

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

č.: 17028/2019/OLP-27

V Bratislave dňa 14.10.2019

ROZHODNUTIE

Predseda Dopravného úradu ako odvolací orgán príslušný podľa ustanovenia § 111 ods. 3 zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 177/2018 Z.z. (ďalej len „**Zákon o dráhach**“) rozhodnúť o podaných rozkladoch účastníka konania: Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., Rožňavská 1, 832 72 Bratislava, IČO: 35 914 939, zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Sa, vložka č.: 3497/B (ďalej aj „**ZSSK**“ alebo aj ako „**rozkladateľ 1**“), doručeného do elektronickej schránky Dopravného úradu dňa 18.07.2019, zaevidovaného pod č. 06550/2019/ORD-046, a účastníka konania: Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody č. 6, P.O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15, IČO: 30 416 094 (ďalej aj „**MDV SR**“ alebo aj ako „**rozkladateľ 2**“), doručeného do elektronickej schránky Dopravného úradu dňa 18.07.2019, zaevidovaného pod č. 06550/2019/ORD-047, voči rozhodnutiu Dopravného úradu č. 06550/2019/ORD-041 zo dňa 01.07.2019 (ďalej len „**napadnuté rozhodnutie**“), na základe návrhu ním zriadenej osobitnej komisie - Rozkladovej komisie Dopravného úradu (ďalej aj „**Rozkladová komisia**“),

podľa ustanovenia § 59 ods. 2 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „**Správny poriadok**“) v spojení s ustanovením § 46 a nasl. Správneho poriadku takto rozhodol:

rozklad účastníka konania: ZSSK „*Rozhodnutie Dopravného úradu vo veci prístupu k železničným službám podľa ustanovenia § 39 zákona č. 513/2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov zo dňa 1.7.2019 č. 06550/2019/ORD-041 – Rozklad*“, č. 13039-2895/2019-OPS zo dňa 17.07.2019, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-046, **a rozklad účastníka konania: MDV SR** „*Rozklad voči rozhodnutiu Dopravného úradu*“, č. 13030/2019/SŽDD/58742, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-047, **zamieta a napadnuté rozhodnutie potvrdzuje.**

Odôvodnenie

Predsedovi Dopravného úradu boli dňa 14.08.2019 zo strany Dopravného úradu, divízie dráh a dopravy na dráhach (ďalej aj ako „**prvostupňový správny orgán**“), predložené podané rozklady účastníkov konania: ZSSK „*Rozhodnutie Dopravného úradu vo veci prístupu k železničným službám podľa ustanovenia § 39 zákona č. 513/2009 o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov zo dňa 1.7.2019 č. 06550/2019/ORD-041 - Rozklad*“, č. 13039-2895/2019-OPS zo dňa 17.07.2019, doručený Dopravnému úradu prostredníctvom elektronickej schránky dňa 18.07.2019, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-046 (ďalej len „**Rozklad ZSSK**“) a MDV SR „*Rozklad voči rozhodnutiu*

Dopravného úradu“, č. 13030/2019/SŽDD/58742, doručený Dopravnému úradu prostredníctvom elektronickej schránky dňa 18.07.2019, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-047 (ďalej len „**Rozklad MDV SR**“), a kompletný spisový materiál vo veci prvostupňového správneho konania vo veci žiadosti MDV SR o posúdenie - vykonanie skúšky hospodárskej rovnováhy medzinárodnej osobnej železničnej dopravy a o obmedzenie práva prístupu (ďalej len „**skúška**“) RegioJet k železničnej infraštruktúre, evidovaný pod č. 06550/2019/ORD, v rámci ktorého Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, napadnutým rozhodnutím ako prvostupňový správny orgán príslušný rozhodovať vo veci obmedzenia prístupu k železničným službám podľa ustanovenia § 39 ods. 1 Zákona o dráhach rozhodol tak, že podľa článku 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 ustanovenia § 39 ods. 1 Zákona o dráhach sa právo prístupu spoločnosti RegioJet, a.s., Obchodná 48, 811 06 Bratislava, IČO: 47 231 271, zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Sa, vložka č.: 5154/B (ďalej len „**RegioJet**“) k železničnej infraštruktúre pre navrhovanú novú službu – jeden pár vlakov medzinárodnej osobnej železničnej dopravy, s navrhovaným časom odchodu vlaku z Prahy, hl. n. o 15:20 hod. a s navrhovaným časom odchodu vlaku zo Žiliny o 6:30 hod., na území Slovenskej republiky, v časti Kúty, št. hr. – Žilina poskytuje 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 (ďalej aj „**Zmluva**“ alebo aj ako „**ZDSVZ**“) uplynula, alebo
- b) v prípade novej služby medzinárodnej osobnej dopravy došlo k výraznej zmene v porovnaní s údajmi, ktoré analyzoval Dopravný úrad.

Napadnuté rozhodnutie bolo ZSSK a MDV SR (ďalej spolu aj ako „**rozkladatelia**“) doručené prostredníctvom elektronickej schránky Dopravného úradu dňa 03.07.2019. Rozklad MDV SR a taktiež Rozklad ZSSK bol Dopravnému úradu doručený prostredníctvom elektronickej schránky dňa 18.07.2019; z uvedeného možno konštatovať, že ide o včas podané rozklady (v lehote 15 dní odo dňa oznámenia (doručenia) napadnutého rozhodnutia), a podané na to oprávnenými osobami.

Podľa ustanovenia § 111 ods. 3 Zákona o dráhach, proti rozhodnutiu Dopravného úradu možno podať rozklad, o ktorom rozhoduje predseda úradu na základe návrhu ním zriadenej osobitnej komisie.

Podľa ustanovenia § 61 ods. 3 Správneho poriadku, ustanovenia o odvolacom konaní sa primerane vzťahujú aj na konanie o rozklade.

Podľa ustanovenia § 112e ods. 1 zákona č. 513/2019 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 55/2019, konania začaté a právoplatne neskončené pred 15. marcom 2019 sa dokončia podľa tohto zákona v znení účinnom do 14. marca 2019.

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 ustanovenia § 39 ods. 1 Zákona o dráhach, regulačný orgán môže na žiadosť osôb uvedených v osobitnom predpise^{14a)} (pozn. pod čiarou: ^{14a)} Čl. 10 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (Ú.v. EÚ L 239, 12.8.2014)) 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. Regulačný orgán v konaní rozhodne, či sa prístup železničnému podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry, poskytne, upraví, poskytne za určitých podmienok, alebo prístup odmietne.^{14b)} (pozn. pod čiarou: ^{14b)} Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 869/2014).

Podľa ustanovenia § 59 ods. 2 Správneho poriadku, ak sú pre to dôvody, odvolací orgán rozhodnutie zmení alebo zruší, inak odvolanie zamietne a rozhodnutie potvrdí.

Podľa ustanovenia § 46 Správneho poriadku, rozhodnutie musí byť v súlade so zákonmi a ostatnými právnymi predpismi, musí ho vydať orgán na to príslušný, musí vychádzať zo spoľahlivo zisteného stavu veci a musí obsahovať predpísané náležitosti.

Predseda Dopravného úradu, po predložení návrhu rozkladovou komisiou, podľa ustanovenia § 34 ods. 5 Správneho poriadku hodnotil dôkazy podľa svojej úvahy a to každý dôkaz jednotlivo a všetky dôkazy v ich vzájomnej súvislosti, pričom v súlade s ustanovením § 32 Správneho poriadku dospel k presnému a úplnému zisteniu skutočného stavu veci.

Predseda Dopravného úradu ako správny orgán rozhodujúci, na základe návrhu ním zriadenej Rozkladovej komisie o podanom rozklade, preskúmal napadnuté rozhodnutie v celom rozsahu, ako aj postup predchádzajúci jeho vydaniu a zistil nasledovné:

Dňa 12.02.2019 bolo prvostupňovému správne orgánu v súlade s čl. 3 ods. 1 Nariadenia doručené „*Oznámenie o plánovanej novej službe medzinárodnej osobnej železničnej dopravy*“ zo dňa 08.02.2019, zaevidované Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-01 (ďalej len „**Oznámenie**“), v ktorom RegioJet oznámil začatie prevádzkovania novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy - jeden pár vlakov na trase Slovenská republika, Žilina – Česká republika, Praha hl. nádraží a Česká republika, Praha hl. nádraží – Slovenská republika, Žilina, od 15.12.2019. Dopravný úrad v súlade s článkom 3 ods. 4 Nariadenia zverejnil Oznámenie dňa 14.02.2019 na svojom webovom sídle a túto skutočnosť 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, a to: listom „*Oznámenie o plánovanej novej službe medzinárodnej osobnej železničnej dopravy*“, č. 06550/2019/ORD-002 zo dňa 19.02.2019.

Podľa článku 3 ods. 1 Nariadenia, skôr ako žiadateľ požiada manažéra infraštruktúry o pridelenie kapacity infraštruktúry, oznámi príslušným regulačným orgánom svoj zámer prevádzkovať novú službu medzinárodnej osobnej dopravy.

Podľa článku 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.

Dopravný úrad v nadväznosti na čl. 17 ods. 1 Nariadenia oznámil vyššie uvedené listom č. 06550/2019/ORD-003 zo dňa 19.02.2019 aj Úradu pro přístup k dopravní infrastruktuře, so sídlom Myslíkova 171/31, 110 00 Praha 1, ako regulačnému úradu Českej republiky (ďalej len „UPDI“), ktorý má právomoci týkajúce sa trate navrhovanej novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy, a požiadal o posúdenie súladu Oznámenia s oznámením doručeným UPDI v predmetnej veci. UPDI listom „*Nové služby v medzinárodnej osobnej drážnej doprave*“, č. UPDI-667/19-OPDI-SPR/UM zo dňa 06.03.2019, zaevidovaným Dopravným úradom dňa 08.03.2019 pod č. 06550/2019/ORD-11, oznámil Dopravnému úradu, že navrhovaná nová služba RegioJet je už na území Českej republiky prevádzkovaná a k žiadnym zmenám prevádzkovaním novej služby nedôjde. Na základe uvedeného oznámenie zo strany RegioJet nebolo UPDI doručené z dôvodu obsolétosti.

Podľa článku 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.

Dňa 27.02.2019, t. j. v zákonnej lehote 4 týždne odo dňa zverejnenia Oznámenia, bola Dopravnému úradu v súlade s článkom 4 odsek 1 Nariadenia a v súlade s ustanovením § 39 ods. 3 Zákona o dráhach, doručená odôvodnená žiadosť – list „*Stanovisko k oznámeniu*“ č. 11321/2019/SŽDD/16921 zo dňa 22.02.2019, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-005, od MDV SR ako objednávateľa dopravných služieb vo verejnom záujme, o posúdenie - skúšku RegioJet k železničnej infraštruktúre. Doručením predmetnej žiadosti, ktorá bola podaná včas a oprávneným subjektom v zmysle čl. 10 písm. a) Nariadenia, sa začalo správne konanie v predmetnej veci, s povinnosťou Dopravného úradu rozhodnúť v predmetnej veci.

Podľa článku 4 ods. 1 Nariadenia, subjekty uvedené v článku 5, prípadne 10 predložia žiadosť o skúšku základného účelu alebo skúšku hospodárskej rovnováhy v lehote štyroch týždňov od uverejnenia oznámenia žiadateľa na webovej lokalite regulačného orgánu. Subjekty, ktoré majú právo žiadať o obidve skúšky, tak môžu urobiť súbežne.

Podľa článku 10 ods. 1 písm. a) Nariadenia, v prípade, že sa členský štát, ktorého sa navrhovaná nová služba medzinárodnej železničnej dopravy týka, rozhodne obmedziť právo prístupu k železničnej infraštruktúre pre medzinárodnú osobnú železničnú dopravu medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme, o skúšku hospodárskej rovnováhy môžu požiadať tieto subjekty:

a) príslušný orgán alebo príslušné orgány, ktoré uzavreli zmluvu o službách vo verejnom záujme, ktorá sa vzťahuje na miesto odchodu a miesto určenia navrhovanej novej služby.

Podľa ustanovenia § 39 ods. 3 Zákona o dráhach, o tom, či by sa obmedzením 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.

