

**DOPRAVNÝ ÚRAD**  
LETISKO M. R. ŠTEFÁNKA, 823 05 BRATISLAVA  
**TRANSPORT AUTHORITY**  
M. R. STEFANIK AIRPORT, 823 05 BRATISLAVA, SLOVAK REPUBLIC

Číslo 09912/2019/ORD-034

Bratislava, 20. 09. 2019

**ROZHODNUTIE**

Dopravný úrad, ako regulačný orgán podľa ustanovenia § 39 ods. 1 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „**zákon o dráhach**“) rozhodol, vo veci obmedzenia prístupu železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom vlaku na území Slovenskej republiky tak, že **právo prístupu** spoločnosti Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3, Česká republika, IČO: 06661572 (ďalej len „**Leo Express**“) k železničnej infraštruktúre pre navrhovanú novú službu - jeden pár vlakov osobnej železničnej dopravy s navrhovaným časom odchodu a príchodu vlaku:

Bratislava, hl. st., odchod 17:53 hod. – Košice, príchod 23:26 hod. a  
Košice, odchod 4:20 hod. – Bratislava, hl. st., príchod 9:51 hod., a to od 15.12.2019

*p o s k y t u j e*

*a stanovuje, že o nové posúdenie rozhodnutia podľa § 39 ods. 5 zákona o dráhach možno požiadať v lehote do jedného mesiaca od právoplatnosti rozhodnutia za podmienky, že žiadateľ preukáže skutočnosti, ktoré existovali už v čase výkonu skúšky hospodárskej rovnováhy navrhovanej novej služby osobnej železničnej dopravy a vydania tohto rozhodnutia, a ktoré účastníci konania nie z vlastnej viny nemohli Dopravnému úradu predložiť.*

**Odôvodnenie**

**I.**

Pri postupe obmedzenia prístupu k železničným službám podľa § 39 zákona o dráhach postupoval Dopravný úrad podľa všeobecných procesných princípov.

Dňa 12.04.2019 bolo Dopravnému úradu doručené oznámenie Leo Express (ev. č. 16169/2019) o plánovanej novej službe pre jeden pár vlakov, s odchodom vlaku zo stanice Bratislava, hl. st. o 17:53 hod. a s príchodom do stanice Košice o 23:26 hod. a s odchodom zo stanice Košice o 4:20 hod. a s príchodom do stanice Bratislava, hl. st. o 9:51 hod. (ďalej len „**oznámenie**“), ktoré Dopravný úrad zverejnil dňa 15.04.2019 na svojom webovom sídle.

Dopravný úrad písomne oznámil vyššie uvedenú skutočnosť všetkým subjektom, ktoré sú v zmysle § 39 ods. 1 zákona o dráhach oprávnené žiadať o vykonanie posúdenia-skúšky hospodárskej rovnováhy a o obmedzenie práva prístupu železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry v súvislosti s prístupom na železničnú infraštruktúru, medzi miestom odchodu vlaku a miestom určenia vlaku na území Slovenskej republiky, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (list č. j. 09912/2019/ORD-002 zo dňa 17.04.2019).

Dňa 06.05.2019, t. j. v zákonnej lehote 1 mesiac odo dňa zverejnenia oznámenia, bola Dopravnému úradu v súlade s § 39 ods. 3 zákona o dráhach, doručená odôvodnená žiadosť Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ako objednávateľa dopravných služieb vo verejnom záujme (ďalej len „**MDV SR**“) o posúdenie-skúšku hospodárskej rovnováhy novej služby osobnej železničnej dopravy a o obmedzenie práva prístupu (ďalej len „**skúška**“) Leo Express k železničnej infraštruktúre (list ev. č. 20244/2019). Doručením predmetnej žiadosti vznikla Dopravnému úradu povinnosť rozhodnúť v predmetnej veci.

Dopravný úrad informoval dotknuté subjekty o uvedenej skutočnosti (listy č. j. 06550/2019/ORD-006 až 009 zo dňa 20.05.2019) a v zákonom stanovenej lehote podľa § 39 ods. 3 zákona o dráhach si vyžiadal informácie a doklady k vykonaniu skúšky. Lehota na poskytnutie požadovaných informácií bola stanovená všetkým účastníkom konania rovnako, do jedného mesiaca od dátumu doručenia žiadosti o poskytnutie informácií, ktorá vzhľadom na rôzny dátum doručenia plynula každému účastníkovi konania samostatne.

Spoločnosti Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „**ŽSR**“) bolo oznámenie o začatí konania (list ev. č. 09912/2019/ORD-009) doručené dňa 29.05.2019. Dňa 11.06.2019 ŽSR doručili Dopravnému úradu informácie v súvislosti s výkonom skúšky (list ev. č. 27746/2019). Dopravný úrad analyzoval predložené podklady ku skúške a vyhodnotil ich ako dostačujúce pre požadovaný účel.

