v nichž působili jako dominantní podílníci Vladimír Poór a Miroslav Náhlík.⁴¹ Druhá podnikatelská skupina je koncentrována okolo ŽOS Vrútky a.s (respektive ŽOS Trading a.s). Podobně ŽOS Vrútky byla privatizována v dubnu 1995. Podíl 77 % akcií společností byl prodán společnosti TRV s.r.o., v níž měli podíly Vítázoslav Móric a Miroslav Náhlík.⁴² Všechny uvedené ŽOS (*Železničné opravovne a strojárne*) spojuje jejich předmět činnosti - údržba, opravy, modernizace a dodávky železničních vozidel. Obě podnikatelské skupiny sjednocovala právě TRV, jelikož vlastnický propojovala všechny tři ŽOS. To oběma skupinám umožnilo ovládnout dominantní část opravárenské infrastruktury železničního sektoru na Slovensku. Spojenectví obou skupin bylo navíc zastřešeno politicky. Zatímco Vladimír Poór byl vlivným členem HZDS, Vítázoslav Móric působil jako vlivný člen SNS.⁴³ Obě skupiny se však rozešly v roce 2001, když se Miroslav Náhlík stáhl z TRV.⁴⁴ Opravárenská struktura se tak rozdělila na dva pomyslné rivaly, jejichž aktivity však zůstaly koordinovány přes jinou než spoluvlastnickou platformu.

Tabulka č. 5: Účasti ve firmách obou podnikatelských skupin do roku 2001

Vladimír Poór	Miroslav Náhlík	Vítázoslav Móric
ŽOS Zvolen a.s.	TRV s.r.o.	TRV s.r.o.
ŽOS Trnava a.s.	ŽOS Zvolen a.s.	ŽOS Vrútky a.s.
Železničná preprava a.s.	ŽOS Trnava a.s.	ŽOS Trading a.s.
TOSs a.s.	Železničná preprava a.s.	
Zvolenský opravárenský závod, a.s	TOSs a.s.	
	Zvolenský opravárenský závod, a.s	

⁴¹ Obchodný register SR, 2013, *Miroslav Náhlík*, dostupné z:

http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=N%E1hlik&MENO=Miroslav&SID=0&T=&STR=4; Obchodný register SR (2013), *Miroslav Poór*, dostupné z: http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=Po%F3r&MENO=Vladim%EDr&SID=0&T=f0&STR=3.

⁴² Obchodný register SR, 2013, *Vítázoslav Móric*, dostupné z:

http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=Moric&MENO=V%ED%9Dazoslav&SID=0&T=f0&R=1.

⁴³ „Vladimír Poór vystúpil z HZDS“, SME, 22.2.2003, dostupné z: <http://volby.sme.sk/c/821859/vladimir-poor-vystupil-z-hzds.html>; „Privatizačné aktivity poslancov SNS a ich manželiek V. Moric v NR SR potvrdil“, SME, 9.11.1995, dostupné z: <http://www.sme.sk/c/2134725/privatizacne-aktivity-poslancov-sns-a-ich-manzeliek-v-moric-v-nr-sr-potvrdil-ale.html>

⁴⁴ Rozchod společností byl pak zřejmý v tzv. kauze vláčiky, v níž obě ŽOS vytvořily soupeřící konsorcia se zahraničními partnery. Viz. „Na železniciach je boj o zákazku“, SME, 25.5.2002, dostupné z: <http://www.sme.sk/c/553827/na-zelezniciach-je-boj-o-zakazku.html>; Obchodný register SR, 2013, *TRV s.r.o. - Dielenská Kružná 2, Vrútky 038 01*, dostupné z: http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=Moric&MENO=V%ED%9Dazoslav&SID=0&T=f0&R=1.

Touto platformou koordinace se staly vládní strany, jejichž ministři dopravy mají právo jmenovat do funkce členy orgánů železničních společností. Smer-SD proto logicky převzala funkci takové platformy od roku 2006. Smer-SD navíc zastřešuje další podnikatele jako je Milan Fiľo, jenž vlastní majoritní podíly ve společnostech okolo ECO INVEST a ECO INVESTMENT. Společně s Poórem je právě Fiľo považován za nejvýznamnějšího představitele podnikatelských skupin přidružených k této straně.⁴⁵ Nicméně vliv tří výše zmíněných skupin zasahoval i dění v železničním sektoru za vlád v letech 1998-2006. Právě v tomto období se dokončil proces privatizace všech tří opravárenských společností. Zbýlých 34 % akcií ŽOS Zvolen a ŽOS Trnava ve vlastnictví *Železničnej spoločnosti* bylo odkoupeno firmami *Železničná preprava*, TOSs a *Zvolenský opravárenský závod* v roce 2004 před tím, než se společnost rozdělila na osobního a nákladního dopravce.⁴⁶ Zbýlých 34 % akcií ŽOS Vrútky bylo podobně odkoupeno samotnou ŽOS Vrútky, tedy vlastně TRV (od roku 2006 v likvidaci), od CARGA v roce 2005.⁴⁷ Současně proběhla i nevhodná dělba majetku mezi osobním a nákladním dopravcem přesouvající opravárenskou kapacitu obou dopravců do CARGA, které mělo být podle vládních plánů privatizováno jako celek.⁴⁸