O začatí správneho konania Dopravný úrad informoval dotknuté subjekty, t.j. MDV SR, ZSSK, RegioJet a Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1, IČO: 31 364 501, zapísané v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Po, vložka č. 312/B (ďalej len „**ŽSR**“), v súlade s ustanovením § 18 ods. 3 Správneho poriadku listom „*Oznámenie o začatí správneho konania a žiadosť o informácie v súvislosti s výkonom skúšky hospodárskej rovnováhy*“, č. 06550/2019/ORD-006 až 009 zo dňa 11.03.2019 (ďalej ako „**Oznámenie o začatí správneho konania**“), 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, ktorá vzhľadom na rôzny dátum doručenia plynula každému účastníkovi konania samostatne.

Podľa ustanovenia § 18 ods. 3 Správneho poriadku, o začatí konania správny orgán upovedomí všetkých známych účastníkov konania; ak mu účastníci konania alebo ich pobyt nie sú známi, alebo pokiaľ to ustanovuje osobitný zákon, upovedomí ich o začatí konania verejnou vyhláškou.

Spoločnosti ŽSR bolo Oznámenie o začatí správneho konania (list č. 06550/2019/ORD-009 zo dňa 11.03.2019) doručené dňa 18.03.2019. Dňa 22.03.2019 ŽSR doručilo informácie Dopravnému úradu v súvislosti s výkonom skúšky podaním zo dňa 18.03.2019 „*Stanovisko ŽSR k žiadosti o informácie v súvislosti s výkonom skúšky hospodárskej rovnováhy*“, evidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-016. Dopravný úrad analyzoval predložené podklady ku skúške a vyhodnotil ich ako dostačujúce pre požadovaný účel.

RegioJet-u bolo Oznámenie o začatí správneho konania (list č. 06550/2019/ORD-008 zo dňa 11.03.2019) doručené dňa 12.03.2019. 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 15.04.2019 bol Dopravnému úradu doručený po stanovenej lehote list zo dňa 12.04.2019 „*Odpoveď na dopis č. j. 06550/2019/ORD-008 ze dne 11.3.2019 a doplnění informací pro vykonání zkoušky hospodářské vyvážení*“, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-018. Dňa 12.4.2019 bolo Dopravnému úradu doručený list „*Prehlásenie dopravcu RegioJet a.s. k žiadosti o pridelenie kapacity na dráhe pre obdobie platnosti GVD 2019/2020 u tras vlakov 1045/1046 v úseku Bratislava hlavná stanica - Žilina a späť – doplnenie žiadosti o dodatok č.45*“ č. 20/2019-RJ-LS zo dňa 12.04.2019, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-017, ktorý Dopravný úrad vyhodnotil ako irelevantný poklad k výkonu skúšky. Listom „*Žiadosť o ďalšie informácie*“, č. 06550/2019/ORD-023 zo dňa 02.05.2019, požiadal Dopravný úrad RegioJet o doplnenie informácií a listom „*Upozornenie*“, č. 06550/2019/ORD-027 zo dňa 09.05.2019, upozornil RegioJet na vhodnosť preklasifikovania obchodného tajomstva/dôvernej informácie v predložených podkladoch, ako aj odôvodnenie utajenia informácií. RegioJet listom „*Odpoveď na listy číslo 06550/2019/ORD-023 a 06550/2019/ORD-027*“, č. 77-JZ/2019 zo dňa 10.05.2019, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-030 dňa 10.05.2019, odpovedal na predmetné listy. Dopravný úrad odpoveď RegioJet považoval za dostatočnú.

Spoločnosti ZSSK bolo Oznámenie o začatí správneho konania (list č. 06550/2019/ORD-007 zo dňa 11.03.2019) doručené dňa 13.03.2019. Dňa 15.04.2019 ZSSK elektronicky doručila po stanovenej lehote listom „*Zaslanie informácií k oznámeniu o začatí správneho konania*“

v súvislosti s výkonom skúšky hospodárskej rovnováhy“, č. 13039-2895/2019-OPS zo dňa 11.04.2019, požadované informácie. Nakoľko predložené materiály obsahovali aj obchodné tajomstvo a/alebo dôvernú informáciu, Dopravný úrad listom „*Žiadosť o ďalšie informácie*“, č. 06550/2019/ORD-021 zo dňa 02.05.2019, požiadal ZSSK o opätovné prehodnotenie určenia obchodného tajomstva a/alebo dôvernej informácie a o ich odôvodnenie, ďalej požiadal aj o doplnenie informácií ku skúške, a to v stanovenej lehote do 10 pracovných dní. Uvedenú žiadosť si ZSSK prevzala dňa 03.05.2019. ZSSK nepredložila požadované informácie a dňa 20.05.2019 márne uplynula lehota na predloženie predmetných požiadaviek zo strany ZSSK. Dopravný úrad posúdil predložené dokumenty ZSSK ku skúške bez doručených doplňujúcich informácií a skonštatoval, že sú dostatočným podkladom k výkonu skúšky.

MDV SR bolo Oznámenie o začatí správneho konania (list č. 06550/2019/ORD-006 zo dňa 11.03.2019) doručené dňa 12.03.2019. Dňa 17.04.2019 MDV SR doručilo po stanovenej lehote požadované informácie podaním „*Zaslanie podporných materiálov*“, č. 11321/2019/SŽDD/32008 zo dňa 12.04.2019, zaevidované Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-020. Dopravný úrad listom „*Žiadosť o ďalšie informácie*“, č. 06550/2019/ORD-022 zo dňa 02.05.2019, požiadal MDV SR o doplnenie predložených informácií, a to predovšetkým v súvislosti s manipulovaním obchodného tajomstva a/alebo dôvernej informácie treťou osobou. Požadované informácie boli elektronicky Dopravnému úradu doručené dňa 13.05.2019 listom „*Stanovisko k žiadosti*“ č. 11321/2019/SZDD/38683 zo dňa 09.05.2019, evidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-029.

Dopravný úrad listom „*Oznámenie*“, č. 06550/2019/ORD-031 až -034 zo dňa 04.06.2019 (ďalej len „**Oznámenie zo dňa 04.06.2019**“), oznámil účastníkom konania: MDV SR, ZSSK, ŽSR a RegioJet, že v súlade s čl. 12 ods. 6 Nariadenia stanovil lehotu na vykonanie skúšky a prijatie svojho rozhodnutia v danej veci, ktorá začala plynúť dňa 21.05.2019, t.j. 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, spôsobu ich zistenia, prípadne predložiť návrhy na ich doplnenie podľa ustanovenia § 33 ods. 2 Správneho poriadku. V súlade so zásadou rýchlosti a hospodárnosti konania Dopravný úrad v zmysle ustanovenia § 27 Správneho poriadku, ako aj s ohľadom na, v Oznámení zo dňa 04.06.2019, uvedenú lehotu na prijatie rozhodnutia, stanovil lehotu na prípadné vyjadrenia účastníkov konania podľa ustanovenia § 33 ods. 2 Správneho poriadku, a to v termíne do 17.06.2019. 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 navrhovanou novou službou. Svoje právo vyjadriť sa k podkladom, spôsobom zistení, prípadne predložiť návrhy na ich doplnenie nevyužil v stanovenej lehote žiaden účastník konania.

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

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 ustanovenia § 33 ods. 2 Správneho poriadku, správny orgán je povinný dať účastníkom konania a zúčastneným osobám možnosť, aby sa pred vydaním rozhodnutia mohli vyjadriť k jeho podkladu i k spôsobu jeho zistenia, prípadne navrhnúť jeho doplnenie.

Nato Dopravný úrad vydal napadnuté rozhodnutie, ktoré odôvodnil nasledovne: Dopravný úrad má za to, že do vplyvu novej služby na Zmluvu sa započítavajú aj počty nových cestujúcich v relácií od tarifného bodu Kúty, št. hr. – Bratislava, hl. st. Z dôvodu lepšej prehľadnosti Dopravný úrad v rámci skúšky vykonal prepočty počtu cestujúcich a tržieb v členení medzinárodná doprava a vnútroštátna doprava. Dopravný úrad vyčíslil finančný vplyv navrhovanej novej služby na zmluvu, ktorý je určený intervalom vplyvu na tržby ZSSK, prepočítaných z maximálneho možného odlivu cestujúcich z vlakov ZSSK v optimálnych podmienkach a na výšku kompenzácie zmluvy.

Čl. 1 ods. 6. dodatku č. 13 k Zmluve *“V článku XXXII ods. 1 Zmluvy sa na koniec odseku pripája veta v nasledovnom znení: „V roku 2019 sa v súvislosti s plnením predmetu Zmluvy poskytne dopravcovi zálohová úhrada zo štátneho rozpočtu vo výške 218 709 000 Eur (dvestoosemnať miliónov sedemstodevät tisíc Eur).“*. Pokiaľ sa vyššie uvedený prepočet vykoná vo vzťahu len k zmluvne dohodnutej zálohovej úhrade zo štátneho rozpočtu pre rok 2019, maximálny vplyv bude predstavovať 0,73% - 0,96% z odhadovanej výšky zmluvne dohodnutej kompenzácie Zmluvy. Ak sa vyššie uvedený prepočet vykoná vo vzťahu 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 0,62% - 0,82% z odhadovanej výšky kompenzácie Zmluvy pre rok 2019 a z modelovo nastavených dodatočných úhrad za výkony vlakových kilometrov pre rok 2019. Dopravný úrad posudzoval pri skúške ďalšie 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 stagnujúcich 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 RegioJet je hodnotený ako dynamický a cenotvorba flexibilná. V rámci skúšky bola posudzovaná aj marketingová stratégia ZSSK a RegioJet. 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 10 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 objednávateľom 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 aj vo vnútroštátnej doprave. Z pohľadu priepustnosti jednotlivých traťových úsekov a percentuálneho vyjadrenia počtu pravidelných vlakov k praktickej priepustnosti, sa javí úsek Bratislava, hl. st. – Bratislava-Lamač ako najvyťaženejší (v priemere 70,6 % pre obidva smery). Nová služba nenaruší už existujúcu priepustnosť, nakoľko na uvedenom traťovom úseku je už prevádzkovaná služba RegioJet, ktorá nebude v rámci novej služby upravovaná. 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 má pripravenú alternatívnu polohu novej služby. Jej pridelenie sa bude riešiť v procese prideľovania kapacity infraštruktúry následne po vydaní rozhodnutia Dopravného úradu vo veci pridelenia práva prístupu RegioJet k železničnej infraštruktúre na predmetnej trase;
- vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb - ZSSK poukázala 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 RegioJet na úseku Bratislava, hl. st. – Praha, hl. n. by došlo k negatívnemu vplyvu na návratnosť investícií ZSSK. Dopravný úrad má za to, že dopad na investície ZSSK novej služby, ktorá je už prevádzkovaná RegioJet na trase Praha, hl. n. – Bratislava, hl. st., nie je možné jednoznačne identifikovať a teda ani vyčíslieť, nakoľko investičný zámer nebol zo strany ZSSK konkretizovaný. Dopravný úrad neidentifikoval investičný zámer iného železničného podniku, či príslušného orgánu do koľajových vozidiel, na ktorý by zavedenie navrhovanej novej služby mohlo mať vplyv.

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 Žilina – Bratislava – Praha. Dopravný úrad má za to, že cestujúci zo Žiliny až do Prahy budú v prevažnej miere využívať vlakové spoje na trase Žilina – Púchov – Horní Lideč – Olomouc - Praha, a to ako možnosť cestovať bez prestupu, ktorá je ekonomickejšia a časovo menej náročná. Nová služba v časti trasy Trenčianska Teplá – Trenčín – Nové Mesto nad Váhom – Piešťany – Trnava do Prahy/Brna/Pardubic bude preukázateľne prínosná pre zákazníkov, nakoľko bude ekonomickejšia a menej časovo náročná (čas prepravy cestujúcich by sa skrátil cca o 30 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 prevažne pozitívne. Cestujúcim bude umožnené cestovať v ďalšom páre vlakov na traťovom úseku Bratislava, hl. st. – Žilina. Zavedením novej služby dôjde k navýšeniu frekvencií, čo robí ponuku železnej dopravy na danom úseku lepšou a flexibilnejšou, a teda výhodnejšou pre cestujúcich. Za výhodnú je z pohľadu cestujúcich potrebné považovať tiež cenu a kvalitu služby.

Na základe vyššie uvedeného Dopravný úrad v napadnutom rozhodnutí konštatuje, že cit. „*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 ku dňu vydania napadnutého rozhodnutia sa nedá overiť inak ako hypoteticky vplyv služby na Zmluvu. Realnosť ohrozenia Zmluvy touto službou je možné overiť až na základe jej prevádzkovania.