Spoločnosti Leo Express bolo oznámenie o začatí konania doručené dňa 27.05.2019 (list ev. č. 09912/2019/ORD-006). Súčasťou oznámenia bola v časti III. žiadosť o všetky relevantné informácie na vykonanie skúšky, ktoré boli Dopravným úradom podrobne špecifikované a ktorých poskytnutie považoval Dopravný úrad za nevyhnutné na vykonanie skúšky. Každý účastník konania mal súčasne právo predložiť Dopravnému úradu aj akékoľvek ďalšie informácie, ktoré by v konaní preukázali dôvodnosť jeho tvrdení. Dňa 24.06.2019 bola Dopravnému úradu doručená v stanovenej lehote „Odpoveď na oznámenie číslo konania 09912/2019/ORD-006“ (list ev. č. 30544/2019). Dopravný úrad analyzoval predložené podklady ku skúške a vyhodnotil ich ako neúplné. Preto v nadväznosti § 39 ods. 5 zákona o dráhach Dopravný úrad vyzval Leo Express (list č. j. 09112/2019/ORD-023 zo dňa 17.07.2019) o doplnenie podkladov. Leo Express (listom ev. č. 38376/2019) predložil Dopravnému úradu dňa 02.08.2019 požadované doplnenie podkladov. Po doplnení podkladov Dopravný úrad vyhodnotil podklady Leo Express ako dostačujúce pre výkon skúšky.

Spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (ďalej len „**ZSSK**“) bolo oznámenie o začatí konania doručené dňa 22.05.2019 (list ev. č. 09912/2019/ORD-008). Dňa 08.07.2019 ZSSK elektronicky doručila

(list ev. č. 33148/2019) požadované informácie po termíne doručenia. Dopravný úrad posúdil predložené dokumenty ZSSK ku skúške a skonštatoval, že sú dostatočným podkladom k výkonu skúšky. Dňa 08.07.2019 bolo Dopravnému úradu doručené ospravedlnenie ZSSK omeškania zaslania podkladov (list ev. č. 34826/2019), ktoré Dopravný úrad akceptoval.

MDV SR bolo oznámenie o začatí konania doručené dňa 21.05.2019 (list ev. č. 09912/2019/ORD-007). Dňa 26.06.2019 MDV SR doručilo po stanovenej lehote požadované informácie (list ev. č. 31152/2019). Dopravný úrad posúdil predložené dokumenty MDV SR ku skúške a skonštatoval, že sú dostatočným podkladom k výkonu skúšky.

Dopravný úrad listami zo dňa 20.08.2019 (listy č. j. 09912/2019/ORD-026 až 029) oznámil účastníkom konania, že v súlade s § 39 ods. 5 zákona o dráhach stanovil lehotu na prijatie svojho rozhodnutia v danej veci, ktorá začala plynúť dňa 03.08.2019 prijatím príslušných informácií od všetkých účastníkov konania a nepresiahne šesť týždňov od uvedeného dátumu. Dopravný úrad umožnil účastníkom konania oboznámiť sa s podkladmi k rozhodnutiu a vyjadriť sa k podkladom, spôsobom zistení, prípadne predložiť návrhy na ich doplnenie. V súlade so zásadou rýchlosti a hospodárnosti konania, ako aj s ohľadom na vyššie uvedenú lehotu na prijatie rozhodnutia, Dopravný úrad stanovil lehotu na prípadné vyjadrenia účastníkov konania v termíne do 30.08.2019. Dopravný úrad ďalej účastníkom konania oznámil, že všetky podklady a vyjadrenia budú zapracované v skúške. Dopravný úrad následne vydá rozhodnutie vo veci možného ohrozenia hospodárskej rovnováhy zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme navrhovanou novou službou. Svoje právo oboznámiť sa s podkladmi k rozhodnutiu využil zástupca ŽSR dňa 16.07.2019 a aj zástupca Leo Express dňa 31.07.2019 tým, že nahliadli do spisu a urobili si z neho kópie.