Hlavním nositelem strukturálního vlivu všech třech podnikatelských skupin se však stali jednotliví členové orgánů společností. Přičemž osoby, které byly přímo či nepřímo profesně spojeny s těmito skupinami, se pravidelně objevovaly na nejvyšších pozicích v orgánech železničních společností nebo v těchto pozicích sloužily za posledních třináct let nejdelší dobu (Časová osa č. 1):

- **Miroslav Dzurinda**, bratr slovenského premiéra působícího v letech 1998-2006, byl jedním z hlavních aktérů tzv. kauzy vláčiky z roku 2002. Byl členem komise, která v tajném výběrovém řízení vybrala jako dodavatele nových lokomotiv konsorcium se spoluúčastí ŽOS Vrútky. Právě toto výběrové řízení bylo později zpochybňováno.⁴⁹ Od roku 2003 je členem dozorčí rady ŽOS Vrútky. V roce 2010 se navíc stal generálním ředitelem ŽOS Zvolen.⁵⁰
- **Pavol Kužma** byl v posledních patnácti letech členem statutárních a dozorčích orgánů společností, v nichž byli v různé míře aktivní také Miroslav Poór, Milan Fiľo nebo Vladimír Ľupták: SK INVEST SLOVAKIA a.s., SK INVEST a.s., O.R.E. TRADE spol. s r.o. Košice, L.S.K.O. a.s. Především byl také členem dozorčí rady ŽOS Trnava mezi roky 2003 a 2007.⁵¹
- **Dušan Turanovič** byl členem dozorčí rady ŽOS Vrútky od roku 1999 do roku 2009.
- **Milan Mojš** byl členem statutárních a dozorčích orgánů společností s aktivní účastí Milana Fiľa: SCP a.s. a Mondi Business Paper SCP a.s. do roku 2006. Od roku 2012 je poslancem Smer-SD.⁵²
- **Milan Chúpek** byl již generálním ředitelem ŽSR v letech 1995-1996. V letech 1995-1997 působil v dozorčí radě ŽOS Trnava. Do ZSSK a ŽSR byl nominován SNS. Do funkcí v orgánech železničních společností nastoupil z pozice přednosta stanice ve Vrútkách.⁵³
- **Pavol Gábor** působil v letech 2003-2006 v dozorčí radě ŽOS Zvolen.⁵⁴

⁴⁵ Marek Vagovič, „Cez Smer má vplyv niekoľko podnikateľov“, SME, 24.9.2007, dostupné z: <http://www.sme.sk/c/3501049/cez-smer-ma-vplyv-niekolko-podnikatelov.html>.

⁴⁶ Železničná spoločnosť, 2005, *Výročná správa 2004*, ss. 22-23.

⁴⁷ ZSSK Cargo, 2006, *Výročná správa 2005*, s. 21.

⁴⁸ Viz. Rozhovor s Pavolem Kužmou, předsedou představenstva CARGO v roce 2005, dostupný z: <http://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/krizove-financovani-osobni-dopravy-z-vynosu-dopravy>.

⁴⁹ „Kauza vláčiky“, SME, 2.2.2005, dostupné z: <http://www.sme.sk/c/1914128/kauza-vlaciky.html>.

⁵⁰ Milan Suja, „Miroslav Dzurinda už takmer rok šéfuje žoskárom“, SME, 17.9.2011, dostupné z: <http://zvolen.sme.sk/c/6072832/miroslav-dzurinda-uz-takmer-rok-sefuje-zoskarom.html>; Obchodný register SR, 2013, *Miroslav Dzurinda*, dostupné z: http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=Dzurinda&MENO=Miroslav&SID=0&T=f0&R=1.

⁵¹ Obchodný register SR, 2013, *Pavol Kužma*, dostupné z:

http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=Ku%9Ema&MENO=Pavol&SID=0&T=f0&R=1.