Voči napadnutému rozhodnutiu podal dňa 18.07.2019 rozklad ZSSK, ktorý v časti II., okrem iného konštatuje, že DÚ nesprávne vypočítal výšku negatívneho vplyvu novej služby na hospodársku rovnováhu Zmluvy. Ďalej konštatuje, že Dopravný úrad zrejme nevzal do úvahy skutočnosť, že nová služba nahrádza predchádzajúcu službu dopravcu RegioJet na trase Praha – Bratislava, s odchodom Bratislava, hl. st., 8:47 hod – Praha, hl. n., 12:42 hod a späť, Praha, hl. n. 15:20 hod – Bratislava hl. st., 19:12 hod, ktorej vplyv na Zmluvu posudzoval Dopravný úrad v prechádzajúcom období. Nakoľko nová služba RegioJet tvorí jednotný celok s už zavedenou službou Praha – Bratislava, je potrebné vplyv novej služby posudzovať ako celok, aj s ohľadom na prechádzajúcu službu na území Slovenskej republiky, ktorej bol prístup poskytnutý. Ďalej v texte rozkladu ZSSK uvádza, cit. „*Máme za to, že odlišný výklad kedy by predmetom skúšky hospodárskej rovnováhy mal byť vždy iba inkrementálny vplyv navrhovanej novej služby by viedol k tomu, že by žiadateľ o novú službu túto oznamoval postupne počas viacerých rokov a to tak, aby jednotlivé jej časti nepredstavovali závažný negatívny vplyv (hoci služba ako celok takýto negatívny vplyv predstavuje), pričom osobám oprávneným požadovať vykonanie skúšky hospodárskej rovnováhy by bolo celkom znemožnené dosiahnuť ochranu hospodárskej rovnováhy služieb vo verejnom záujme v súlade s nariadením. Takýto výklad je podľa nášho názoru v príkrom rozpore s obsahom a účelom nariadenia.*“. ZSSK poukazuje aj na svoje podanie v predmetnej veci, evidované Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-019, kde predložil svoje výpočty zvýšenej straty na tržbách v štruktúre pre medzinárodnú prepravu, vnútroštátnu prepravu a výpočet súčasnej straty. Dopravný úrad tieto údaje využil pri prepočtoch v skúške s ohľadom na zvolenú metódu. Ďalej ZSSK konštatuje, že má za to, že Dopravný úrad pri vykonávaní skúšky hospodárskej rovnováhy v predmetnej veci vykonal skúšku bez zahrnutia už existujúcej a v minulosti posudzovanej služby do výpočtu pravdepodobnej straty na tržbách služieb vykonávaných vo verejnom záujme, a to v rozpore s nariadením.

V časti III. rozkladu ZSSK konštatuje, že vo vzťahu k vyššie uvedenému sa domnieva, že celkový negatívny ekonomický vplyv na služby vo verejnom záujme môže dosiahnuť až sumu vo výške 1,15 % z odhadovanej kompenzácie za rok 2019 využívajúc metodiku Dopravného úradu. Poukazuje na rozhodnutie španielskej regulačnej autority, podľa ktorej vplyv na úrovni 1% je možné považovať za závažný negatívny vplyv a vyjadril svoje presvedčenie, že v Španielsku by uvedený vplyv bol vyhodnotený ako závažný negatívny vplyv s dôsledkom odmietnutia práva prístupu novej služby.

V IV. časti rozkladu ZSSK konštatuje, že na základe uvedenej skutočnosti podáva proti uvedenému rozhodnutiu rozklad a navrhuje, aby predseda Dopravného úradu ako správny orgán príslušný rozhodovať o rozklade v zmysle ustanovenia § 59 ods. 2 Správneho poriadku v spojení s § 46 a 47 Správneho poriadku napadnuté rozhodnutie Dopravného úradu zmenil a odmietol prístup RegioJet k železničnej infraštruktúre pre navrhovanú službu.

Dňa 18.07.2019 bol Dopravným úradom prijatý voči napadnutému rozhodnutiu i Rozklad MDV SR, kde v druhom odseku MDV SR okrem iného uvádza, že v napadnutom rozhodnutí nie je identifikovateľné, či vypočítaný vplyv novej služby na existujúcu Zmluvu zahŕňa celý úsek, tzn. aj úsek už existujúcej dopravnej služby Kúty, št. hr. – Bratislava a jej nadväzujúcu vnútroštátnu časť Bratislava – Žilina.

V treťom odseku rozkladu konštatuje, že má za to, cit: „že v posudzovaní vplyvu má ísť o objektívnu metódu a teda má byť zahrnutý celý úsek, t. zn. aj úsek už existujúcej dopravnej služby Kúty št. hr. – Bratislava a jej nadväzujúca vnútroštátna časť Bratislava – Žilina, keďže obidve tvoria neoddeliteľnú súčasť a svojou podstatou sa nerozdielne podieľajú na prehlbovaní vplyvu na Zmluvu“.

V piatom odseku rozkladu sa MDV SR opätovne vracia k tvrdeniu, že vplyv novej služby nebol vyhodnotený cit.: „objektívnym spôsobom za celý úsek tzn. Kúty, št. hr. – Žilina. Vzhľadom na už predchádzajúce rozhodnutie Dopravného úradu vo veci skúšky hospodárskej rovnováhy pre službu medzinárodnej osobnej železničnej dopravy (Praha) – Kúty, št. hr. – Bratislava a jej ekonomické zhodnotenie vplyvu na Zmluvu je zrejmé, že hodnotenie linky Praha – Bratislava – Žilina bolo vyčíslené nedostatočne a nezahrnulo celú novú službu v súlade s Nariadením“.

V šiestom odseku MDV SR tvrdí, že Dopravný úrad dostatočne nevyhodnotil ani prínosy pre zákazníkov v krátkodobom a strednodobom horizonte, ktoré sú určené v ods. 8 preambuly Nariadenia.

V siedmom odseku konštatuje, že realizácia novej služby bude mať zásadný vplyv na organizáciu dopravy, naruší systém prípojov na nadväzujúcich spojeniach, konfliktné spoje musia byť posunuté do nevýhodných časových polôh, alebo musia byť spomalené predchodením tejto novej služby, čo bude mať za následok výpadok ďalšej časti cestujúcich, ktorí nebudú reflektovať na takto zdeformovanú ponuku.

V ôsmom odseku uvádza, že vedenie vlakov je závislé na párovosti smerov liniek, v opačnom prípade sa zrušením linky jedného smeru vynucuje zrušenie aj linky smeru opačného, čo nie je rovnako v rozhodnutí zhodnotené. Analýza grafikonu vlakovej dopravy pri realizácii predloženej požiadavky jednoznačne vykazuje prvky negatívneho prínosu pre zákazníkov, a to ako v krátkodobom tak i v strednodobom horizonte.

V jedenástom odseku MDV SR okrem iného konštatuje, že nebola vykonaná ani analýza dopadov na cestovný poriadok a kvalitu železničných služieb v danom čase a mieste. Dopravný úrad len skonštatoval, že manažér infraštruktúry neupozornil na žiaden závažný konflikt, ktorý by nebol v procese tvorby GVD riešiteľný. ŽSR nie sú orgánom, ktorý má posudzovať riešiteľnosť, alebo neriešiteľnosť konfliktov pre tento proces, k tomu je práve určený Dopravným úradom ako regulačný orgán, a preto mal analýzu vykonať sám.

V závere rozkladu MDV SR konštatuje, že cit. „Vzhľadom na to, že Dopravný úrad ako regulačný orgán: a) nedostatočne vyčíslil vplyv na celú novú službu, b) nedostatočne vyhodnotil prínosy pre zákazníkov, c) objektívne neposúdil vplyv na životaschopnosť služieb prevádzkovaných na základe zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, d) nedostatočne vyhodnotil prípadné konkurenčné reakcie železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, e) nevyhodnotil vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb, f) a nevyhodnotil vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb, podávame proti uvedenému rozhodnutiu rozklad a žiadame rozkladový orgán o preskúmanie úplnosti a korektnosti výpočtu vplyvu navrhovanej novej dopravnej služby na Zmluvu so s objektívnym posúdením a zahrnutím všetkých kritérií podľa Nariadenia.“.

Dopravný úrad listami č. 06500/2019/ORD-048 až 51 zo dňa 22.07.2019 upovedomil ostatných účastníkov konania o obsahu podaných rozkladov ZSSK a MDV SR, a vyzval ich, aby sa k nemu vyjadrili v lehote do 10 dní odo dňa doručenia upovedomenia.

Dňa 30.07.2019 bolo, prostredníctvom elektronickej schránky, prvostupňovému správneému orgánu doručené stanovisko MDV SR „Rozklad ZSSK k rozhodnutiu DÚ o poskytnutí práva prístupu pre spoločnosť RJ – stanovisko“, č. 13030/2019/SŽDD/60833, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-056, kde uvádza, že sa plne stotožňuje s Rozkladom ZSSK a žiada o preskúmanie úplnosti a korektnosti výpočtu vplyvu navrhovanej novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy na Zmluvu.

Dňa 05.08.2019 prijal prvostupňový správny orgán od právneho zástupcu RegioJet JUDr. Ondreja Doležala, advokáta a konateľa advokátskej kancelárie Doležal & Partners, s.r.o., so sídlom Michalská 9, 811 03 Bratislava, IČO: 47 253 371, zapísaná v Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel: Sro, vložka č.: 96461/B (ďalej aj „**právny zástupca RegioJet**“) list zo dňa 02.08.2019 „*Vyjadrenie RegioJet k rozkladu Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky a rozkladu Železničnej spoločnosti Slovensko a.s. proti rozhodnutiu Dopravného úradu zo dňa 01.07.2019, č. 06550/2019/ORD-041*“, evidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-057 (ďalej len „**Vyjadrenie RegioJet zo dňa 02.08.2019**“), ktorého prílohou bolo „*Splnomocnenie*“ zo dňa 15.10.2017, kópia stanoviska Európskej komisie, Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu – oficiálne znenie, aj preklad do slovenského jazyka, zo dňa 02.05.2017. Právny zástupca RegioJet uviedol, že Dopravný úrad postupoval v súlade s právnymi predpismi (na národnej aj európskej úrovni), z právneho hľadiska je vylúčená kumulácia vplyvu navrhovanej služby Praha – Žilina a údajného vplyvu už existujúcej služby Praha – Bratislava posudzovaného v odlišnom období (vplyv medzinárodnej služby je nulový). Navrhovaná služba Praha – Žilina nemôže ohroziť hospodársku rovnováhu Zmluvy, MDV SR a ZSSK túto skutočnosť nepreukázali a preto považuje napadnuté rozhodnutie za správne a zákonné. Poukázal na vyjadrenie Európskej komisie, ktorá jednoznačne potvrdila, že úsek Bratislava – Kúty št. hr. sa nepovažuje za prepravné spojenie, nakoľko na štátnej hranici nie je možné nastúpiť/vystúpiť; Zmluva je teritoriálne obmedzená na územie Slovenskej republiky (dopravné výkony sú objednávané po štátnu hranicu); skúšku hospodárskej rovnováhy pre spojenie Praha – Bratislava nemožno vykonať vzhľadom na neexistenciu medzinárodného záväzku služieb vo verejnom záujme. V bode 11. poukazuje na to, že plánovanú novú službu v úseku Kúty, št. hr. – Bratislava nemožno zahrnúť do výpočtu finančného vplyvu na Zmluvu, nakoľko v posudzovanom prípade Kúty št. hr. nie je medziláhlou zastávkou, pričom vplyv nemôžu mať ani medzinárodní cestujúci zo zastávky Bratislava smer Česká republika a naopak. Negatívny vplyv na Zmluvu nemajú ani medzinárodní cestujúci z/do zastávok na úseku Bratislava – Žilina, ktorí cestujú z/do Českej republiky. Je toho názoru, že cit. „*pri výpočte vplyvu medzinárodnej služby Praha – Žilina na Zmluvu môžu byť zohľadnení len vnútroštátni cestujúci na úseku Bratislava – Žilina*“. Čistý finančný vplyv služby Praha – Žilina, iba pre vnútroštátny úsek Bratislava – Žilina, na Zmluvu je nižší ako vplyv vypočítaný Dopravným úradom v rozsahu max. 0.62 – 0.82%. Vplyv na úrovni okolo 1% na Zmluvu nemožno považovať za závažný, čo potvrdila aj Európska komisia na spoločnom rokovaní zo dňa 09.11.2017. V bode 17 sa právny zástupca RegioJet stotožňuje s tvrdením Dopravného úradu, že na to, cit. „*aby sa hospodárska rovnováha ZDSVZ mohla považovať novou službou za ohrozenú (t.j. aby bol konštatovaný jej závažný negatívny vplyv), je potrebné preukázať, že navrhovaná služba ohrozí životaschopnosť všetkých služieb prevádzkovaných na základe ZDSVZ (vid'. čl. 13 Nariadenia)*“. Zároveň je presvedčený, že jeden pár vlaku RegioJet z logickej analýzy nemôže ohroziť prevádzkyschopnosť všetkých vlakových spojení realizovaných v rámci Zmluvy na území

