

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

Číslo 09921/2019/ORD-038

Bratislava, 20.09.2019

ROZHODNUTIE

Dopravný úrad, ako správny orgán príslušný rozhodovať vo veci obmedzenia prístupu k železničným službám 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 tak, že podľa čl. 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (ďalej len „**Nariadenie**“) a súčasne podľa § 39 ods. 1 zákona o dráhach sa **právo prístupu** spoločnosti Leo Express s.r.o. so sídlom Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3, Česká republika, IČO: 066 61 572 (ďalej len „**Leo Express**“) k železničnej infraštruktúre pre navrhovanú novú službu – jeden pár vlakov medzinárodnej osobnej železničnej dopravy, s navrhovaným časom odchodu vlaku z Ostrava Svinov o 4:02 hod. a s navrhovaným časom odchodu vlaku z Bratislava hl. st. o 19:53 hod. na území Slovenskej republiky, v časti Čadca, št. hranica – Bratislava hl. st.

p o s k y t u j e

a stanovuje, že o nové rozhodnutie podľa článku 16 ods. 1 Nariadenia možno požiadať aj skôr ako je lehota uvedená v čl. 16 ods. 2 Nariadenia za podmienky, že:

- a) platnosť zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme uplynula, alebo*
- b) v prípade novej služby medzinárodnej osobnej dopravy došlo k výraznej zmene v porovnaní s údajmi, ktoré analyzoval Dopravný úrad.*

Požiadať o nové posúdenie rozhodnutia podľa § 39 ods. 5 zákona o dráhach možno 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 medzinárodnej osobnej železničnej dopravy a vydania tohto rozhodnutia, a ktoré účastníci konania nie z vlastnej viny nemohli Dopravnému úradu predložiť.

Odôvodnenie

I.

Dňa 12.04.2019 bolo Dopravnému úradu v súlade s čl. 3 ods. 1 Nariadenia doručené oznámenie Leo Express o plánovanej novej službe, jeden pár vlakov, s odchodom vlaku zo stanice Ostrava Svinov o 4:02 hod. a s príchodom do stanice Bratislava hl. st. o 7:51 hod a s odchodom zo stanice Bratislava hl. st. o 19:53 hod. a s príchodom do stanice Ostrava Svinov o 23:42 hod. (ďalej len „**Oznámenie**“), ktoré Dopravný úrad v súlade s článkom 3 ods. 4 Nariadenia zverejnil dňa 15.04.2019 na svojom webovom sídle.

Túto skutočnosť Dopravný úrad písomne oznámil všetkým subjektom, ktoré sú v zmysle čl. 10 Nariadenia 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, a to listom č. j. 09921/2019/ORD-002 zo dňa 17.04.2019.

Dopravný úrad v nadväznosti na čl. 17 ods. 1 Nariadenia oznámil vyššie uvedené Úradu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ako regulačnému úradu Českej republiky (ďalej len „**ÚPDI**“), ktorý má právomoci týkajúce sa trate navrhovanej novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy a požiadal o posúdenie súladu Oznámenia s oznámením doručeným ÚPDI v predmetnej veci (list č. j. 09921/2019/ORD-006 zo dňa 02.05.2019). Listom č. j.: UPDI-1043/19/VV ÚPDI (č. záznamu: 16188/2019) oznámil Dopravnému úradu, že mu bolo spoločnosťou Leo Express doručené **Oznámení o plánované nové službě v osobní drážní dopravě na trase Ostrava Svinov – Bratislava hl. st.**, teda v rovnakom znení ako Dopravnému úradu.

Dňa 06.05.2019, t. j. v zákonnej lehote 4 týždne odo dňa zverejnenia Oznámenia, bola Dopravnému úradu v súlade s článkom 4 ods. 1 Nariadenia a 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 zo dňa 26.04.2019 (list ev. č. 20244/2019). Doručením predmetnej žiadosti, ktorá bola podaná včas a oprávneným subjektom v zmysle čl. 10 písm. a) Nariadenia, sa začalo konanie v predmetnej veci, s povinnosťou Dopravného úradu rozhodnúť v predmetnej veci.