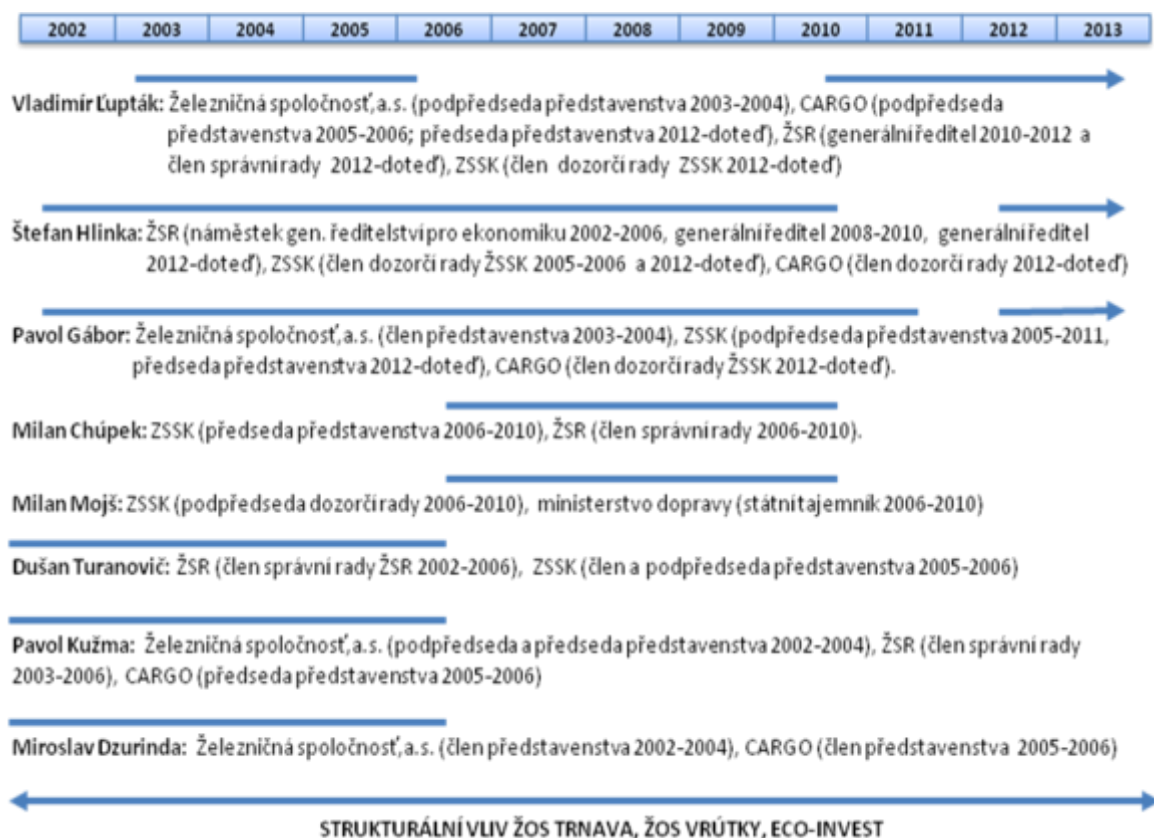
⁵² Obchodný register SR, 2013, *Milan Mojš*, dostupné z:

http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=Moj%9A&MENO=Milan&SID=0&T=f0&R=1.

⁵³ Karol Svozil, „Vlaky ovládnú Slotovi ľudia“, Hospodárske noviny, 5.10.2006, dostupné z: http://hnonline.sk/2-19450490-k10000_d-c3.

- **Štefan Hlinka** byl v posledních patnácti letech členem statutárních a dozorčích orgánů společností, v nichž byli zastoupeni Vladimír Ľupták a hlavně Milan Fiľo: SCP PAPIER TRADE a.s., LOGIN a.s., SCP PAPIER a.s., STABILITA, d.d.s. a.s.⁵⁵
- **Vladimír Ľupták** byl v posledních patnácti letech členem statutárních a dozorčích orgánů společností, v nichž byli aktivní jak Milan Fiľo, tak Vladimír Poór: SCP PAPIER a.s., SCP a.s., SCP HYGIENA a.s., ECO-INVEST a.s., ŽOS Trnava a.s., AG Banka a.s., Slovenská paroplynová spoločnosť a.s., PAPKO a.s.⁵⁶

Časová osa č. 1: Strukturální vliv ŽOS Trnava, ŽOS Vrútky, ECO-INVEST (příklady některých osob)