celého Slovenska. Z verejných zdrojov je zrejme, že cestujúcim využívajúcim bezplatnú prepravu na základe opatrenia vlády platného od 17.11.2014 MDV SR muselo navýšiť kapacitu a počet vlakového spojenia ZSSK, čo malo vplyv na zvýšenie financovania z verejných prostriedkov. Kapacita ponúknutá RegioJet zníži náklady Slovenskej republiky, pretože cit. *„práve plné vlaky v špičkách sú najvyšším nákladom pre MDSR, ktoré musí objednať vyššiu kapacitu zvyšujúcu (z dôvodu prevádzkových obrátov) náklady väčšiny ostatných spojov (ktoré sú naopak v sedle).“*. Tvrdenia MDV SR o zásadnom negatívnom vplyve navrhovanej služby na organizáciu dopravy, plánovanie cestovného poriadku, resp. na výkon a kvalitu železničných služieb, považuje za nepodložené a účelové, pretože existencia tohto negatívneho vplyvu nebola Dopravným úradom zistená (s. 7 a 8 napadnutého rozhodnutia). Na základe uvedených skutočností v závere právny zástupca RegioJet navrhuje rozklady ZSSK a MDV SR ako nedôvodné zamietnuť a napadnuté rozhodnutie potvrdiť.

Na základe listu predsedu Dopravného úradu *„Upovedomenie účastníkov konania; Výzva na vyjadrenie“*, č. 17028/2019/OLP/OdP-06 zo dňa 13.09.2019, ZSSK v stanovenej lehote podalo vyjadrenie k predmetnému podaniu, list *„Vyjadrenie k podaniu účastníka konania – spoločnosť RegioJet a.s.“*, č. 32269-2895/2019-OPS zo dňa 19.09.2019 (ďalej len **„Vyjadrenie ZSSK k podaniu RegioJet zo dňa 19.09.2019“**), v ktorom poukazuje na tvrdenie RegioJet v bode 3 a 11 Vyjadrenia RegioJet zo dňa 02.08.2019, ktoré podľa jeho názoru sú rozporuplné, cit. *„Na jednej strane sa teda RegioJet a.s. úplne stotožňuje s rozhodnutím a na druhej strane toto rozporuje.“*. Taktiež sa nestotožňuje s tvrdením v bode 12 Vyjadrenia RegioJet zo dňa 02.08.2019, pritom cit. *„považujeme za zrejme, že akýkoľvek platiaci cestujúci (pritom v medzinárodnej doprave neexistuje bezplatná preprava), ktorý nevyužije vlaky vedené na základ ZoDSVZ, ale uprednostní iný vlak zníži tržby dopravcu vo verenom záujme. Keďže podstatnú časť nákladov dopravcu je možné považovať za fixnú, celkom jednoznačne každý takýto cestujúci bude mať negatívny vplyv na rovnováhu ZoDSVZ.“*. Podstatou je závažnosť tohto vplyvu, ktorú hodnotí nezávislý regulačný orgán. Poukazujú na skutočnosť, že cit. *„Európska komisia kontinuálne potvrdila, že sa jedná o diskrečnú právomoc tohto nezávislého orgánu, ktorú nie je oprávnená hodnotiť ani do tejto zasahovať.“*. V nadväznosti na bod 20 Vyjadrenia RegioJet zo dňa 02.08.2019 ZSSK je presvedčené o nesprávnosti tohto vyjadrenia, cit. *„Keďže podstatou ZoDSVZ je zjednodušená úhrada rozdielu medzi nákladmi a tržbami ZSSK, potom zníženie počtu platiacich cestujúcich v špičkách (v čase keď sú vlaky najbonitnejšie) celkom jednoznačne nie je a ani nemôže byť spôsobilé priniesť úsporu SR.“*. Taktiež podľa ich názoru RegioJet nesprávne argumentuje v bode 25 Vyjadrenia RegioJet zo dňa 02.08.2019, nakoľko povaha postupu vykonania skúšky je postavená na skúške vykonanej regulačným orgánom, pričom účastníci konania k tejto prikladajú podklady.

Dňa 30.09.2019 bol doručený predsedovi Dopravnému úradu list MDV SR *„Stanovisko k vyjadreniu ZSSK k podaniu spoločnosti RJ“*, č. 13030/2019/SŽDD/78834 zo dňa 27.09.2019 (ďalej len **„Vyjadrenie MDV SR k Vyjadreniu ZSSK k podaniu RegioJet“**), zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 17028/2019/OLP/OdP-19, ako reakcia na list Vyjadrenie ZSSK k podaniu RegioJet zo dňa 19.09.2019, ktoré bolo MDV SR a iným účastníkom konania zaslané ako príloha k listu predsedu Dopravného úradu *„Upovedomenie o podanom vyjadrení Železničnej spoločnosti Slovensko, a.s. k podaniu účastníka konania RegioJet, a.s.“* č. 17028/2019/OLP/OdP-12 zo dňa 24.09.2019 (ďalej len **„Upovedomenie zo dňa 24.09.2019“**). MDV SR sa v predmetnom vyjadrení stotožňuje s argumentáciou ZSSK, najmä s bodom III., zaoberajúcou sa faktom, že ak už raz úsek Kúty št. hr. – Bratislava bol predmetom skúšky hospodárskej rovnováhy a bol identifikovaný vplyv na Zmluvu, nie je dôvod, aby tento úsek bol v prebiehajúcim konaní vyňatý spod posudzovania v rámci tohto konania. V opačnom prípade by vznikol precedens, kedy dopravcovia v rámci oznámenia novej dopravnej služby

by zaviedli dopravnú službu, ktorá nemá/nebude mať významný vplyv na Zmluvu, postupom času metódou per partes budú pripájať k danej dopravnej službe ďalšie úseky, ktoré pri posudzovaní hospodárskej rovnováhy zmluvy nebudú vykazovať významný vplyv na Zmluvu, keďže už pôvodne preskúmaná časť nebude opätovne zaradená do hodnotenia vplyvu. Pri posudzovaní, v rámci prebiehajúceho konania, skúšky hospodárskej rovnováhy, tak ako uviedla aj ZSSK, by sa, podľa ich vyjadrenia, mala brať do úvahy aj časť tržieb z vybraných tržieb spadajúca pod tržby v rámci Zmluvy, tzn. v medzinárodnej preprave nie sú bezplatné kategórie cestujúcich a každý cestujúci, ktorí prejde k inému dopravcovi mimo zmluvného záväzku, spôsobí zníženie tržieb v rámci zmluvných vlakov. MDV SR nesúhlasí s tvrdením RegioJet, že cit. „ponúkaná kapacita vlakov RJ v špičke zníži náklady SR na špičkové vlaky“ a doplnia vyjadrenie ZSSK v znení, cit: „*Preprava vybraných kategórií cestujúcich je záväzná iba pre vlaky v záväzku verejných služieb, nie pre vlaky komerčné. Z dôvodu, že kapacity vlakov boli navyšované kvôli bezplatným kategóriám cestujúcich, je naivné sa domnievať, že bezplatní cestujúci prejdú do platenej služby spoločnosti RegioJet a „odľahčia“ tak špičkové zmluvné vlaky.*“. V závere MDV SR uvádza, že sa i naďalej pridrižiava svojich argumentov uvedených v podanom Rozklade MDV SR.

Pri zachovaní stanovenej lehoty plynúcej z Upovedomenia zo dňa 24.09.2019, právny zástupca RegioJet prostredníctvom elektronickej schránky zaslal vyjadrenie - list zo dňa 03.10.2019 „*Vyjadrenie RegioJet a.s. k podaniu spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. zo dňa 19.09.2019*“, doručený Dopravného úradu dňa 30.09.2019, zaevidovaný pod č. 17028/2019/OLP/OdP-23, ktorým odmieta v celom rozsahu Vyjadrenie ZSSK k podaniu RegioJet zo dňa 19.09.2019, a to pre jeho zjavnú nesprávnosť, nepodloženosť a hrubo zavádzajúci charakter. V uvedenom vyjadrení právny zástupca RegioJet uvádza skutočnosti, ktoré už boli uvedeným účastníkom konania v konaní prezentované. Opätovne zdôrazňuje, cit. „*úsek št. hr. Kúty – Bratislava nemôže byť v žiadnom prípade zahrnutý do výpočtov v rámci skúšky hospodárskej rovnováhy, kedy čistý finančný vplyv služby na tomto úseku je nulový.*“. Zastáva názor, že úsek Kúty, št. hr. nie je zastávkou v rámci navrhovanej služby, t.j. nie je dopravným spojením. V zmysle príslušnej legislatívy nemôžu mať podľa jeho vyjadrenia vplyv na Zmluvu ani medzinárodných cestujúcich (z/do Prahy), nakoľko MDV SR objednáva len vnútroštátny úsek z Bratislavy do zastávky Kúty. V danom prípade neexistuje medzinárodná dopravná služba vo verejnom záujme, ktorá by pokrývala spojenie Praha – Bratislava. Prípadné straty ZSSK na tržbách z dôvodu využívania medzinárodného vlaku RegioJet cestujúcimi, je irelevantná, pretože tieto straty nie je možné zohľadniť pri vyčíslení vplyvu na hospodársku rovnováhu Zmluvy. Právny zástupca RegioJet odmieta, podľa jeho vyjadrenia klamlivé tvrdenia ZSSK, ktoré sa týkajú „stotožnenia“ RegioJetu s postupom Dopravného úradu pri zisťovaní negatívneho vplyvu na úseku Kúty, št. hr. – Bratislava. Rovnako ako v predchádzajúcich konaniach poukazuje na nesprávnosť a nezákonnosť takéhoto postupu – vplyv na danom úseku podľa jeho názoru neexistuje. Zdôrazňuje, cit. „*aj keby vplyv hypoteticky existoval, podmienka závažnosti by nebola ani nikdy nemohla byť splnená.*“. Dodáva, že právoplatné rozhodnutie vo vzťahu medzinárodnej službe Praha – Bratislava bolo vydané v prospech RegioJet, kedy prístup k železničnej infraštruktúre pre danú službu bol poskytnutý. Vyjadrený súhlas RegioJetu so závermi napadnutého rozhodnutia, t.j. s poskytnutím prístupu k železničnej infraštruktúre pre medzinárodnú službu Praha – Žilina, cit. „*v žiadnom prípade neznamená, že ReioJet súhlasí so zahrnutím úseku Kúty, št.hr. – Bratislava do výpočtu negatívneho vplyvu*“. Tvrdenie ZSSK, že vďaka jej vlakom prevádzkovaným v špičkách sa znižuje potreba financovania z prostriedkov Slovenskej republiky, považuje právny zástupca RegioJet za absurdné a zavádzajúce, nakoľko cit. „*je všeobecne známe, že tieto vlaky v špičkách sú vo veľkej miere obsadené cestujúcimi zadarmo, pričom tieto vlaky zároveň generujú vyššie náklady ako vlaky v sedle (väčší počet spojov s vyššou kapacitou ako mimo špičky).*“. Z logickej

veci je vylúčené aj akékoľvek sčítanie vplyvu navrhovanej služby Praha – Žilina a údajného vplyvu už existujúcej služby Praha – Bratislava zisteného v inom správnom konaní z dôvodu:

a) tento vplyv je v skutočnosti nulový, a

b) vplyv služby Praha – Bratislava bol zisťovaný v inom období, za odlišných skutkových podmienok, pre dva páry služby, a teda je potrebné sa na ňu nazerať ako na odlišnú službu.