*Znenie vyššie spomenutých ustanovení, podľa ktorých konal Dopravný úrad v tomto konaní:*

*Podľa § 39 ods. 1 zákona o dráhach, cit: „Regulačný orgán môže na žiadosť osôb uvedených v osobitnom predpise<sup>14a</sup>) obmedziť na území Slovenskej republiky prístup železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom vlaku, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry alebo na alternatívnu trasu vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme a uplatňovanie práva prístupu by ohrozilo hospodársku rovnováhu predmetnej zmluvy.“*

*Podľa § 39 ods. 3 zákona o dráhach, cit: „O tom, či by sa uplatnením tohto práva narušila hospodárska rovnováha zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, rozhodne regulačný orgán na žiadosť objednávateľa dopravných služieb, ktorý uzatvoril zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme, manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku, ktorý plní záväzok zo zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme po vykonanej analýze podľa odseku 4. Žiadosť sa podáva do jedného mesiaca od zverejnenia oznámenia o plánovanej novej službe na webovom sídle regulačného orgánu. Do nadobudnutia právoplatnosti rozhodnutia regulačného orgánu manažér infraštruktúry nepovolí prístup k železničnej infraštruktúre železničnému podniku.“*

*Podľa § 39 ods. 4 zákona o dráhach, cit: „Regulačný orgán analýzou zisťuje vplyv práva podľa odseku 1 na ziskovosť dopravných služieb poskytovaných železničným podnikom na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, vplyv na náklady, ktoré znáša objednávateľ dopravných služieb, a vplyv na cestovné pri zohľadnení umiestnenia staníc a počtu zastavení vlaku na vlakovej ceste a načasovania a frekvencie jednotlivých vlakov.“*

Podľa § 39 ods. 5 zákona o dráhach, cit: „Regulačný orgán si do jedného mesiaca od prijatia žiadosti vyžiada potrebné informácie a údaje na účel analýzy podľa odseku 4 a zmluvné strany zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, manažér infraštruktúry a železničný podnik, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre, sú povinní tieto informácie a údaje poskytnúť v lehote, ktorú určí. Ak železničný podnik, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre, neposkytne informácie a údaje podľa prvej vety alebo informácie nie sú dostatočné ani po opakovanej výzve na ich doplnenie, manažér infraštruktúry na základe rozhodnutia regulačného úradu nepovolí prístup k železničnej infraštruktúre podľa § 38 ods. 1. Regulačný orgán posúdi poskytnuté informácie a údaje a podľa potreby ich prerokuje s osobami podľa odseku 3. Najneskôr do šiestich týždňov odo dňa, keď získal všetky potrebné informácie a údaje, regulačný orgán rozhodne o obmedzení alebo neobmedzení prístupu železničného podniku podľa odseku 1. Regulačný orgán musí svoje rozhodnutie odôvodniť a určiť v ňom podmienky, za ktorých môže požiadať o nové posúdenie rozhodnutia ktorýkoľvek žiadateľ podľa odseku 3 alebo železničný podnik, ktorý žiada o prístup k železničnej infraštruktúre, v lehote do jedného mesiaca od právoplatnosti rozhodnutia. Proti rozhodnutiu regulačného úradu nemožno podať rozklad. Ak regulačný orgán po vykonaní analýzy dôjde k záveru, že právo prístupu k železničným službám podľa odseku 1 môže ohroziť hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, môže navrhnúť zmenu železničnej služby tak, aby sa zabezpečilo splnenie podmienok určených v rozhodnutí regulačného orgánu, za ktorých bolo možné požiadať o udelenie prístupu k železničným službám“.

Podľa § 39 ods. 6 zákona o dráhach, cit: „Regulačný orgán nesprístupní citlivé obchodné informácie osôb podľa odseku 5 na ich žiadosť. O tom, či sa informácie považujú za citlivé obchodné informácie rozhodne regulačný orgán. To sa nevzťahuje na informácie, ktoré sú nevyhnutné vo vzťahu k oznámeniu o plánovanej novej službe podľa odseku 3.“.

Podľa § 111 ods. 1 zákona o dráhach, cit: „Ak ďalej nie je ustanovené inak, na konania podľa tohto zákona sa vzťahuje všeobecný predpis o správnom konaní. Všeobecný predpis o správnom konaní sa nevzťahuje na postupy manažéra infraštruktúry pri pridelení kapacity infraštruktúry, pri príprave cestovného poriadku siete, pri príprave podmienok používania siete, na vydávanie predchádzajúceho súhlasu ministerstva podľa § 28 ods. 8 a na postup regulačného orgánu podľa § 39.“.

## II.

Dopravný úrad v konaní podľa § 39 ods. 1 zákona o dráhach rozhodoval o tom, či Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvorená medzi Slovenskou republikou zastúpenou Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. zo dňa 27.12.2010 (ďalej len „**zmluva**“) bude alebo nebude ohrozená navrhovanou novou službou.

Podľa čl. 2 ods. 2 prvej hlavy ústavy „štátne orgány môžu konať iba na základe ústavy, v jej medziach a v rozsahu a spôsobom, ktorý ustanoví zákon“.