Virtuální podnik ztělesněný paralelními členstvími v orgánech železničních společností odpovídá všem prvkům netransparentní personální politiky státu. Tato politika pak umožňuje, aby nominační procesy členů do orgánů společností byly nastaveny ve prospěch osob, které jsou přímo či nepřímo spojeny s podnikatelskými skupinami napojenými na politické strany jako platformy koordinace. Uvedené podnikatelské skupiny si takto dokázaly nad železničním sektorem vybudovat strukturální vliv. Tento vliv je udržován právě díky opětovným nominacím a paralelním členstvím určitých členů orgánů společností. Stablní pozice Vladimíra Ľuptáka, Štefana Hlinky, Pavola Gábora tak stojí v kontrastu s destabilizační tendencí radikálně obměňovat členy orgánů společností po každých parlamentních volbách. Nicméně i obměny a paralelní funkce těchto osob hrají svoji roli. Právě časté změny funkcí nebo jejich paralelnost vedou ke zmatení individuálních odpovědností za

⁵⁴ Eva Bullová, „Šéfovia železníc mali blízko k silným finančníkom“, Pravda, 27.04.2012, dostupné z: <http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/199881-sefovia-zeleznic-mali-blizko-k-silnym-financnikom/>.

⁵⁵ Obchodný register, 2013, Štefan Hlinka, dostupné z: http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=Hlinka&MENO=%8Atefan&SID=0&T=f0&R=0.

⁵⁶ Obchodný register, 2013, Vladimír Ľupták, dostupné z: http://orsr.sk/hladaj_osoba.asp?PR=%BCupt%E1k&MENO=Vladim%EDr&SID=0&T=f0&R=1.

výkon funkce. Umožňují proto vysvětlovat netransparentní hospodaření železničních společností jako přesně neidentifikovatelná manažerská pochybení. Avšak s ohledem na provázanost nominačních procesů s dílčím vlivem vládních stran a strukturálním vlivem opravárenské lobby je možné identifikovat tato údajná pochybení jako vědomou činnost.

6. OPRAVÁRENSKÉ SPOLEČNOSTI: STÁTNÍ ZAKÁZKY A FONDY EU

Strukturální vliv, který opravárenské společnosti mají nad železničním sektorem, dosahuje především ekonomického rozměru. Ačkoli růst vlivu opravárenských společností bývá přisuzován vládám, ve kterých měla hlavní podíl Smer-SD, všechny opravárenské společnosti vybudovaly a upevnily své pozice před rokem 2006. Stalo se tak díky výše uvedeným privatizačním procesům. Právě v roce 1994 došlo nejprve k vyčlenění všech ŽOS ze struktury unitární železnice a následně k jejich netransparentní privatizaci dvěma podnikatelskými skupinami v roce 1995.⁵⁷ Tento proces pokračoval postupným odebíráním kapacit ŽSR a jejich nástupnických společností k provozování údržby a modernizace vlastního vozového parku. Ztráta opravárenských kapacit byla součástí transformace železničních společností započaté v roce 2001. Do roku 2006 tak byla úspěšně vytvořena závislost železničních společností na externích opravárenských službách. Růst produkce opravárenských společností následně umožnil příliv volného kapitálu v rámci *Operačního programu Doprava 2007 - 2013*, jenž poskytl ZSSK příležitost postupně modernizovat svůj vozový park.

Závislost železničních společností na externích opravárenských a modernizačních službách ŽOS Trnava/ŽOS Zvolen a ŽOS Vrútky/ŽOS Trading je dostatečně znatelná z analýzy obchodních vztahů těchto opravárenských společností se ZSSK a CARGO, které byly uzavřeny na základě výběrových řízení mezi rokem 2009 a srpnem 2013. ŽOS získaly 26,2 % z celkové sumy všech výběrových řízení vypsaných oběma dopravci v konkrétním období. Tato suma přesahuje 1,803 miliardy eur. Po vyjmutí obchodní výměny mezi třemi státními železničními společnostmi (okolo 675,385 milionu eur) pak všechny ŽOS získaly 42 % z dané sumy.⁵⁸ Zvláště v případě výběrových řízení vypsaných ZSSK (okolo 1,535 miliardy eur) se ŽOS Vrútky a ŽOS Zvolen umístily mezi pěti největšími dodavateli podle výše obchodní výměny, přičemž ŽOS Trnava byla sedmým největším dodavatelem.⁵⁹ Analýza obchodní struktury samotných opravárenských společností navíc ukazuje, že zatímco státní dopravci zůstaly závislé na externích opravárenských službách jako takových, opravárenské společnosti zůstaly naprosto závislé na obchodních vztazích právě s oběma dopravci (Tabulka č. 5).⁶⁰ Závislost ŽOS na dodávkách pro ZSSK a CARGO tak jen posiluje vůli opravárenských společností udržovat *status quo* ve správě celého železničního sektoru.