Právny zástupca RegioJet poukazuje na čl. 11 ods. 1 písm. d) Nariadenia, preto tvrdenia ZSSK ohľadom neexistencie teórie dôkazného bremena nemajú podľa jeho vyjadrenia oporu v právnej úprave. Uvádza, že cit. „*dôkazné bremeno preukázania ohrozenia hospodárskej rovnováhy ZDSVZ nesie MDSR.*“.

Rozkladová komisia Dopravného úradu preskúmala napadnuté rozhodnutie v celom rozsahu, voči nemu podané rozklady, námietky účastníkov konania, ako aj predložený spisový materiál v tejto veci a navrhla predsedovi Dopravného úradu ako oprávnenej osobe rozhodujúcej o rozklade, Rozklad ZSSK a Rozklad MDV SR zamietnuť a napadnuté rozhodnutie potvrdiť. Predseda Dopravného úradu sa po preskúmaní spisového materiálu v danej veci a náležitom zistení skutkového stavu veci rozhodol návrh ním zriadenej Rozkladovej komisie v plnej miere akceptovať a v súlade s ním rozhodnúť, a to z následne uvádzaných dôvodov.

Ku skutkovým a právnym okolnostiam danej veci, ako aj k námietkam ZSSK a MDVSR a vyjadreniu právneho zástupcu RegioJet, predseda Dopravného úradu ako druhostupňový správny orgán uvádza a konštatuje nasledovné:

Podľa článku 2 ods. 3 Nariadenia je „skúška hospodárskej rovnováhy“ 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.

Podľa článku 2 ods. 1 Nariadenia je „nová služba medzinárodnej osobnej dopravy“ služba osobnej dopravy, ktorá sa navrhuje na zavedenie na trh alebo s ktorou súvisí závažná úprava, pokiaľ ide o vyššiu frekvenciu alebo vyšší počet zastávok v rámci existujúcej medzinárodnej osobnej dopravy.

Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, ako regulačný a prvostupňový správny orgán posúdil vplyv novej služby na hospodársku rovnováhu a vykonal analýzu predložených kvalitatívnych a kvantitatívnych dát a údajov.

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. V metodike prijatej regulačným orgánom na účely skúšky základného účelu by sa mali určiť kritériá posúdenia s ohľadom na osobitosti železničnej dopravy v príslušnom členskom štáte. Nijaký číselne vyjadrený prah by sa nemal uplatňovať prísne alebo izolovane.

Podľa bodu 8 preambuly Nariadenia, posúdenie vplyvu navrhovanej novej služby na hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme by malo byť založené na objektívnej metóde a kritériách posúdenia, ktoré sa určia v rámci metodiky prijatej regulačným orgánom na účely skúšky hospodárskej rovnováhy (regulačný orgán prijal Postup Dopravného úradu č. 2/2017 pre posudzovanie základného účelu, hospodárskej rovnováhy medzinárodnej osobnej železničnej dopravy a pre rozhodovanie o obmedzení prístupu k železničnej infraštruktúre, 04901/2017/RSR-013 /ďalej aj „**postup**“/) so zreteľom na osobitosti železničnej dopravy v príslušnom členskom štáte. Ekonomická analýza by sa mala zamerať na hospodársky vplyv navrhovanej novej služby na zmluvu o službách vo verejnom záujme ako celok vrátane špecificky ovplyvnených služieb, a to v celom jej časovom rozsahu. Nijaký vopred stanovený číselne vyjadrený prah by sa nemal uplatňovať prísne alebo izolovane. Regulačný orgán by mal mimo ekonomickej analýzy vplyvu navrhovanej novej služby na zmluvu o službách vo verejnom záujme brať do úvahy aj prínosy pre zákazníkov v krátkodobom a strednodobom horizonte.

Podľa článku 13 ods. 1. Nariadenia, hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme sa považuje za ohrozenú, ak navrhovaná nová služba má závažný negatívny vplyv na: i) ziskovosť služieb poskytovaných v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a/alebo ii) čisté náklady príslušného orgánu, ktorý zadáva zmluvu o službách vo verejnom záujme.

Podľa článku 13 ods. 2. Nariadenia, regulačný orgán posúdi, či navrhovaná nová služba ohrozuje hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. Analýza, ktorú vykonáva regulačný orgán, sa zameriava na hospodársky vplyv navrhovanej novej služby na zmluvu o službách vo verejnom záujme ako celok, nie na jednotlivé služby, ktoré sa v rámci nej poskytujú, a to počas celého obdobia trvania zmluvy. Vopred stanovené prahy týkajúce sa osobitných kritérií možno uplatňovať, nie však izolovane od ostatných kritérií.

Podľa článku 13 ods. 3. Nariadenia, regulačný orgán zohľadní takisto prínosy pre zákazníkov, ktoré v krátkodobom a strednodobom horizonte vyplývajú z novej služby.

Podľa článku 11 ods. 1 Smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor v platnom znení (ďalej aj „**Smernica**“), Členské štáty môžu obmedziť právo prístupu k službám osobnej dopravy medzi daným miestom odchodu a daným miestom určenia stanovené v článku 10 ods. 2, ak sa jedna alebo viacero zmlúv o službách vo verejnom záujme vzťahuje na tú istú trasu alebo na alternatívnu trasu, v prípade, že by uplatňovanie tohto práva ohrozilo hospodársku rovnováhu predmetnej zmluvy alebo zmlúv o službách vo verejnom záujme.

Podľa článku 11 Smernice sa umožňuje členským štátom obmedziť právo prístupu k dopravným službám stanoveným v článku 10 Smernice, a to za podmienky, že ide o prístup k dopravným službám medzi miestom odchodu a miestom určenia, na ktoré sa vzťahuje jedna alebo viac zmlúv o službách vo verejnom záujme.

Slovenský zákonodarca sa rozhodol túto možnosť využiť a právo prístupu k dopravným službám v zmysle článku 11 ods. 1 Smernice obmedzil. Urobil to v Zákone o dráhach, konkrétne v jeho ustanovení § 39. Kým 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,*“,

tak ustanovenie § 39 ods. 2 Zákona o dráhach stanovuje, cit. „*obmedzenie prístupu k železničným službám podľa odseku 1 nesmie obmedziť právo železničného podniku nechať cestujúcich nastúpiť na stanici na medzinárodnej vlakovej trase a nechať ich vystúpiť na inej stanici tejto trasy; to neplatí, ak by sa tým narušila hospodárska rovnováha zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme.*“.

Je potrebné konštatovať, že Smernica, ani Nariadenie bližšie nešpecifikujú, či na to, aby regulačný orgán mohol vykonať skúšku hospodárskej rovnováhy a rozhodnúť o obmedzení navrhovanej novej služby, musia byť medzi miestom odchodu a miestom určenia medziľahlé zastávky.

Do dnešného dňa taktiež nebolo - na to príslušným orgánom právoplatne rozhodnuté, že zmluva je v rozpore s právom Európskej únie.

Podľa čl. II, bod 5 ZDSVZ, cit: „*Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme sa uzatvára na zabezpečenie dopravných služieb vo vnútroštátnej doprave a v medzinárodnej doprave na území Slovenskej republiky vlakmi verejnej osobnej dopravy, ktoré majú na území Slovenskej republiky najmenej jednu zastávku na vystúpenia alebo na nastúpenie cestujúcich.*“.

ZDSVZ tak má oblasť svojej vecnej a miestnej platnosti vymedzenú nielen vo vnútroštátnej doprave, ale aj v doprave medzinárodnej, a to na území Slovenskej republiky. Podmienkou je aspoň jedna zastávka na vystúpenie alebo nastúpenie na území Slovenskej republiky, čo v predmetnom prípade splnené je.

Smernica ani Nariadenie vo svojich ustanoveniach nepodmieňujú povinnosť vykonať skúšku hospodárskej rovnováhy, ani nepodmieňujú povinnosť rozhodnúť o obmedzení práva nechať cestujúcich nastúpiť na stanici umiestnenej na medzinárodnej trase a vystúpiť na inej stanici tým, že navrhovaná nová služba má mať na území členského štátu (ktorého regulačný orgán o žiadosti koná) medziľahlé zastávky. Akékoľvek stanovisko Komisie Európskej únie neopierajúce sa o konkrétne obmedzenia stanovené v ustanoveniach Smernice, alebo Nariadenia, je potrebné brať do úvahy ako možný teleologický výklad hovoriaci o úmysle tvorcu právneho predpisu (poznámka: tento však môže byť odlišný od úmyslu legislatívnych orgánov). Správny orgán sa nesmie v konaní správať alibisticky a v prípade rozporu výkladu teleologického s ostatnými právnymi výkladmi jednoducho uprednostniť výklad teleologický umožňujúci mu vo veci nekonať. Ak by správne orgány postupovali inak, zrejme by pre tvrdený úmysel tvorcu právneho predpisu vo veľkom počte správnych konaní nebolo príslušného správneho orgánu a právne subjekty by sa nevedeli domôcť svojich práv. Iné je to v opačnom prípade, teda v prípade, ak správne orgánu práve teleologický výklad ustanovení ukladá povinnosť vo veci konať. V tom prípade Správny orgán musí obzvlášť starostlivo skúmať dodržanie zásady legitímnych očakávaní pre prípad priklonenia sa k výkladu teleologickému. Predseda Dopravného úradu však venoval aj tomuto prípadu primeranú pozornosť, keď sa nielen riadne oboznámil s predloženými stanoviskami Komisie Európskej únie, ale sa aj osobne zúčastnil stretnutia, na ktorom však Európska komisia iba zopakovala svoje stanovisko, avšak toto zostalo v rovine - znením ustanovení Nariadenia, alebo Smernice nepodloženého teleologického výkladu (poznámka: s upozornením aj samotnej Európskej komisie, že sa jedná len o jej právny názor s vedomím, že názor súdov môže byť odlišný). Skúšku hospodárskej rovnováhy upravuje tretí bod preambuly Nariadenia, v ktorom (a ani v ostatných ustanoveniach týkajúcich sa skúšky hospodárskej rovnováhy) sa medziľahlé zastávky vôbec nespomínajú, otvorenie medzinárodnej osobnej železničnej dopravy hospodárskej súťaži môže mať vplyv na organizáciu a financovanie služieb osobnej železničnej dopravy poskytovaných na základe zmluvy v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 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 v platnom znení. V súlade s článkom 11 smernice 2012/34/ES môžu členské štáty obmedziť právo prístupu na trh, ak by sa týmto právom ohrozila hospodárska rovnováha zmlúv o službách vo verejnom záujme. Regulačný orgán by mal na

žiadosť príslušných orgánov, manažéra infraštruktúry alebo železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, určiť, či navrhovaná nová služba medzinárodnej osobnej železničnej dopravy ohrozí hospodársku rovnováhu zmluvy o službách vo verejnom záujme. ZDSVZ, ktorá je až do právoplatného rozhodnutia o opaku vo svojom čl. II bod 5 v súlade s právom Európskej únie, však upravuje aj medzinárodnú dopravu na území Slovenskej republiky, a preto ju môže navrhovaná nová služba osobnej medzinárodnej dopravy ohroziť. Aj čisto medzinárodná služba môže mať kvôli spomínanému rozsahu ZDSVZ na túto zmluvu vplyv, ktorým by ohrozila hospodársku rovnováhu zmluvy.

Prvostupňový správny orgán v napadnutom rozhodnutí poukázal na „medzinárodný“ charakter zmluvy (pozn.: samotná zmluva má charakter vnútroštátny, avšak sú v nej upravené i medzinárodné trasy na území Slovenskej republiky; nie je tak vzhľadom na absenciu územia Českej republiky potrebné, aby bola zmluvnou stranou ZDSVZ aj Česká republika). Poukázal na jej doposiaľ nespochybnenú zákonnosť a na povinnosť Dopravného úradu jej znenie rešpektovať a ZDSVZ v zmysle príslušných ustanovení práva Európskej únie, ako aj vnútroštátneho práva ju chrániť pred ohrozením jej hospodárskej rovnováhy.

S uvedeným konštatovaním prvostupňového správneho orgánu sa predseda Dopravného úradu stotožňuje a považuje za potrebné uviesť, že v článku 10 ods. 3 ZDSVZ je zrejmé, že s takýmito zmluvami ZDSVZ počíta, MDV SR ich je povinný podporovať, keď je uvedené, 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 objednávateľom 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 a Česká republika sú zmluvnými stranami Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 09. mája 1980 v platnom znení, ktorý predpokladá spoluprácu železničných dopravcov na účely cezhraničnej železničnej dopravy.