Dňa 13.05.2019 bol Dopravnému úradu v zmysle čl. 17 ods. 2 Nariadenia doručený list ÚPDI (č. j. UPDI-1312/19/UM zo dňa 7.5.2019, ev. č. záznamu: 21302/2019) s informáciou, že mu bola doručená žiadosť o vykonanie testu hospodárskej rovnováhy plánovanej novej služby spoločnosti Leo Express pre trasu Praha hl. n. – Bratislava hl. st. Posúdením-skúškou hospodárskej rovnováhy nových služieb na tejto trase na území SR sa zaoberá samostatne prebiehajúce konanie (09959/2019/ORD) vedené Dopravným úradom.

Následne Dopravný úrad informoval ÚPDI listom č. j. 09921/2019/ORD-008 zo dňa 15.05.2019 o začatí skúšky hospodárskej rovnováhy nových služieb medzinárodnej osobnej železničnej dopravy spoločnosti Leo Express, t. j. na trase Praha hl. n. – Bratislava hl. st. ako aj na trase Ostrava Svinov – Bratislava hl. st.

Aplikujúc všeobecné procesné princípy informoval Dopravný úrad dotknuté subjekty o začatí konania/skúšky hospodárskej rovnováhy nových služieb medzinárodnej osobnej železničnej dopravy spoločnosti Leo Express listami zo dňa 21.05.2019 (č. j. 09921/2019/ORD-009 až 012) a vyžiadal si informácie a doklady v súlade s článkom 11 Nariadenia. Lehota na poskytnutie požadovaných informácií bola stanovená všetkým účastníkom konania rovnako, do jedného mesiaca od dátumu doručenia žiadosti o poskytnutie informácií. Vzhľadom na rôzny dátum doručenia plynula lehota každému účastníkovi konania samostatne.

Spoločnosti Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „**ŽSR**“) bolo oznámenie o začatí konania v súvislosti s výkonom skúšky hospodárskej rovnováhy listom č. j. 09921/2019/ORD-009 zo dňa 21.05.2019 doručené dňa 30.05.2019. Dňa 11.06.2019 ŽSR doručili informácie Dopravnému úradu v súvislosti s výkonom skúšky podaním zo dňa 06.06.2019 (ev. č. záznamu: 27748/2019). Dopravný úrad analyzoval predložené podklady ku skúške a vyhodnotil ich ako dostatočné pre požadovaný účel.

MDV SR bolo oznámenie o začatí konania v súvislosti s výkonom skúšky hospodárskej rovnováhy č. j. 09921/2019/ORD-010 zo dňa 21.05.2019 doručené dňa 23.05.2019. Dňa 26.06.2019 MDV SR doručilo 2 dni po stanovenej lehote požadované informácie podaním na pošte zo dňa 25.06.2019 (ev. č. záznamu: 31152/2019). Dopravný úrad ich preštudoval a vyhodnotil ako dostačujúce pre požadovaný účel.

Spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ďalej len „**ZSSK**“) bolo oznámenie o začatí konania č. j. 09921/2019/ORD-011 zo dňa 21.05.2019 doručené dňa 23.05.2019. Dňa 08.07.2019 ZSSK požadované informácie (ev. č. záznamu: 33156/2019) doručila elektronicky po stanovenej lehote. Doručené informácie k výkonu skúšky v predmetnom konaní Dopravný úrad preštudoval a vyhodnotil ako dostačujúce pre požadovaný účel.

Dňa 08.07.2019 bol Dopravnému úradu zo strany ZSSK doručený list: Ospravedlnenie omeškaného zaslania podkladov zo dňa 08.07.2019 (ev. č. záznamu: 35272/2019), kde ZSSK prehlasuje, že odpoveď z ich strany bola spracovaná v požadovanej lehote avšak kvôli prebiehajúcej inovácii informačného systému a technickým problémom, neboli odpovede odoslané v čase ich spracovania, hoci ZSSK ich za odoslané považovala.