Podľa ustanovenia § 39 ods. 1 zákona o dráhach, cit: „Regulačný orgán môže na žiadosť osôb uvedených v osobitnom predpise v medzinárodnej osobnej doprave obmedziť prístup železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry v súvislosti s prístupom na železničnú infraštruktúru, medzi miestom odchodu vlaku a miestom určenia vlaku na území Slovenskej republiky, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme. Regulačný orgán v konaní rozhodne, či sa prístup železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry, poskytne, upraví, poskytne za určitých podmienok, alebo prístup odmietne.“

Podľa článku 11 ods. 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (ďalej len „**smernica**“) Dopravný úrad vykonal skúšku.

Podľa ustanovenia článku 11 ods. 2 smernice, cit: „*To, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, určí príslušný regulačný orgán alebo orgány uvedené v článku 55 na základe objektívnej ekonomickej analýzy a na základe vopred určených kritérií po podaní žiadosti ktorýmkoľvek z nasledujúcich subjektov:*

- a) príslušným orgánom alebo príslušnými orgánmi, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;*
- b) akýmkoľvek inými zainteresovanými príslušnými orgánmi, ktoré majú právo obmedziť prístup podľa tohto článku;*
- c) manažérom infraštruktúry;*
- d) železničným podnikom, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.*

*Príslušné orgány a železničné podniky poskytujúce služby vo verejnom záujme poskytnú príslušnému regulačnému orgánu alebo orgánom primerané informácie potrebné na to, aby sa dospelo k rozhodnutiu. Regulačný orgán posúdi informácie poskytnuté týmito stranami a v prípade potreby do jedného mesiaca od prijatia žiadosti požiada o relevantné informácie a začne konzultácie so všetkými príslušnými stranami. Regulačný orgán podľa potreby konzultuje so všetkými príslušnými stranami a v primeranom, vopred určenom čase, ale v každom prípade do šiestich týždňov od získania všetkých príslušných informácií informuje príslušné strany o svojom odôvodnenom rozhodnutí.“*

Dopravný úrad, ako regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy v Slovenskej republike v zmysle čl. 55 smernice a v súlade s § 39 ods. 4 zákona o dráhach skúškou zisťoval vplyv na ziskovosť dopravných služieb vo verejnom záujme poskytovaných ZSSK, vplyv na náklady, ktoré znáša objednávatel' dopravných služieb vo verejnom záujme, MDV SR a vplyv na cestovné pri zohľadnení umiestnenia staníc a počtu zastavení vlaku na vlakovej ceste, načasovania a frekvencie jednotlivých vlakov.

Podľa ustanovenia § 39 ods. 4 zákona o dráhach, cit: „*Regulačný orgán analýzou zisťuje vplyv práva podľa odseku 1 na ziskovosť dopravných služieb poskytovaných železničným podnikom na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme, vplyv na náklady, ktoré znáša objednávatel' dopravných služieb, a vplyv na cestovné pri zohľadnení umiestnenia staníc a počtu zastavení vlaku na vlakovej ceste a načasovania a frekvencie jednotlivých vlakov.“*

Dopravný úrad rámcovo určil obsah skúšky. Primárne Dopravný úrad posudzoval vplyv na čistý finančný účinok služieb poskytovaných v rámci zmluvy. Ďalej Dopravný úrad posudzoval kritériá ako: prípadné konkurenčné reakcie ZSSK (marketingová stratégia, cena a štruktúra lístkov), prípadné úspory nákladov ZSSK, prípadné prínosy pre ZSSK po zavedení novej služby, prípadné zúženie rozsahu pôsobnosti existujúcej zmluvy, najmä keď sa v predmetnom období blíži čas uplynutia jej platnosti, vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb, vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb, ako aj vplyv na prípadné investície železničných podnikov alebo príslušných orgánov do železničných koľajových vozidiel. Dopravný úrad okrem ekonomických ukazovateľov novej služby zohľadnil aj prínosy novej služby pre zákazníkov.

Európska komisia vo svojom Interpretáčnom oznámení Komisie týkajúcom sa niektorých ustanovení smernice 2007/58/ES (2010/C 353/01) (ďalej len „**interpretačné oznámenie Komisie**“), ktoré bolo nahradené smernicou, uvádza: „*Na účely stanovenia vplyvu na ziskovosť železničného podniku a na čisté náklady príslušného orgánu verejnej moci sa v odôvodnení 12 navrhujú rôzne položky, ktoré by mohlo byť užitočné zohľadniť: dopyt cestujúcich, stanovenie ceny lístkov, postupy vydávania lístkov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvencia nového spoja. Zohľadnenie iba*

*samotných týchto faktorov sa však nepovažuje za ekonomickú analýzu požadovanú smernicou a nie je dostatočné na určenie toho, či by došlo k ohrozeniu hospodárskej rovnováhy alebo nie. Tieto aspekty sa uvádzajú iba ako príklady. Zoznam týchto aspektov nie je vyčerpávajúci ani povinný.*“

Je nesporné, že z uvedeného interpretačného oznámenia Komisie vychádzala aj smernica, nakoľko jej odôvodnenie je založené na vyššie uvedených zásadách a princípoch (napr. ods. 21 preambuly).