Európska komisia vo svojom Interpretáčnom oznámení Komisie (poznámka: Európska komisia v úvode svojho Interpretáčného oznámenia uvádza, cit: *„V tomto interpretačnom oznámení sa uvádza stanovisko Komisie k vykonávaniu smernice 2007/58/ES z 23. októbra 2007, ktorou sa reguluje otváranie trhu medzinárodnej osobnej dopravy a ktorú mali členské štáty transponovať do 4. júna 2009 (1). Potreba takéhoto oznámenia vyplývala z prieskumu, ktorý koncom roku 2009 uskutočnili útvary Komisie, týkajúceho sa vykonávania smernice a následných diskusií so zástupcami členských štátov a železničných združení. Pri týchto príležitostiach sa regulačné orgány v oblasti železníc, ako aj ministerstvá dopravy dožadovali informácií a usmernenia od Komisie o tom, akým spôsobom majú vykonávať niektoré ustanovenia smernice. Cieľom tohto oznámenia je preto zabezpečiť, aby transpozičné opatrenia členských štátov boli v plnom súlade so smernicou.“* a následne, cit: *„Zainteresované strany nadniesli dve hlavné otázky, ktoré majú rozhodujúci význam pre otvorenie trhu medzinárodnej osobnej dopravy, keďže majú priamy dosah na práva prístupu k infraštruktúre poskytované železničným podnikom:*

- 1. Ako určiť, či hlavným účelom železničnej služby je prepravovať cestujúcich v rámci medzinárodnej trasy a*
- 2. Ako posúdiť, či nová služba ohrozuje hospodársku rovnováhu zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme.*

Toto oznámenie sa obmedzuje iba na tieto dve otázky.“), týkajúcim sa niektorých ustanovení smernice 2007/58/ES (2010/C 353/01) uvádza, cit:

„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.

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.“.

Je nesporné, že z vyššie uvedeného interpretačného oznámenia vychádzala aj smernica 2012/34/ES, nakoľko jej odôvodnenie je založené na vyššie uvedených zásadách a princípoch, vid' napr. ods. 21 jej odôvodnenia ako aj Nariadenie vo svojom odôvodnení – ods. 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.“.*

Po posúdení predloženého spisového materiálu predseda Dopravného úradu zistil, že Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, prvostupňový správny orgán, na výpočet čistého finančného vplyvu služby na Zmluvu použil metódu, z regulačným orgánom prijatej metodiky, a zohľadnil špecifiká daného prípadu, vychádzajúc z údajov a informácií, ktoré ako regulačný úrad dostal od účastníkov konania ku skúške k dispozícii, tzn. v rámci stanovenej metódy zohľadnil všetky údaje, ktoré predložili ZSSK a RegioJet, a to v rozsahu údajov a informácií na celú trasu novej služby na území Slovenskej republiky, t.j. vrátane úseku Kúty št. hr. – Bratislava hl. st., čiže v nadväznosti na bod 8 preambuly Nariadenia posúdil vplyv novej služby na hospodársku rovnováhu a vykonal analýzu predložených všetkých kvalitatívnych a kvantitatívnych dát a údajov poskytnutých všetkými účastníkmi konania a vplyv novej služby posudzoval ako celok, aj s ohľadom na prechádzajúcu službu na území Slovenskej republiky, ktorej bol prístup poskytnutý.

Podľa názoru ZSSK prvostupňový správny orgán nezapočítal do výpočtu ekonomického vplyvu novej služby na služby vo verejnom záujme straty tržieb spôsobené odlivom cestujúcich, ktorí už využívajú existujúce služby RegioJet na danom úseku predmetnej trasy. Predseda Dopravného úradu má za to, že ZSSK nemal k dispozícii dáta a informácie RegioJet a pri svojom výpočte v rozklade vychádzal len so svojich údajov. Predseda Dopravného úradu na základe predloženého spisového materiálu zistil, že prvostupňový správny orgán pracoval v rámci vyhodnotenia tohto kritéria so všetkými predloženými dátami ZSSK a aj spoločnosti RegioJet, a v súlade s postupom vykonal rozbor všetkých predložených dát a informácií, a posúdil ich v celkovom kontexte. Pre metodiku výpočtu bol prvostupňovým

správnym orgánom zvolený nasledovný postup: keďže prvostupňový správny orgán nemal hodnoverný údaj o strate tržieb ZSSK spôsobených odlivom cestujúcich, ktorí už využívajú existujúce služby RegioJet na danom úseku predmetnej trasy a postupoval podľa vopred stanovenej metodiky, postupu, t.j. že mohol analyzovať len predložené a porovnateľné dáta, stratu týchto tržieb zohľadnil v modelovom prepočte tak, že stanovil, že stratu tržieb ZSSK po zavedení novej služby budú tvoriť všetci predpokladaní cestujúci (100%). Je to maximálne stanovená horná hranica straty tržieb, ktorá nikdy nebude dosiahnutá, pretože nová služba bude mať zákazníkov aj z iných dopravných módov, napr. z autobusov a z osobných áut. Spodnú hranicu intervalu prvostupňový správny orgán určil z počtov cestujúcich, ktorí prestanú využívať služby ZSSK, ktoré predpokladal RegioJet a straty tržby na jedného cestujúceho podľa ZSSK.

Z údajov poskytnutých ZSSK nie je možné dôveryhodným spôsobom určiť straty tržieb ZSSK spôsobené odlivom cestujúcich, ktorí už využívajú existujúce služby RegioJet na danom úseku predmetnej trasy. Uvedené konštatuje aj ZSSK vo svojich podkladoch. Správnosť úvah pri prepočtoch potvrdzuje aj určenie predpokladanej straty pri službách poskytovaných vo verejnom záujme samotným ZSSK, ktorá je totožná s údajom, ku ktorému svojim prepočtom došiel aj Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, teda prvostupňový orgán. Na základe uvedeného možno konštatovať, že aj ZSSK v predložených podkladoch pravdepodobne uvažoval obdobným spôsobom a použil rovnakú metodiku.

Predseda Dopravného úradu pri posudzovaní postupu prvostupňového správneho orgánu vzal do úvahy aj preukázateľné skutočnosti, ktorými sú zvyšujúce sa počty cestujúcich vo vlakoch ZSSK na predmetnej trase a znižujúci sa objem dodatočných úhrad nákladov za výkony vlakových kilometrov podľa Zmluvy, ktorá v súčasnosti pokrýva, s výnimkou jednej trate, celé územie Slovenskej republiky.

Predseda Dopravného úradu si dovoľuje zdôrazniť skutočnosť, že vyhodnotenie uvedeného kritéria - Vplyv na čistý finančný účinok služieb poskytovaných v rámci Zmluvy, je vyhodnotením len jedného z viacerých posudzovaných kritérií, ktoré Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, prvostupňový správny orgán, použil v analýze, aby objektívnym spôsobom došiel k záveru o závažnosti vplyvu novej služby na Zmluvu a následne rozhodol o udelení práva prístupu k železničnej infraštruktúre.

ZSSK v podanom Rozklade ZSSK konštatuje, že má za to, že Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, vykonal skúšku bez zahrnutia už existujúcej a v minulosti posudzovanej služby do výpočtu pravdepodobnej straty na tržbách služieb vykonávaných vo verejnom záujme, a to v rozpore s Nariadením.

MDV SR v druhom odseku Rozkladu MDV SR okrem iného uvádza, že v napadnutom rozhodnutí nie je identifikovateľné, či vypočítaný vplyv novej služby na existujúcu Zmluvu zahrňuje celý úsek, tzn. aj úsek už existujúcej dopravnej služby Kúty, št. hr. – Bratislava a jej nadväzujúcu vnútroštátnu časť Bratislava – Žilina.

Z predloženého spisového materiálu vyplýva, že pri údajoch o aktuálnych predpokladaných počtoch cestujúcich v novej službe RegioJetu bral prvostupňový správny orgán do úvahy vyjadrenie ZSSK, ktorý konštatoval, že údaj o odlive cestujúcich z vlakov ZSSK po zavedení v súčasnosti existujúcej služby RegioJet na uvedenej trati, nie je vierohodný, cit.: *„vplyv nie je podľa nášho názoru možné dôveryhodným spôsobom vyčíslieť. Spoločnosť RJ totiž v krátkom čase zaviedla na trh spolu 4 nové vlaky na dotknutej trase. Izolovať vplyv zavedenia jedného páru vlakov na zníženie počtu cestujúcich ZSSK nie je podľa nášho názoru*

*možné, resp. vychádzalo by z konkrétnej metodiky.“. Prvostupňový správny orgán sa stotožnil s uvedeným tvrdením pri posudzovaní údajov predstavujúcich predpokladaný vplyv už existujúcej služby RegioJet, a to aj z toho dôvodu, že príjmy, ktoré plynú RegioJetu z už existujúcej služby nemožno v plnom rozsahu považovať za straty ZSSK. Dôkazom uvedeného je aj preukázateľný fakt, že sa znižujú dodatočné úhrady nákladov za výkony vlakových kilometrov podľa Zmluvy, čo poukazuje na určité ekonomické ukazovatele, okrem iného aj na zvyšujúci sa počet nových cestujúcich vo vlakoch ZSSK. Je teda zrejmé, že nemožno považovať všetkých cestujúcich v existujúcej službe RegioJet za odliv cestujúcich z vlakov ZSSK. Uvedené potvrdzuje aj tvrdenie ZSSK, cit: „*Vo všeobecnosti možno konštatovať, že daná trasa je typická zvyšovaním počtu cestujúcich, ktoré je však do istej miery spojené aj s pretrvávajúcou zlou dopravnou situáciou na diaľnici, ktorá spája Prahu s Bratislavou. Súčasne je možné vnímať trend zmeny štruktúry cestujúcich ZSSK na danej trase, ktorý je charakteristický zvyšovaním počtu cestujúcich využívajúcich sociálne zľavy (najmä bezplatnú prepravu).*“.*

Predpokladanú, ale samostatne nevyčísľiteľnú stratu z tej časti novej služby, ktorá nahrádza v súčasnosti existujúcu službu, prvostupňový správny orgán zohľadnil pri svojich výpočtoch aj tým spôsobom, že ich logicky z ekonomického hľadiska zahrnul do dodatočných úhrad, ktoré štát v predpoklade doplatí ZSSK v období platnosti súčasnej Zmluvy.

Predseda Dopravného úradu z predloženého spisového materiálu zistil, že prvostupňový správny orgán vychádzal pri svojich prepočtoch vplyvu novej služby z odhadovanej výšky kompenzácie Zmluvy pre rok 2019 a z modelovo nastavených dodatočných úhrad za výkony vlakových kilometrov, ktoré ZSSK každoročne na základe Protokolu o vyhodnotení plnenia Zmluvy uhrádza druhá zmluvná strana – objednávateľ, a to z dôvodu nedostatočných platieb úhrady za rok, pretože práve tieto hodnoty predstavujú nepredvídané náklady/fluktuácie, ktoré štát doposiaľ každoročne dopláca. 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 predseda Dopravného úradu zistil, že prvostupňový správny orgán 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. Po percentuálnom vyčíslení intervalu vplyvu novej služby samostatne k objemu dodatočných úhrad nákladov za výkony vlakových kilometrov podľa Zmluvy, s ktorými prvostupňový správny orgán pracoval v skúške, t.j. k 38 116 000 €, interval vplyvu novej služby vyšiel < 4,17% - 5,53%>. Obdobným spôsobom predseda Dopravného úradu postupoval vo svojom rozhodnutí č. j. 20443/2017/OLP-0010 zo dňa 08.12.2017. Aj vzhľadom na toto rozhodnutie a vyššie uvedené, predseda Dopravného úradu má za to, že vyčíslenie vplyvu rádo vo percentách by nemalo byť považované za závažný vplyv novej služby pri zohľadnení ďalších kritérií. Z vyššie uvedeného vyplýva, že námietka ZSSK, že prvostupňový správny orgán vykonal skúšku bez zahrnutia už existujúcej a v minulosti posudzovanej služby do výpočtu pravdepodobnej straty na tržbách služieb vykonávaných vo verejnom záujme, sa nepotvrdila.