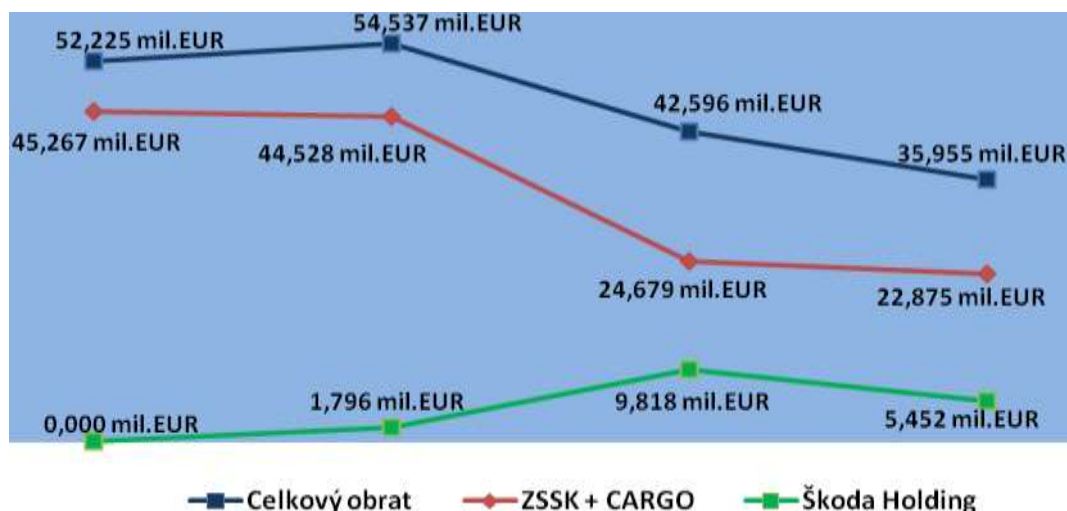
⁵⁷ „Protizákonný postup privatizácie ŽOS Vrútky, a. s., chcú prerokovať s prezidentom FNM“, SME, 4.4.1995, dostupné z: <http://www.sme.sk/c/2119259/protizakonny-postup-privatizacie-zos-vrutky-a-s-chcu-prerokovat-s-prezidentom-fnm.html>; „Záhadná strata pôvodného rozhodnutia o privatizácii ŽOS Vrútky“, SME, 3.8.1995, dostupné z: <http://www.sme.sk/c/2127502/zahadna-strata-povodneho-rozhodnutia-o-privatizacii-zos-vrutky.html>; „Jedni zistili porušenie zákona, druhí v tých istých projektoch nezistili vecné argumenty“, SME, 10.2.1995, dostupné z: <http://www.sme.sk/c/2115881/jedni-zistili-porusenie-zakona-druhi-v-tych-istych-projektoch-nezistili-vecne-argumenty.html>.

⁵⁸ Otvorene verejne obstaravanie, 2013, *Obstarávateľ: Železničná spoločnosť slovensko, a.s.*, dostupné z: <http://tender.sme.sk/sk/report/all?cut=authority:SK11001,SK35914939>; Otvorene verejne obstaravanie, 2013, *Obstarávateľ: Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.*, dostupné z: <http://tender.sme.sk/sk/report/all?cut=authority:SK11001,SK35914921>.

⁵⁹ Otvorene verejne obstaravanie, 2013, *Obstarávateľ: Železničná spoločnosť slovensko, a.s.*

⁶⁰ Výroční zprávy ŽOS Zvolen mezi lety 2009-2012, dostupné z: <http://www.zoszv.sk/sekcia-sk-22-vyroczne-spravy>.