Spoločnosti Leo Express bolo oznámenie o začatí konania a žiadosť o informácie v súvislosti s výkonom skúšok hospodárskej rovnováhy č. j. 09921/2019/ORD-012 zo dňa 21.05.2019 doručené dňa 29.05.2019. 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 má 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: číslo 09921/2019/ORD a 09959/2019/ORD“ (ev. č. záznamu: 30550/2019) zo dňa 21.06.2019. Uvedený dokument však obsahoval informácie len k trase Praha hl. n. – Bratislava hl. st., teda nie k trase Ostrava Svinov – Bratislava hl. st., ktorá je predmetom tohto konania. Uvedený dokument tiež neobsahoval splnomocnenie pre Ing. A. Hrzičovou, ktorá konala v mene spoločnosti Leo Express. Tento podklad si Dopravný úrad vyžiadal listom č. j. 09921/2019/ORD-018 z 28.06.2019. Následne bolo splnomocnenie doručené Dopravnému úradu dňa 03.07.2019 (ev. č. záznamu: 32690/2019).

Dňa 12.07.2019 bola spoločnosti Leo Express zaslaná Urgencia žiadosti o informácie v súvislosti s výkonom skúšky hospodárskej rovnováhy (č. j. 09921/2019/ORD-022 zo dňa 12.07.2019) za účelom poskytnutia, informácií k výkonu skúšky hospodárskej rovnováhy v lehote do 7 dní od dátumu doručenia tejto žiadosti.

Uvedená urgencia bola spoločnosti Leo Express doručená dňa 17.07.2019. Následne dňa 18.07.2019 bola na podateľňu Dopravného úradu doručená „Odpoveď na oznámenie číslo konania 09912/2019/ORD-022“ (chyba v písaní č. j., malo byť 09921), ev. č. záznamu: 35686, obsahovo príslušná k trase Ostrava Svinov – Bratislava hl. st. Po preskúmaní Dopravný úrad vyhodnotil podklady ako nedostatočné pre výkon skúšky hospodárskej rovnováhy.

Rovnaký problém s predložením podkladov nepostačujúcich na daný účel sa vyskytol aj pri inom súbežne vedenom konaní Dopravného úradu s touto spoločnosťou, kde bola spoločnosť Leo Express vyzvaná na doplnenie podkladov ku skúške hospodárskej rovnováhy listom č. j. 09959/2019/ORD-022 zo dňa 17.07.2019. Následne 02.08.2019 spoločnosť Leo Express predložila doplnené informácie listom zo dňa 01.08.2019 (ev. č. záznamu: 38376/2019) aj bez osobitnej výzvy, ktoré Dopravný úrad vyhodnotil ako dostačujúce k výkonu skúšky hospodárskej rovnováhy na požadovaných trasách.

Dopravný úrad listami zo dňa 20.08.2019 (č. j. 09921/2019/ORD-028 až 031) oznámil účastníkom konania, že v súlade s čl. 12 ods. 6 Nariadenia stanovil lehotu na vykonanie skúšky a prijatie rozhodnutia v danej veci, ktorá začala plynúť dňa 03.08.2019 prijatím všetkých príslušných informácií od všetkých účastníkov konania a nepresiahne šesť týždňov od uvedeného dátumu.

Dopravný úrad umožnil účastníkom konania oboznámiť sa s podkladmi k rozhodnutiu, vyjadriť sa k podkladom, spôsobom zistení, prípadne predložiť návrhy na ich doplnenie.