V nadväznosti na uvedené predseda Dopravného úradu má za to, že konštatovanie ZSSK v II. časti podaného Rozkladu ZSSK, t.j. že nová služba nahrádza predchádzajúcu službu RegioJet na trase Praha – Bratislava s odchodom Bratislava, hl. st., 8:47 hod – Praha, hl. n., 12:42 hod a späť, Praha, hl. n. 15:20 hod – Bratislava hl. st., 19:12 hod., nie je v rozpore s vykonanou analýzou prvostupňového správneho orgánu. Nová služba tvorí jednotný nový celok s už zavedenou službou Praha – Bratislava. Pri vykonávaní skúšky hospodárskej

rovnováhy v predmetnej veci prvostupňový správny orgán analyzoval vplyv novej služby na čistý finančný účinok služieb poskytovaných v rámci Zmluvy v súlade s uvedeným tvrdením.

ZSSK v III. časti svojho Rozkladu ZSSK sa domnieva, že cit. „*celkový negatívny ekonomický vplyv na služby vo verejnom záujme môže dosiahnuť až sumu vo výške 1,15 % z odhadovanej kompenzácie za rok 2019 využívajúc metodiku Dopravného úradu.*“. V nadväznosti na už vyššie uvedené predseda Dopravného úradu si k uvedenému dovoľuje uviesť nasledovné: prvostupňový správny orgán pri výpočte vychádzal z podkladov všetkých účastníkov konania a výsledkom je interval minimálneho až maximálneho predpokladaného vplyvu novej služby na Zmluvu. Prepočet ZSSK uvedený v predmetnom Rozklade ZSSK, t.j. že celkový negatívny ekonomický vplyv na služby vo verejnom záujme môže dosiahnuť až sumu vo výške 1,15% z odhadovanej kompenzácie za rok 2019, nemohol byť vyčíslený v súlade so stanovenou metódou, nakoľko nezohľadňuje podklady ostatných účastníkov konania a výpočet vychádzal len z podkladov ZSSK. Predseda Dopravného úradu má za to, že prvostupňovým správnym orgánom vyčíslený vplyv novej služby na Zmluvu je správny, nakoľko aj predpokladané údaje ZSSK a RegioJet o počte cestujúcich, ktorí prestanú využívať služby ZSSK a začnú využívať novú službu RegioJet a predpokladané straty ZSSK a nárast tržieb RegioJet, sú si veľmi blízke a z nich vypočítaný maximálny a minimálny vplyv tvorí v absolútnom vyjadrení rozdiel 0,2% (0,82%-0,62%=0,2%).

K rozhodnutiu španielskej regulačnej autority, na ktorú poukazuje ZSSK v Rozklade ZSSK, a podľa ktorej vplyv na úrovni 1% je možné považovať za závažný negatívny vplyv, je zo strany predsedu Dopravného úradu potrebné uviesť, že Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, ako príslušný regulačný orgán sa nemôže pri svojich rozhodnutiach opierať o rozhodnutia iného regulačného orgánu, preto je irelevantná informácia, že cit.: „*v Španielsku by uvedený vplyv bol vyhodnotený ako závažný negatívny vplyv s dôsledkom odmietnutia prístupu novej služby*“. Žiadna európska legislatíva nezaväzuje Dopravný úrad riadiť sa rozhodnutiami inej regulačnej autority. Jediným spoločným legislatívnym rámcom bolo v čase vykonania skúšky Nariadenie, v ktorom sa v bode 8 preambuly, 3. veta hovorí, že cit.: „*Nijaký vopred stanovený číselne vyjadrený prah by sa nemal uplatňovať prísne alebo izolovane*“. Rovnako ako nie je možné zo strany predsedu Dopravného úradu akceptovať uvedené hodnotenie vplyvu novej služby v Španielsku, nie je možné ani akceptovať tvrdenie RegioJet (list zo dňa 12.04.2019 „*Odpoveď na dopis č. j. 06550/2019/ORD-008 ze dne 11.3.2019 a doplnění informací pro vykonání zkoušky hospodárske vyvážení*“, zaevidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-018), že za zásadný vplyv v praxi európskych regulátorov sa považuje vplyv väčší ako 10% z hodnoty celej Zmluvy. Zároveň si predseda Dopravného úradu dovoľuje poukázať aj na fakt, že okrem ekonomického predpokladaného vplyvu novej služby na Zmluvu sa v rámci skúšky posudzujú aj iné kritéria. Váhovosť jednotlivých kritérií opätovne neurčuje žiadna legislatívna norma a regulačný orgán si ju určuje v závislosti od podmienok v danej krajine a individuality jednotlivých nových služieb v každom konaní samostatne.

Článok 13 ods. 1 Nariadenia stanovuje, že cit. „*Hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme sa považuje za ohrozenú, ak navrhovaná nová služba má závažný negatívny vplyv na: i) ziskovosť služieb poskytovaných v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme a/alebo ii) čisté náklady príslušného orgánu, ktorý zadáva zmluvu o službách vo verejnom záujme.*“.

Predseda Dopravného úradu má za to, že hodnota negatívneho vplyvu (1%) vyčíslená španielskou regulačnou autoritou ako hodnota so závažným negatívnym dopadom na verejné financovanie dopravných služieb v Španielsku, nemôže byť v Slovenskej republike rovnako považovaná za hodnotu závažného negatívneho vplyvu na Zmluvu, keďže jej stanovenie

vychádza z úplne iného geografického, socio-ekonomického a hospodárskeho prostredia a diametrálne odlišného trhu dopravných služieb. Popritom je toho názoru, že **Dopravným úradom vyčíslený vplyv novej služby vo vzťahu k zmluvne dohodnutej zálohovej úhrade zo štátneho rozpočtu pre rok 2019 <0,73% - 0,96%> alebo k zmluvne dohodnutej zálohovej úhrade zo štátneho rozpočtu pre rok 2019 spolu s dodatočnými úhradami nákladov za výkony vlakových kilometrov podľa zmluvy za rok 2019 <0,62% - 0,82%> je správny, a teda nebol preukázaný závažný negatívny vplyv novej služby ani na ziskovosť služieb poskytovaných v rámci Zmluvy a ani na čisté náklady príslušného orgánu, ktorý zadáva Zmluvu.**

Predseda Dopravného úradu v nadväznosti na vyššie uvedené zdôrazňuje bod 6 preambuly Nariadenia, podľa ktorého 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. V metodike prijatej regulačným orgánom na účely skúšky základného účelu by sa mali určiť kritériá posúdenia s ohľadom na osobitosti železničnej dopravy v príslušnom členskom štáte. Nijaký číselne vyjadrený prah by sa nemal uplatňovať prísne alebo izolovane.

V konaní nebolo preukázané, že navrhovaná nová služba má závažný negatívny vplyv, ale bolo preukázané, že služba má vplyv, ktorý síce s ohľadom na platby štátu ako objednávateľa a **nepredvídané náklady/fluktuácie, ktoré štát ako objednávateľ služieb doposiaľ každoročne doplác**al, nie je závažný, ale ani zanedbateľný, na čisté náklady príslušného orgánu, ktorý zadáva Zmluvu, a preto nie je možné hospodársku rovnováhu Zmluvy považovať za ohrozenú. Na rozdiel od ostatných vplyvov je vplyv na štátny rozpočet (v článku 13 ods. 1 Nariadenia) v istom rozmedzí kvantifikovateľný a je isté, že v prípade poskytnutia prístupu, k vplyvu v rámci zisteného rozsahu dôjde. Nariadenie stanovuje, že výsledok konania nemá spočívať iba v konštatovaní, či zistená výška dosahuje nejaké vopred stanovené prahy. Rovnako tak Nariadenie stanovuje, že je potrebné, brať do úvahy aj špecificky ovplyvnené služby, avšak tak, aby bol v konečnom dôsledku vplyv na Zmluvu skúmaný ako vplyv na celok. Je potrebné zohľadniť aj prínosy, resp. straty spôsobené cestujúcim v krátkodobom a strednodobom horizonte (článok 13 ods. 3 Nariadenia) a článok 14 Nariadenia príkladmo vymenúva kritériá, ktoré musí regulačný orgán zohľadniť (článok 13 ods. 2 Nariadenia), a to cit. „*najmä: a) vplyv na čistý finančný účinok služieb poskytovaných v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme, ktorý sa posudzuje počas celého trvania tejto zmluvy; b) prípadné konkurenčné reakcie železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme; c) prípadné úspory nákladov železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme (napríklad v súvislosti s nevykonaním výmeny železničných kolajových vozidiel s končiacou životnosťou alebo v súvislosti s pracovníkmi, ktorým sa končí zmluva), ako aj prípadné prínosy pre tento železničný podnik vyplývajúce z navrhovanej novej služby (napríklad doprava medzinárodných cestujúcich, ktorí by mohli mať záujem o spojenie s regionálnou službou v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme); d) možnosť zúžiť rozsah pôsobnosti zmluvy o službách vo verejnom záujme najmä vtedy, keď sa v období predmetného posúdenia blíži čas uplynutia jej platnosti; e) vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb; f) vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb; g) vplyv na prípadné investície železničných podnikov alebo príslušných orgánov do železničných kolajových vozidiel.*“.

K tvrdeniu MDV SR, že realizácia novej služby bude mať zásadný vplyv na organizáciu dopravy, naruší systém prípojov na nadväzujúcich spojeniach, konfliktné spoje musia byť posunuté do nevýhodných časových polôh, alebo musia byť spomalené predchodením tejto novej služby, čo bude mať za následok výpadok ďalšej časti cestujúcich, ktorí nebudú

reflektovať na takto zdeformovanú ponuku, predseda Dopravného úradu uvádza, že predmetné fakty, ktoré ZSSK uviedol aj v predložených podkladoch, prvostupňový správny orgán v rámci skúšky analyzoval a vykonanou analýzou bolo potvrdené, že výpadok ďalšej časti cestujúcich, ktorí nebudú reflektovať na zdeformovanú ponuku spojov a prípojov ZSSK, zahrnul ZSSK do celkových počtov straty cestujúcich v dôsledku zavedenia novej služby.

Prvostupňový správny orgán vo výroku napadnutého rozhodnutia poskytol **právo prístupu** novej služby, **nie prístup (ktorého odmietnutie v Rozklade žiada ZSSK)**, v navrhovaných časoch podľa oznámenia o novej službe medzinárodnej osobnej dopravy, ktoré mu bolo doručené dňa 12.02.2019. V III. časti napadnutého rozhodnutia Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, konštatuje, cit.: „*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 traťovom úseku a s ohľadom na prípadné obmedzenia kapacity železničnej infraštruktúry.*“. K uvedenému si predseda Dopravného úradu dovoľuje uviesť, že ide o 2 samostatné procesy. O práve prístupu rozhoduje regulačný orgán, a to na základe vykonania skúšky hospodárskej rovnováhy podľa Nariadenia, pričom samotný prístup na základe udeleného práva už udeľuje manažér infraštruktúry. Manažér infraštruktúry pri pridelovaní kapacity pri preťaženej infraštruktúre postupuje podľa ustanovenia § 46 zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. **Na hlavných železničných tratiach, ako aj na vedľajších tratiach, majú vždy prednosť služby vo verejnom záujme, na základe čoho je táto námietka MDV SR neopodstatnená.**

V ôsmom odseku Rozkladu MDV SR uvádza, že vedenie vlakov je závislé na párovosti smerov liniek, v opačnom prípade sa zrušením linky jedného smeru vynucuje zrušenie aj linky smeru opačného, čo nie je rovnako v rozhodnutí zhodnotené. Analýza grafikonu vlakovej dopravy pri realizácii predloženej požiadavky jednoznačne vykazuje prvky negatívneho prínosu pre zákazníkov, a to ako v krátkodobom tak i v strednodobom horizonte.

K uvedenej námietke predseda Dopravného úradu uvádza, že ZSSK vo svojich podkladoch uviedol aj scenár situácie, kedy by zrušil dotknuté linky ZSSK v dôsledku zavedenia novej služby. Avšak z preukázateľných informácií z podkladoch ZSSK je zrejmé, že k zrušeniu dotknutých liniek vlakov ZSSK nedôjde. Z dôvodu zabezpečenia ochrany obchodného tajomstva a dôvernej informácie ZSSK, argumentáciu pre medzinárodnú časť trasy novej služby predseda Dopravného úradu neuvádza, nachádza sa na str. 7 až 9 podkladov ZSSK (dôverná verzia, list evidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-020, poznámka: pod č. 06550/2019/ORD-019 je evidovaná nedôverná verzia), avšak dovoľuje si použiť pre túto časť trasy konštatáciu ZSSK, ktorá nebola označená ako obchodné tajomstvo a dôverná informácia, str. 9 bod 1.2.2., prvá veta, cit.: *Nakoľko Zmluva s ČD upravuje i kapacitu vlakových spojení. takéto obmedzenie opätovne nie je právne možné bez súhlasu druhej zmluvnej strany*“. Podporné tvrdenie uvádza ZSSK na str. 10, bod 1.3 v podkladoch ZSSK (list evidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-019), z ktorého je zrejmé, že k úprave vlakovej väzby na tomto medzinárodnom úseku po zavedení novej služby nedôjde.