Graf č. 1: Podíl zakázek pro ZSSK a CARGO na obratu ŽOS Zvolen (2009-2012)



Dominantní podíl opravárenských společností potvrzuje i přehled výběrových řízení vypsaných ZSSK mezi rokem 2009 a srpnem 2013. Všechny ŽOS zvítězily v 16 z padesáti největších výběrových řízení.⁶¹ V dalších 18 případech zvítězily přitom jen ŽSR a CARGO. Pokud se z první desítky největších výběrových řízení vypustí zbylé dvě železniční společnosti, pak ŽOS zvítězily v 6 z deseti největších výběrových řízení. Jediným nestátním konkurentem v oblasti údržby, oprav, modernizace a dodávek železničních vozidel byl přitom český Škoda Holding a.s. (Škoda Transportation a.s., Škoda Studénka a.s., Pars nova a.s.), jenž zvítězil ve 3 z deseti největších výběrových řízení (Tabulka č. 6).⁶²

Tabulka č. 6: Devět z deseti největších zakázek pro ZSSK z nestátního sektoru

Název výherce	Předmět výběrového řízení	Fondy EU	Cena (€)	Rok
Škoda Vagonka	Dodání elektronických poschodových jednotek	ano	96 200 000	2009
Škoda Vagonka	Dodání elektronických poschodových jednotek	ano	86 580 000	2013
ŽOS Vrútky	Nákup diesel-motorových jednotek	ano	77 960 000	2013
ŽOŠ Vrútky	Zhotovenie diela a dodávka osobných klimatizovaných vozňov 1.a 2. triedy	ne	74 828 035	2010
Škoda Transportation	Nákup vozidiel prímestských poschodových jednotiek PUSH/PULL, úprava HDV radu 263 a nákup elektrických HDV	ano	74 288 000	2009
ŽOS Vrútky	Nákup medziregionálnych motorových jednotiek	ano	52 972 118	2009
ŽOS Zvolen	Rekonštrukcia hnacích dráhových vozidiel motorovej trakcie radu 75x	ano	46 800 000	2010
ŽOS Trnava	Modernizácia osobných vozňov radu Bdt	ne	43 500 564	2009
ŽOS Vrútky	Rekonštrukcia hnacích dráhových vozidiel 162/163 na rad 361	ne	28 412 514	2009

Charakteristickým rysem uvedených zakázek (Tabulka č. 6) bylo, že výběrových řízení se neúčastnili více než dva nebo tři soutěžící. Pokud se soutěže účastnil zahraniční subjekt sám o sobě, byl z pravidla v soutěži neúspěšný. Úspěšný byl jen v ojedinělých případech.⁶³ Příkladem může být soutěž o

⁶¹ Otvorene verejne obstaravanie, 2013, *Obstarávateľ: Železničná spoločnosť slovensko, a.s. - Zoznam zmlúv*, dostupné z: <http://tender.sme.sk/sk/facts?cut=authority:SK11001,SK35914939>.

⁶² Ibidem.

⁶³ Hlavně v zakázkách jdoucích pod jeden milion eur. Navíc šlo o soutěže, jichž se neúčastnil žádný slovenský konkurent. Příklady mohou být zakázky PETROCard Czech s.r.o. se sídlem v České republice a EURO-METAL GmbH. se sídlem v Maďarsku. Viz. Úrad pre verejné obstarávanie, 2011, 04273 - VST: *Vestník č. 112/2011*, dostupné z:

dodání dieselových jednotek z roku 2013, v níž polská společnost *Pojazdy Szynowe Pesa Bydgoszcz SA* neuspěla v konkurenci ŽOS Vrútky. Nicméně pouhá účast polské společnosti v aukci o dodání uvedených jednotek snížila cenu původně navrhovanou ŽOS Vrútky o 13,4 %.⁶⁴ Účast ostatních společností, především těch zahraničních, však v minulosti zabraňovaly některé podmínky výběrových řízení. Zvláště se jednalo o případy ŽOS Zvolen a ŽOS Trnava. ŽOS Zvolen mohl získat například v roce 2010 zakázku na rekonstrukci lokomotiv díky tomu, že mezi podmínkami výběrového řízení byla uvedena klauzule: "Hlavné miesto alebo lokalita poskytovania služieb: Zvolen".⁶⁵ Taková klauzule v zásadě vyloučila možnost účasti jiných společností v daném výběrovém řízení.

Zahraniční účastníci jsou zpravidla úspěšní ve výběrových řízeních jako dílčí nebo komplementární vítězové, kteří doplňují služby a dodávky ŽOS. Takové případy jsou nastupujícím trendem v roce 2013. Příkladem může být výběrové řízení na pravidelné revize a opravy vlaků ZSSK pro roky 2013-2014, ve kterém zvítězila česká firma LEGIOS a.s. společně se ŽOS Trnava a ŽOS Vrútky. Ze čtyř původních soutěžících se tak uplatnili tři. Zatímco však LEGIO získala kontrakt ve výši kolem 765 tisíc eur, ŽOS Trnava získala kontrakt ve výši kolem 10, 046 milionu eur a ŽOS Vrútky získala kontrakt ve výši kolem 18, 288 milionu eur.⁶⁶ Jedinou výjimku z výše uvedeného pravidla tvoří společnosti náležící pod český Škoda Holding.⁶⁷ Právě těmito společnostem se ve třech případech podařilo zvítězit v dodávkách a modernizaci nových lokomotiv a celých vlakových souprav. Kromě dodání relativně unikátních *push-and-pull* lokomotiv byly však zbylé dva kontrakty částečně delegovány formou subdodávek na ŽOS Zvolen (Graf č. 1).⁶⁸ Ani Škoda Holding tak nezvítězil v některých výběrových řízeních bez další podmíněčné spolupráce s některými ze ŽOS.