V súlade so zásadou rýchlosti a hospodárnosti konania ako aj vzhľadom na vyššie uvedenú lehotu na prijatie rozhodnutia, stanovil Dopravný úrad lehotu na prípadné vyjadrenia účastníkov konania v termíne do 30.08.2019. Dopravný úrad ďalej účastníkom konania oznámil, že všetky ich podklady a vyjadrenia budú zapracované v skúške s tým, že podľa čl. 15 ods. 1 Nariadenia a v súlade so závermi skúšky 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 využili zástupcovia Železničnej spoločnosti Slovensko dňa 16.07.2019 a 26.08.2019, ako aj zástupca spoločnosti Leo Express dňa 31.07.2019 tým, že nahliadli do spisu a urobili si z neho kópie.

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

Podľa čl. 3 ods. 4 Nariadenia, „Regulačný orgán bezodkladne uverejní na svojej webovej lokalite oznámenie žiadateľa s výnimkou akýchkoľvek citlivých obchodných informácií a oznámi túto skutočnosť subjektom uvedeným v článku 5, prípadne v článku 10.“

Podľa čl. 12 ods. 6 Nariadenia, „Regulačný orgán stanoví lehotu na prijatie svojich rozhodnutí, ktorá nesmie presiahnuť šesť týždňov od prijatia všetkých príslušných informácií“.

Podľa čl. 17 ods. 1 Nariadenia, „Regulačný orgán na základe prijatia oznámenia žiadateľa o zámere začať novú službu medzinárodnej osobnej dopravy oznámi túto skutočnosť ostatným orgánom, ktoré majú právomoci týkajúce sa trate navrhovanej novej služby. Tieto regulačné orgány preveria, či sú informácie uvedené v oznámení uverejnenom na webovej lokalite regulačného orgánu v súlade s informáciami, ktoré im poskytol žiadateľ. Akékoľvek nezrovnalosti oznámia regulačnému orgánu“.

Podľa ustanovenia § 111 ods. 1 zákona o dráhach, všeobecný predpis o správnom konaní sa nevzťahuje na postup regulačného orgánu podľa § 39 tohto zákona.

II.

Dopravný úrad v konaní 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 a teda, či Dopravný úrad poskytne, upraví, poskytne len za určitých podmienok alebo odmietne právo prístupu k železničnej infraštruktúre na základe skúšky tak, ako to predpokladá čl. 15 ods. 1 Nariadenia.

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, „*Regulačný orgán môže na žiadosť osôb uvedených v osobitnom predpise 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 článku 15 ods. 1 Nariadenia, „*na základe skúšky hospodárskej rovnováhy regulačný orgán prijme rozhodnutie podľa článku 11 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ, na základe ktorého sa poskytne, upraví, poskytne len za určitých podmienok alebo odmietne právo prístupu k železničnej infraštruktúre.*“

Podľa článku 2 ods. 3 Nariadenia „*skúška hospodárskej rovnováhy je postup posúdenia, ktorý vykonáva regulačný orgán na žiadosť subjektu uvedeného v článku 10 a ktorý sa uplatňuje len v členských štátoch, ktoré rozhodli v súlade s článkom 11 smernice 2012/34/EÚ o obmedzení práva prístupu k železničnej infraštruktúre v prípade služieb medzinárodnej osobnej železničnej dopravy medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme, s cieľom určiť, či navrhovaná nová služba medzinárodnej osobnej železničnej dopravy ohrozí hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme.*“

Podľa ustanovenia § 39 ods. 3 zákona o dráhach, „*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 od 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.*“

Dopravný úrad, ako regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy v Slovenskej republike v zmysle čl. 55 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (ďalej len „**smernica**“), 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 objednávateľ 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, „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.“

Dopravný úrad v súlade s bodom 6 preambuly Nariadenia vykonal kvalitatívnu a kvantitatívnu analýzu a na základe jej záverov určil vplyv novej služby na zmluvu – s platnosťou do 31.12.2020 – ako na celok.