Odsek 21 preambuly smernice, cit.: „*Posúdenie, či hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme bola ohrozená, by malo zohľadniť vopred určené kritériá, ako je vplyv na ziskovosť akýchkoľvek služieb, ktoré sú zahrnuté v zmluve o službách vo verejnom záujme, vrátane následných vplyvov na čisté náklady, ktoré znáša príslušný orgán verejnej moci, ktorý zadal zákazku, dopyt cestujúcich, stanovenie ceny cestovného, spôsob predaja prepravných dokladov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvencia navrhutej novej služby. V súlade s takýmto posúdením a rozhodnutím príslušného regulačného orgánu by členské štáty mali mať možnosť udeliť, upraviť alebo odoprieť právo prístupu k požadovanej medzinárodnej osobnej doprave vrátane vyberania poplatkov od prevádzkovateľa novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy na základe ekonomickej analýzy a v súlade s právom Únie a so zásadami rovnosti a nediskriminácie.*“.

Podľa čl. 1 ods. 2. dodatku č. 14 k zmluve: “*V článku XXXII ods. 1 Zmluvy sa posledná veta nahrádza nasledovne: “V súvislosti s plnením predmetu Zmluvy poskytne objednávateľ v roku 2019 dopravcovi zálohovú úhradu v celkovej výške 226 229 000,00 Eur (dvestodvadsaťšesť miliónov dvestodvadsaťdeväť tisíc Eur), a to v súlade so zákonom o štátnom rozpočte na rok 2019 a rozpočtovým opatrením Ministerstva financií SR č. 7/2019, ktorým sa navýšila zálohová úhrada pre dopravcu o sumu o 7 520 000 Eur (slovom: sedem miliónov päťstodvadsať tisíc Eur) za účelom financovania opravy a údržby koľajových vozidiel.*“

Pokiaľ sa vyššie uvedený prepočet vykoná len vo vzťahu k zmluvne dohodnutej zálohovej úhrade zo štátneho rozpočtu pre rok 2019, maximálny vplyv predstavuje 0,29% - 0,93%.

V prípade, že sa finančný vplyv navrhovanej novej služby vyhodnotí k zmluvne dohodnutej zálohovej úhrade navýšenej o dodatočné úhrady za výkony vlakových kilometrov podľa zmluvy, vplyv novej služby bude ešte nižší. Vývoj rastu dodatočných úhrad nákladov za výkony vlakových kilometrov podľa zmluvy kulminoval v roku 2017, kedy dosiahol výšku 38 116 000 €. Medziročne oproti predošlým rokom sa v roku 2018 znížila dodatočná úhrada o 746 000 € (zdroj: poznámky k individuálnej účtovnej uzávierke ZSSK za rok 2018, bod 22, str. 41). Vzhľadom na uvedené, Dopravný úrad pri prepočte vychádzal z predpokladu, že hodnota dodatočných úhrad nákladov za výkony vlakových kilometrov podľa zmluvy za rok 2019 dosiahne približne rovnakú hodnotu ako za rok 2018.

Teda maximálny vplyv novej služby predstavuje 0,25% - 0,81% z odhadovanej výšky kompenzácie zmluvy pre rok 2019 a z modelovo nastavených dodatočných úhrad za výkony vlakových kilometrov pre rok 2019 .

Bez ohľadu na výsledok skúšky k danému konaniu pre úplnosť uvádzame, že v rovnakom čase boli spoločnosťou Leo Express podané aj nasledujúce oznámenia o plánovanej novej službe osobnej železničnej dopravy na trasách:

Bratislava, hl. st. – Praha, hl. n. (č. j.: 09959/2019/ORD) a

Ostrava - Svinov – Bratislava, hl. st. (č. j.: 09921/2019/ORD)

s plánovaným začatím prevádzkovania 15.12.2019.

ZSSK uvádza, že vzhľadom na to, že všetky výkony spoločnosti Leo Express majú byť realizované od toho istého dátumu, s tými istými jednotkami, ktoré aj podľa Leo Express majú na seba nadväzovať v

obratoch súprav (napr. linka Praha – Bratislava, Bratislava – Košice), považuje jednotlivé podania za jeden celok.