Dominance opravárenských společností ve výběrových řízeních je bezesporu založena na jejich silné tržní pozici v rámci slovenského železničního sektoru. Dalším zvýhodněním ŽOS je fakt, že fungují jako integrální součást slovenské železniční infrastruktury. Nakonec všechny opravárenské společnosti sloužily před rokem 1995 jako součást unitární železnice. Mají tak komparativní výhodu vůči potenciální zahraniční konkurenci, jelikož jejich typ a procesy výroby jsou technologicky kompatibilní s vozovým parkem železničních společností. Avšak byla to právě politizace železničního sektoru datující se od 90. let 20. století, která zbavila především ZSSK vlastních opravárenských kapacit a zároveň privatizovala tyto kapacity do vlastnictví pouhých dvou podnikatelských skupin. Pokračující politizace železničního sektoru jen dále prodlužuje vzájemnou technologickou a ekonomickou závislost mezi železničními společnostmi a všemi ŽOS. Ta se projevuje v omezené účasti zahraničních opravárenských společností ve výběrových řízeních, ale i v zřejmém nezájmu ZSSK hledat technologické alternativy pro svůj vozový park. Nejednoznačná liberalizace v osobní železniční dopravě - ztělesněná smlouvou o službách ve veřejném zájmu uzavřenou do roku 2020 - a jistota financování železničního sektoru z fondů EU tak poskytují

<http://www.uvo.gov.sk/sk/evestnik/-/vestnik/154853>; Úrad pre verejné obstarávanie (2010), 03134: *VUT Vestník č. 87/2010*, dostupné z: <http://www.uvo.gov.sk/sk/evestnik/-/vestnik/139847>.

⁶⁴ SITA, „Aukcia vlakov trvala 20 hodín, znížila cenu“, 16.3.2013, dostupné z: <http://spravy.pravda.sk/ekonomika/clanok/287049-aukcia-vlakov-trvala-20-hodin-znizila-cenu/>.

⁶⁵ Úrad pre verejné obstarávanie, 2010, 01624 - VSS: *Vestník č. 43/2010*, dostupné z: <http://www.uvo.gov.sk/sk/evestnik/-/vestnik/137529>.

⁶⁶ Úrad pre verejné obstarávanie, 2013, 8930 - VSS: *Vestník č. 112/2013*, dostupné z: <http://www.uvo.gov.sk/sk/evestnik/-/vestnik/201969> ; Vykonávanie revízných opráv R2 osobných vozňov (2013), Vykonávanie revízných opráv R2 osobných vozňov, ID: 110658, dostupné z: <http://crdvo.uvo.gov.sk/index.php?ID=110658>.

⁶⁷ Gabriel Beer, 2010, „Vláda sa zmenila, oligarchovia zostanú Vplyvní podnikatelia si biznis so štátom poistili na dlhé roky aj cez vlaky“, E-TREND, 30.7.2010, dostupné z: <http://ekonomika.etrend.sk/ekonomika-slovensko/vlada-sa-zmenila-oligarchovia-zostanu-2.html>.

⁶⁸ Škoda Transportation, 2013, *Škoda Vagonka predala na Slovensku poslednú soupravu Push-Pull a súčasne podepsala nový kontrakt na električné dvoupodlažní jednotky*, dostupné z: <http://www.skoda.cz/cs/press-room/archiv-novinek/skoda-uspela-na-slovenskem-trhu/>.

dostatečnou zásobu kapitálu a času, která zajistí přetrvávání vzájemné závislosti železničních a opravárenských společností. Vzájemné vazby mezi opravárenskými společnostmi, vládními stranami a členy orgánů společností umožní udržovat status quo ve vypisování a výsledcích výběrových řízení na údržbu, opravy, modernizace a dodávky železničních vozidel.