Podľa bodu 6 preambuly Nariadenia, „Regulačný orgán by mal vykonať kvalitatívnu ako aj kvantitatívnu analýzu s cieľom stanoviť fungovanie navrhovanej novej služby v strednodobom horizonte, a nie jej vlastnosti v danom okamihu.“

Dopravný úrad rámcovo určil obsah skúšky, vychádzajúc z čl. 13 ods. 3 a čl. 14 Nariadenia. Primárne 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, ako aj 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, vplyv na prípadné investície železničných podnikov alebo príslušných orgánov do železničných koľajových vozidiel. Dopravný úrad okrem ekonomických ukazovateľov novej služby a ich dopadu na ekonomické aspekty dopravnej služby vo verejnom záujme bol povinný podľa nariadenia zohľadniť 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. bodu 21 preambuly).

Dopravný úrad vyčíslil čistý finančný vplyv navrhovanej novej služby na zmluvu, ktorý je určený intervalom vplyvu na tržby ZSSK, prepočítané z maximálneho možného odlivu cestujúcich z vlakov ZSSK v optimálnych podmienkach (t. j. ak sa uvažuje, že všetci zákazníci, ktorí prestanú využívať služby ZSSK a prejdú k Leo Express sú platiaci) na výšku kompenzácie zmluvy.

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 vykonal len vo vzťahu k zmluvne dohodnutej zálohovej úhrade zo štátneho rozpočtu pre rok 2019, maximálny vplyv predstavuje (0,06 – 0,58) %.

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 bude predstavovať **(0,06 – 0,50) %** 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
- Bratislava hl. st. – Košice (č. j.: 09912/2019/ORD)
s plánovaným začatím prevádzkovania od 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 pridelovaná 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 kritéria 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 dostatočné 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.“

Z vyššie uvedeného interpretačného oznámenia Komisie vychádzalo aj Nariadenie v preambule bod 7, v ktorom je uvedené, cit: *„Hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme by sa mala považovať za ohrozenú navrhovanou novou službou, ak sa závažne zmení hodnota zmluvy o službách vo verejnom záujme, z čoho vyplýva, že služby, ktoré sa prevádzkujú v rámci tejto zmluvy na konkurenčne štruktúrovanom trhu, by už neboli trvalo udržateľné a prevádzkyschopné s primeranou úrovňou zisku.“*

Dopravný úrad posudzoval pri skúške ďalšie vyššie uvedené kritériá a skonštatoval nasledovné:

- prípadné konkurenčné reakcie ZSSK – k všeobecne stanoveným cenníkom sú uzatvorené bilaterálne a multilaterálne dohody, na základe ktorých medzinárodné cestovné ZSSK predávajú aj iní dopravcovia, je to pozitívum pre zákazníka a ceny medzinárodnej dopravy sa hodnotovo približujú k cenám vnútroštátnej prepravy, aby sa zvýšila jej kúpyschopnosť. Tvorba ceny cestovného ZSSK závisí od mnohých faktorov. Vo vnútroštátnej doprave ZSSK nie je možné upraviť cestovné pre dotknuté vlaky vzhľadom na to, že ZSSK nepredáva lístky na konkrétny vlak. Vývoj ceny cestovného Leo Express je hodnotený ako dynamický a cenotvorba flexibilná. V rámci skúšky bola posudzovaná aj marketingová stratégia ZSSK a Leo Express. 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 so 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. MDV SR neposkytlo vo svojich pokladoch ku skúške informáciu, že by uvažovalo o takejto úprave zmluvy. Zmluva nezaväzuje ZSSK k uzatvoreniu zmluvy s dopravcom České dráhy, a. s. Avšak treba povedať, že zmluva v článku X ods. 3 s takýmito zmluvnými vzťahmi počíta, MDV SR ich je povinné podporovať, keď je splnené, cit: „Dopravca bude rešpektovať medzinárodnú spoluprácu a záväzky (napr. s dopravcami susedných krajín). Objednávateľ podporuje rešpektovanie týchto kontraktov, ak ich predtým odsúhlasil a dosahujú požadované parametre. Po vstupe zmluvy do účinnosti dopravca vopred prekonzultuje s objednávatelom svoj zámer uzatvoriť nové medzinárodné dohody a záväzky ešte pred ich uzatvorením.“, pričom tieto musí ZSSK v zmysle zmluvy vopred prekonzultovať s MDV SR. Zároveň existuje aj Dohoda medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Českej republiky o železničnej doprave cez štátne hranice z 22.02.1996 a Slovenská republika a Česká republika sú zmluvnými stranami Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 v platnom znení, ktorý predpokladá spoluprácu železničných dopravcov na účely cezhraničnej železničnej dopravy. Uvedené je konštatované v nadväznosti na skutočnosť, že prípadné zúženie rozsahu pôsobnosti existujúcej zmluvy by malo dopad na ďalšie zmluvné vzťahy;
- vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb – ZSSK má oprávnené ekonomické a zmluvné dôvody na nevyhnutnosť ponechania novou službou „ohrozených vlakov“ v medzinárodnej doprave, tak ako aj vo vnútroštátnej doprave. Z pohľadu priepustnosti jednotlivých traťových úsekov a percentuálneho vyjadrenia počtu pravidelných vlakov k praktickej priepustnosti sa javí úsek Trnava – Bratislava Rača ako najvyťaženejší (v priemere 65,16 % pre obidva smery). 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 ako aj ŽSR poukázali vo svojich podkladoch ku skúške na možnú disharmóniu nadväzujúcich vlakových spojení a prípadné zrušenie viacerých prestupných väzieb (kolízií) po zavedení novej služby. ŽSR v tejto súvislosti neupozornilo na žiaden závažný konflikt, ktorý by nebol v procese tvorby GVD riešiteľný;
- vplyv na prípadné investície železničných podnikov alebo príslušných orgánov do železničných koľajových vozidiel – ZSSK predpokladá, že zavedením nového vlakového spojenia Leo Express na úseku Ostrava Svinov – Bratislava hl. st. by došlo k negatívnemu vplyvu na návratnosť investícií ZSSK, ktorý však bližšie nešpecifikovalo.

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 Drážního úřadu 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. Služba je navrhnutá na trase Ostrava Svinov – Žilina – Bratislava, hl. st. Nová služba bude tvoriť alternatívu pre cestujúcich zo staníc Krásno nad Kysucou, Kysucké Nové Mesto a Bytča, ktorí získajú priame diaľkové spojenie s Bratislavou. Na trase budú vynechané stanice Bratislava – Vinohrady, Leopoldov, Piešťany, Nové Mesto nad Váhom, Trenčín a Trenčianska Teplá, kde zastavujú vlaky prevádzkované v rámci zmluvy, čím sa zvýši prepravná rýchlosť. Vďaka týmto skutočnostiam sa predpokladá motivácia cestujúcich k zvýšenému využívaniu železničnej osobnej dopravy namiesto individuálneho motorizmu.

Dopravný úrad má za to, že nová služba bude preukázateľne prínosná pre zákazníkov, nakoľko bude ekonomickejšia a menej časovo náročná (čas prepravy cestujúcich by sa v priemere skrátil o cca 67 minút). V súčasnosti ZSSK neprevádzkuje na uvedenej časti trasy priamy spoj. Možno konštatovať, že pokiaľ ide o prínosy navrhovanej novej služby pre zákazníkov, tieto je potrebné vyhodnotiť ako pozitívne. Cestujúcim bude umožnené cestovať na traťovom úseku Ostrava Svinov – Bratislava, hl. st. bez prestupu a teda pohodlnejšie, pričom čas prepravy by sa skrátil v priemere o cca 67 minút. Zavedením novej služby dôjde k navýšeniu frekvencií spojení, čo robí ponuku železnej dopravy na danom úseku kvalitnejšou a flexibilnejšou, a teda výhodnejšou pre cestujúcich. Za výhodnú je z pohľadu cestujúcich potrebné považovať tiež cenu a kvalitu služby.

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 služby na zmluvu. Realnosť 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. 09959/2019/ORD-022) 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.

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 s.r.o., Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3, Česká republika.