Leo Express oznámil tri nové samostatné služby v navrhovanej štruktúre, v ktorej im bude aj následne pridelená kapacita železničnej infraštruktúry.

**Súčasná legislatíva, aplikovaná na toto konanie, neumožňuje posudzovať kumulatívne vplyvy všetkých uvedených navrhovaných nových služieb.**

Hypotetický kumulatívny vplyv uvedených troch nových služieb na zmluvu je možné vyčíslit' nasledovne:

| Relácia                          | Vplyv (%) na zmluvu | Vplyv (%) na zmluvu s predpokladaným doplatkom |
|----------------------------------|---------------------|--|
| spolu BA – Praha                 | 0,14 – 0,93         | 0,12 – 0,80                                    |
| spolu BA – Ostrava Svinov        | 0,06 – 0,58         | 0,06 – 0,50                                    |
| spolu BA – KE                    | 0,29 – 0,93         | 0,25 – 0,81                                    |
| spolu za všetky plánované služby | 0,49 – 2,44         | 0,43 – 2,11                                    |

**Uvedený vplyv by po posúdení všetkých kritérií taktiež nepredstavoval závažný negatívny vplyv na zmluvu.**

**Aj pri takto vypočítanom hypotetickom kumulovanom vplyve je nevyhnutné podotknúť, že každá nová služba sa posudzovala samostatne a kritériá sa posudzovali individuálne na základe podkladov predložených účastníkmi konania špecificky pre každú novú službu samostatne.**

Citácia interpretačného oznámenia Komisie:

*„Nie každý vplyv na zmluvu o poskytovaní služieb vo verejnom záujme by sa mal považovať za ohrozenie hospodárskej rovnováhy. Žiadny obmedzený alebo jednorazový vplyv, najmä v rozsahu stanovenom v samotnej zmluve, by sa nemal považovať za „ohrozenie“. Posúdením by sa malo preukázať, že je ovplyvnená životaschopnosť služieb prevádzkovaných na základe zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Rovnováha by sa mala považovať za ohrozenú, ak je možné preukázať, že by bola ohrozená ekonomická realizovateľnosť prevádzkovania týchto služieb vo verejnom záujme, ktorá poskytuje primeranú úroveň kvality.*

*V tejto súvislosti by nebolo dostatočne preukázať, že vstupom nového prevádzkovateľa na trh by došlo k zvýšeniu príspevku z verejných zdrojov. Aby sa hospodárska rovnováha dotknutej zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme považovala za ohrozenú, takéto zvýšenie príspevku z verejných zdrojov by muselo byť výrazné.“*

Dopravný úrad posudzoval pri skúške okrem finančného vplyvu na služby poskytované v rámci zmluvy aj ďalšie uvedené kritériá a skonštatoval nasledovné:

možné konkurenčné reakcie ZSSK - tvorba ceny cestovného ZSSK závisí od mnohých stagnujúcich faktorov. Vo vnútroštátnej doprave ZSSK nie je možné upraviť cestovné pre dotknuté vlaky vzhľadom na to, že ZSSK nepredáva lístky na konkrétny vlak. Leo Express chce ceny cestovného, tak ako doteraz na iných trasách, určovať na základe dopytu (tzv. dynamická cenotvorba), pričom výsledná cena bude tvorená špeciálnym algoritmom zohľadňujúcim dopyt do tej miery, aby boli cestujúci motivovaní využívať vlaky a zároveň, aby bol dosiahnutý pozitívny hospodársky výsledok z prevádzky vlakov. V rámci skúšky bola posudzovaná aj marketingová stratégia ZSSK a Leo Express, ktorá predovšetkým poukazuje na rozšírenie trasy novej služby o zastávky Prešov a Bytča (naopak, uvažuje s vynechaním deviatich/desiatich zastavení oproti vlakom ZSSK, čím sa však skrátí čas prepravy cestujúcich). MDV SR

plánuje zachovať dlhodobu budovanú taktovú dopravu vlakov, ktoré zabezpečujú dopravnú obsluhu štátu podľa zmluvy;

prípadné úspory nákladov ZSSK, ako aj prípadné prínosy pre ZSSK po zavedení novej služby - možno konštatovať, že prípadné úspory ZSSK po zavedení novej služby sa javia ako nereálne. ZSSK uvažuje s možnými stratami, ktoré budú hradené dodatočnými finančnými úhradami na základe zmluvy;