7. ZÁVĚREČNÁ PROGNOZA: OSUD OPRAVÁRENSKÝCH KAPACIT CARGA?

Transformace CARGA navržená v dokumentu *Návrh opatření na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy SR* schváleném vládou v červenci 2013 se svou formou podobá předešlému vyvádění opravárenských kapacit ze státních železničních společností.⁶⁹ Opravárenské společnosti ve vlastnictví státu byly nejprve převedeny na akciové společnosti. Následně se privatizoval většinový podíl akcií v těchto společnostech do rukou strategického partnera a zbylé akcie se ponechaly ve vlastnictví státních železničních společností, aby byly později odkoupeny stejnými podnikatelskými skupinami ovládajícími původní strategické partnery z 90. let 20. století (kapitoly 5-6). Současná transformace CARGA počítá s vytvořením tří dceřiných akciových společností. Jedna dcera se zaměří pouze na management vozového parku. Druhá dcera se bude zabývat opravami a modernizací vozového parku. Třetí dcera se bude specializovat na realizaci intermodální dopravy.

Do všech tří dcer by měli v různé míře vstoupit strategičtí partneři. Do dcery zaměřující se na management vozového parku by měl strategický partner vstoupit jako vlastník majoritního podílu akcií, který získá kontrolu nad správou společnosti. Do dcery specializující se na intermodální dopravu by měl vstoupit strategický partner jako vlastník minoritního podílu akcií, aby si CARGO udrželo kontrolu nad správou společnosti. Případ dcery zabývající se opravárenskými službami je nejméně jasný. Do opravárenské dcery se předpokládá vstup jak ZSSK, tak strategického partnera formou peněžitého, případně nepeněžitého vkladu do jmění společnosti. ZSSK přitom teprve v roce 2012 odkoupilo od CARGA potřebné opravárenské kapacity, o které přišlo při původním dělení společného majetku (kapitola 3). Právě v případě opravárenské dcery není ve schváleném dokumentu jasně stanoven limit, do jaké míry by měl být realizován vstup ZSSK nebo strategického partnera do společnosti, respektive do jaké míry by měly vstupující subjekty převzít vlastnickou kontrolu nad správou společnosti. Současná opatření stojí v kontrastu vůči předešlým třem transformačním plánům CARGA. Zvláště třetí transformační plán, jenž byl součástí programu revitalizace z roku 2011, jasně uváděl prodej 66 % akcií celého CARGA (kapitola 3).

Současná vláda přitom nedbá kritiky opozičních stran, že nynější forma dělení CARGA povede k účelovému vyvedení výdělečných částí společností ze státního do soukromého vlastnictví (kapitola 3). Právě neúměrná politizace správy železničních společností vytváří prostor (kapitola 4), aby k takto účelovému vyvedení došlo. Privatizace opravárenských společností, transformace státních železničních společností a liberalizace celého železničního sektoru byly totiž již od poloviny 90. let 20. století usměrňovány vládními stranami ve prospěch jasně identifikovatelných podnikatelských skupin (podkapitola 5.1). Virtuální holding (kapitola 5) je ztělesněním netransparentního mechanismu, který vládním stranám a podnikatelským skupinám takové usměrňování umožňoval. Virtuální holding je formou neformální koordinace, která se zaprvé protíví základním principům železničního *acquis* a doporučením OECD (kapitola 1). Zadruhé je formou neformální koordinace, jež díky vytváření paralelity členství v kombinaci s častou obměnou členů orgánů společností (kapitola 4) umožňuje jednotlivým vedoucím činitelům železničních společností vyhýbat se odpovědnosti za výkon funkce. Úpadek železničního sektoru vlivem jeho politizace lze pak interpretovat jako přesně neidentifikovatelná manažerská pochybení (kapitola 2). V takovém případě je možné dominanci daných opravárenských společností ve výběrových řízeních (kapitola 6) vnímat

⁶⁹ MDVRR, 2013, *Návrh opatření na konsolidáciu železničnej nákladnej dopravy SR*, číslo materiálu: UV-17538/2013, dostupné z: https://lt.justice.gov.sk/Attachment/4_Materi%C3%A1l_04_07_2013_finalny_docx.pdf?instEID=-1&attEID=56375&docEID=315018&matEID=6371&langEID=1&tStamp=20130813140904660.

jako prostý výsledek tržní soutěže. Prizmatem politizace železničního sektoru však dochází k účelovému formování železničního sektoru a trhu ve prospěch těchto opravárenských společností. Právě toto prizma vede k závěru, že současná transformace CARGA bude usměrňovaná ve prospěch těchto společností nebo jim blízkým podnikatelským skupinám.