prípadné zúženie rozsahu pôsobnosti existujúcej zmluvy, najmä keď sa v predmetnom období blíži čas uplynutia jej platnosti - k rozhodnutiu zúžiť rozsah pôsobnosti existencie zmluvy môže pristúpiť zadávateľ dopravných služieb vo verejnom záujme. Z podkladov ZSSK ako aj MDV SR je zrejmé, že sa neuvažuje o zúžení výkonov ani z pohľadu obmedzenia rušenia vlakov a ani z pohľadu kapacity;

vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb - ZSSK má oprávnené ekonomické a zmluvné dôvody na nevyhnutnosť ponechania novou službou „ohrozených vlakov“ vo vnútroštátnej doprave. Z pohľadu priepustnosti jednotlivých traťových úsekov a percentuálneho vyjadrenia počtu pravidelných vlakov k praktickej priepustnosti sa javí obmedzujúci medzistaničný úsek Vrútky – Varín na traťovom úseku Vrútky – Žilina, ktorý je najvyťaženejší. Podľa vyjadrenia ŽSR priepustnosť na dotknutej trase nebude zásadným spôsobom ohrozená ani na najvyťaženejších medzistaničných úsekoch. Kolízne situácie novej služby s vlakovými spojeniami, ktoré zabezpečujú železničnú dopravu vo verejnom záujme, tak ako sú identifikované ZSSK, reálne môžu nastať. Dopravný úrad má za to, že ŽSR pripraví alternatívnu polohu novej služby. Jej pridelenie sa bude riešiť v procese pridelenia kapacity infraštruktúry následne po vydaní rozhodnutia Dopravného úradu vo veci pridelenia práva prístupu Leo Express k železničnej infraštruktúre na predmetnej trase;

vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb - ZSSK poukázala vo svojich podkladoch ku skúške na možný nesúlad nadväzujúcich vlakových spojení - zrušenie viacerých prestupných väzieb (kolízie), čo by viedlo k narušeniu pravidelnosti dvojhodinovej, prípadne jednododinovej taktovosti chodu vlakov pri zrušení v súčasnosti nastaveného vlakového spojenia v dôsledku zavedenia novej služby. Cestovný poriadok nadväzujúcich vlakových spojení bude zostavovaný so zreteľom na všetky vlakové spojenia ZSSK a prestupné väzby ako doteraz. Dopravný úrad má za to, že ŽSR pripraví alternatívnu polohu novej služby. Jej pridelenie sa bude riešiť v procese pridelenia trás následne po rozhodnutí Dopravného úradu vo veci pridelenia práva prístupu Leo Express k železničnej infraštruktúre na predmetnej trase;

vplyv na prípadné investície železničných podnikov alebo príslušných orgánov do železničných kolajových vozidiel – ZSSK predpokladá, že zavedením nového vlakového spojenia Leo Express na úseku Bratislava hl. st.- Košice by došlo k negatívnemu vplyvu na návratnosť investícií ZSSK, ktorý však bližšie nebol špecifikovaný. Z predložených podkladov ZSSK nie je možné identifikovať výšku investícií vo vzťahu ku konkrétnej dotknutej trati.

Leo Express realizuje v súvislosti s novou službou investičné zámery do nového železničného vozidlového parku. Z médií je známe, že Leo Express investoval do výroby nových vlakov viac než 5 miliárd Kč. Tri súpravy pre účely zabezpečenia nových služieb by mali byť dopravené z Číny do Českej republiky v druhej polovici tohto roku, následne budú podrobené skúškam na testovacom okruhu Velim vo VÚŽ Praha a schvaľovaciemu procesu zo strany Drážniho úradu Praha. Túto skutočnosť Dopravný úrad hodnotí ako ďalšie pozitívum pre cestujúcich, ktorí by začali využívať novú službu.

Dopravný úrad okrem ekonomických ukazovateľov novej služby a ich dopadu na dopravné služby vo verejnom záujme zohľadnil prínosy novej služby pre zákazníkov. ZSSK sa domnieva, že vlakové spojenia na uvedenej trase sú kapacitne dostatočné. Nová služba Leo Express je koncipovaná tak, aby zákazníkom rozšírila súčasnú ponuku služieb, nakoľko v súčasnosti sú prevádzkované vlaky v úseku Košice-Prešov a Žilina s pokračovaním do Prahy a od 15. 12. 2019 plánuje Leo Express prevádzkovať aj vlaky medzi Prahou a Bratislavou. Trasy plánuje Leo Express prepojiť.

Trasa nového páru vlaku je navrhnutá tak, aby bola atraktívna pre cestujúcich. Je zrejmé, že nová navrhovaná trasa vlaku Leo Express bude iná, než sú trasy vlakov zabezpečujúcich služby vo verejnom



záujme v súčasnosti prevádzkované medzi Bratislavou a Košicami. Táto trasa bude viesť cez mesto Prešov, ktoré v súčasnosti nemá žiadne priame vlakové spojenie s Bratislavou počas dňa.

Trasa nových navrhovaných vlakov sa taktiež oproti súčasným vlakom diaľkovej dopravy líši v zastávkach. Kým v úseku medzi Košicami a Žilinou sú zastávky zhodné so súčasnými vlakmi Leo Express premávajúcimi do Prahy, ďalej v smere zo Žiliny do Bratislavy budú vlaky Leo Express ponúkať inú štruktúru zastavení. Vďaka tomu získajú obyvatelia okresného mesta Bytča priame diaľkové rýchle spojenie s Bratislavou a takisto obyvatelia miest Púchov a Považská Bystrica budú mať možnosť využiť rýchlejšie spojenie do hlavného mesta.

Zavedením novej služby dôjde k navýšeniu frekvencií, čo robí ponuku železničnej dopravy na danom úseku lepšou a flexibilnejšou, a teda výhodnejšou pre cestujúcich.

Na základe vyššie uvedeného možno konštatovať, že v konaní nebolo preukázané, že navrhovaná nová služba má závažný negatívny vplyv. Bolo preukázané, že služba má vplyv, ktorý síce nie je závažný, ale ani zanedbateľný, na čisté náklady príslušného orgánu, ktorý zadáva zmluvu. Na tomto základe nie je možné hospodársku rovnováhu zmluvy považovať za ohrozenú.

Dopravný úrad má za to, že k dnešnému dňu (dňu vydania tohto rozhodnutia), sa nedá overiť inak ako hypoteticky vplyv novej služby na zmluvu. Reálnosť ohrozenia zmluvy touto službou je možné overiť až na základe jej prevádzkovania.

K problematike zisku určeného v zmluve a posudzovaniu bezplatnej dopravy sa Dopravný úrad vyjadril v liste zaslanom spoločnosti Leo Express dňa 17.07.2019 (ev. č. 09912/2019/ORD-023) v súbežne prebiehajúcom konaní. Vzhľadom na to, že Leo Express nepredložil žiadne nové skutočnosti v danej veci, Dopravný úrad sa k uvedenému ďalej vyjadrovať nebude, pretože uvedené nie je predmetom tohto konania a Dopravný úrad nemá v tejto veci zákonné kompetencie.

### III.

**Železničná doprava na Slovensku je plne liberalizovaná, čo dokazuje aj prevádzkovanie už zavedených komerčných železničných služieb.**

Vzhľadom na vyššie uvedené právne a skutkové dôvody Dopravný úrad rozhodol tak, ako je uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

Udelením práva prístupu novej služby k železničnej infraštruktúre Dopravný úrad nepreberá kompetencie manažéra infraštruktúry, ktorý je v zmysle § 38 ods. 1 zákona o dráhach povinný v súlade s pravidlami na pridelovanie kapacity infraštruktúry zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre v celej železničnej sieti, ktorú prevádzkuje, každému železničnému podniku, ktorý má platnú licenciu na poskytovanie dopravných služieb a platné bezpečnostné osvedčenie podľa § 86 zákona o dráhach.

V nadväznosti na poskytnutie práva prístupu navrhovanej novej služby k železničnej infraštruktúre týmto rozhodnutím, bude následne ŽSR realizovať proces pridelovania kapacity infraštruktúry a tvorby cestovného poriadku podľa pravidiel zverejnených v Podmienkach používania železničnej siete pre GVD 2019/2020. V rámci tohto procesu budú stanovené presné časy odchodov a príchodov vlakov novej služby s ohľadom na ďalšie vlaky vedené na danom traťovom úseku v súlade s ustanovením § 45 ods. 2 zákona o dráhach a s ohľadom na prípadné obmedzenia kapacity železničnej infraštruktúry.

### **Poučenie**

V súlade s § 39 ods. 5 zákona o dráhach toto rozhodnutie je konečné a proti tomuto rozhodnutiu Dopravného úradu nemožno podať rozklad.

V súlade s § 39 ods. 3 zákona o dráhach po nadobudnutí právoplatnosti tohto rozhodnutia manažér infraštruktúry povolí prístup k železničnej infraštruktúre.

Toto rozhodnutie je možné preskúmať súdom.

Toto rozhodnutie nadobúda právoplatnosť dňom jeho doručenia.

*v.r.*

**Ing. Ján Breja**

predseda Dopravného úradu

#### Doručí sa:

1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, P. O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15;
2. Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Rožňavská 1, 832 72 Bratislava 3;
3. Železnice Slovenskej republiky, generálne riaditeľstvo, Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1;
4. Leo Express, Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3, Česká republika.