MDV SR neposkytol prvostupňovému správne mu orgánu žiadnu relevantnú informáciu, nad rámec informácií ZSSK, že zavedenie novej služby spôsobí úpravu zmluvných vzťahov, t. j. úpravu medzinárodných vlakov na traťovom úseku Kúty, št. hr. – Bratislava. K vnútroštátnej doprave sa ZSSK vyjadril vo svojich podkladoch na str. 9, odsek Vnútroštátna doprava, cit.: „*Z hľadiska taktovej dopravy zavedenej vo vnútroštátnej doprave nie je možné*

prístupí k zrušeniu vybraného vlaku...“ a rovnaká argumentácia je použitá na str. 10 podkladov ZSSK (list evidovaný Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-019).

Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, sa v analýze zaoberal aj kritériom podľa čl. 14 písm. d) Nariadenia, t.j. možnosti zúženia rozsahu pôsobnosti Zmluvy z dôvodu, keď sa v období predmetného posúdenia blíži čas uplynutia jej platnosti. Ani k tomuto kritériu neboli poskytnuté prvostupňovému správnymu orgánu informácie od ZSSK a MDV SR, že by po zavedení novej služby došlo k úpravám Zmluvy.

Nariadenie v čl. 14 písm. e) stanovuje povinnosť Dopravnému úradu ako regulačnému orgánu zohľadniť v rámci skúšky hospodárskej rovnováhy vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb.

Podľa čl. 15 ods. 1 Nariadenia, na základe skúšky regulačný orgán prijme rozhodnutie, na základe ktorého sa poskytne, upraví, poskytne len za určitých podmienok alebo odmietne právo prístupu k železničnej infraštruktúre. Ako bolo v odôvodnení tohto rozhodnutia už uvedené, je zrejme, že ide o 2 samostatné procesy. O uplatňovaní práva prístupu rozhoduje Dopravný úrad na základe vykonania skúšky s ohľadom na ekonomický vplyv novej služby na Zmluvu. Samotný prístup k železničnej infraštruktúre udeľuje manažér infraštruktúry.

Predseda Dopravného úradu sa nemôže stotožniť s vyjadrením MDV SR v jedenástom odseku podaného Rozkladu MDV SR, kde MDV SR konštatuje, že nebola vykonaná ani analýza dopadov na cestovný poriadok a kvalitu železničných služieb v danom čase a mieste, cit. *„Dopravný úrad len skonštatoval, že Železnice Slovenskej republiky ako správca infraštruktúry neupozornili na žiaden závažný konflikt, ktorý by nebol v procese tvorby GVD riešiteľný. ŽSR nie sú orgánom, ktorý má posudzovať riešiteľnosť, alebo neriešiteľnosť konfliktov pre tento proces, k tomu je práve určený Dopravný úrad ako regulačný orgán a preto mal analýzu vykonať sám.“*, nakoľko prvostupňový správny orgán podľa tohto kritéria vykonal analýzu dopadu na cestovný poriadok a kvalitu železničných služieb, (bod 2.5 skúšky) s rešpektovaním legislatívne určených kompetencií Dopravného úradu a manažéra infraštruktúry v podmienkach Slovenskej republiky. Ustanovenie § 34 Zákona o dráhach upravuje kompetencie manažéra infraštruktúry.

Podľa zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov je manažér infraštruktúry okrem iného povinný organizovať železničnú dopravu.

Proces pridelenia kapacity infraštruktúry je stanovený v ustanovení § 40 a násl. zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a v Podmienkach používania železničnej siete pre jednotlivé GVD, z čoho je zrejme, že kompetencie pre pridelenie kapacity železničnej infraštruktúry, proces koordinácie a proces riešenia sporov sú zverené výhradne manažérovi infraštruktúry.

Ak žiadateľ o kapacitu infraštruktúry nesúhlasí s rozhodnutím manažéra infraštruktúry, resp. s pridelením procesom, má právo podať podnet alebo sťažnosť na Dopravný úrad v zmysle ustanovenia § 52 ods. 3 písm. b) zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. Avšak proces riešenia podnetu už nespadá do procesu udeľovania práva prístupu k železničnej infraštruktúre v zmysle Nariadenia, ale riešiť sa bude v samostatnom konaní, vo veci podnetu alebo sťažnosti na nespravodlivé alebo diskriminačné rozhodnutie manažéra infraštruktúry, ktoré sa týkajú udelenia prístupu k železničnej infraštruktúre. Vzhľadom na vyššie uvedené predseda Dopravného úradu má za to, že prvostupňový správny orgán konal v procese rozhodovania o práve prístupu novej služby k železničnej infraštruktúre v rámci svojich kompetencií a teda

v súlade s Nariadením a príslušnými platnými a účinnými všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky.

Pokiaľ ide o prínosy navrhovanej novej služby pre zákazníkov v krátkodobom a strednodobom horizonte, ktoré spochybňuje v podanom Rozklade MDV SR, **tieto je potrebné predsedom Dopravného úradu vyhodnotiť ako pozitívne.** Služba je navrhnutá na trase Žilina – Bratislava – Praha. Predseda Dopravného úradu sa prikláňa ku konštatovaniu prvostupňového správneho orgánu v odôvodnení napadnutého rozhodnutia, a má za to, že cestujúci zo Žiliny až do Prahy budú v prevažnej miere využívať vlakové spoje na trase Žilina – Púchov – Horní Lideč – Olomouc - Praha, a to ako možnosť cestovať bez prestupu, ktorá je ekonomickejšia a časovo menej náročná. Nová služba v časti trasy Trenčianska Teplá – Trenčín – Nové Mesto nad Váhom – Piešťany – Trnava do Prahy/Brna/Pardubíc bude preukázateľne prínosná pre zákazníkov, nakoľko bude ekonomickejšia a menej časovo náročná (čas prepravy cestujúcich by sa skrátil cca o 30 minút). Cestujúcim bude umožnené cestovať v jednom páre vlaku na traťovom úseku Žilina – Praha a späť, za výhodnú cenu a kvalitu služby.

Pri posudzovaní/vykonávaní skúšky hospodárskej rovnováhy prvostupňový správny orgán zistil skutkový stav veci tak ako to požaduje Nariadenie, Zákon o dráhach a ďalej upravuje postup. Vykonal skúšku hospodárskej rovnováhy, kde posúdil jednotlivé kritériá, a dospel k záveru, že **dopad navrhovanej novej služby na cestujúcich by bol v krátkodobom až strednodobom horizonte prevažne pozitívny.** Cestujúcim bude umožnené cestovať v ďalšom páre vlakov na traťovom úseku Bratislava, hl. stanica – Žilina. Zavedením novej služby dôjde k navýšeniu frekvencií, čo robí ponuku železničnej dopravy na danom úseku lepšou a flexibilnejšou, a teda výhodnejšou pre cestujúcich. Taktiež k výhodám možno zaradiť cenu a kvalitu služieb. Preambula v bode Nariadenia stanovuje, že „*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...*“. V podanom Rozklade MDV SR sa nešpecifikuje, v čom spočíva nedostatočnosť vyhodnotenia prínosov pre zákazníkov v železničnej doprave. Predseda Dopravného úradu má za to, že prvostupňový správny orgán uvedené kritérium v skúške vyhodnotil dostatočne, pri analýze vychádzal z podkladov, ktoré predložili k uvedenému účastníci konania, ZSSK a RegioJet. Všetky fakty a údaje analyzované v rámci skúšky boli posudzované s ohľadom na dĺžku platnosti Zmluvy. Analýza bola urobená v súlade s platnou legislatívou pre danú oblasť pri zohľadňovaní relevantných ustanovení postupu. Zároveň si predseda Dopravného úradu dovoľuje poukázať na fakt, že MDV SR pri uvedenej konštatácii v Rozklade MDV SR vychádzalo len z faktov uvedených v napadnutom rozhodnutí, nebolo oboznámené s nedôvernou verziou skúšky.

Predseda Dopravného úradu po preštudovaní predloženého spisového materiálu a náležitom preskúmaní vykonanej skúšky hospodárskej rovnováhy dospel k záveru, že posúdením nebolo preukázané, že by bola ohrozená ekonomická realizovateľnosť prevádzkovania služieb vo verejnom záujme. Inak povedané, posúdením sa nepreukázalo, že nová navrhovaná služba na zavedenie na trh by mala na hospodársku rovnováhu Zmluvy taký závažný negatívny vplyv, ktorý by ohrozil jej ďalšie fungovanie, resp. by mal za následok obmedzenie jej poskytovania alebo neposkytovanie dopravných služieb.

V súvislosti s konštatovaním MDV SR v závere podaného Rozkladu MDV SR, cit.: „*Vzhľadom na to, že Dopravný úrad ako regulačný orgán: a) nedostatočne vyčíslil vplyv na celú novú službu, b) nedostatočne vyhodnotil prínosy pre zákazníkov, c) objektívne neposúdil vplyv na životaschopnosť služieb prevádzkovaných na základe zmluvy o poskytovaní služieb vo*

verejnom záujme, d) nedostatočne vyhodnotil prípadné konkurenčné reakcie železničného podniku, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme, e) nevyhodnotil vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb, f) a nevyhodnotil vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb, podávame proti uvedenému rozhodnutiu rozklad.“, predseda Dopravného úradu považuje za potrebné poukázať na nasledovné skutočnosti: MDV SR bolo listom č. j. 06550/2019/ORD-006 zo dňa 11.03.2019 požiadané o predloženie podkladov ku skúške podľa čl. 11 bod 1 písm. c) až e) Nariadenia a čl. 11 ods. 2 písm. a) Nariadenia. MDV SR listom „Zaslanie podporných materiálov“, č. 11321/201/SŽDD/32008 zo dňa 12.04.2019, zaevidovaným Dopravným úradom pod č. 06550/2019/ORD-020, zaslalo ako podklady ku skúške podporné materiály ZSSK, na základe ktorých mohol prvostupňový správny orgán vykonať skúšku. MDV SR bolo listom č. j. 06550/2019/ORD-031 zo dňa 04.06.2019 opätovne upovedomené o skutočnosti, že podľa ustanovenia § 23 ods. 1 Správneho poriadku majú účastníci konania a ich zástupcovia a zúčastnené osoby právo nazerať do spisov, robiť si z nich výpisy, odpisy a dostať kópie spisov s výnimkou zápisníc o hlasovaní alebo dostať informáciu zo spisov s výnimkou zápisníc o hlasovaní iným spôsobom. Týmto prvostupňový správny orgán umožnil MDV SR oboznámiť sa s podkladmi k rozhodnutiu a vyjadriť sa k podkladom, spôsobom zistení, prípadne predložiť návrhy na ich doplnenie podľa ustanovenia § 33 ods. 2 Správneho poriadku v stanovenom termíne. Predmetnú zákonnú možnosť MDV SR nevyužilo. Na základe uvedeného má predseda Dopravného úradu za to, že tvrdenia MDV SR sa opierajú len o znenie napadnutého rozhodnutia a nevychádzajú z komplexného spisového materiálu, ktorý tvorí podklad pre rozhodovanie v tejto veci. V súlade s čl. 15 ods. 1 Nariadenia Dopravný úrad na základe skúšky prijal rozhodnutie, pričom rozhodnutie nie je kópiou analýzy vykonanej v skúške, ale jej syntézou. Predseda Dopravného úradu sa domnieva, že informácie, ktorými disponovalo MDV SR pri spracovávaní Rozkladu MDV SR neboli úplné. ZSSK využil túto zákonnú možnosť a rozsah vyhodnotenia kritérií nenapadol.

Predmetný list MDV SR bol doručený oneskorene (2 dni po stanovenej 3 dňovej lehote od doručenia, tzn. Upovedomenie zo dňa 24.09.2019 bolo MDV SR predsedom Dopravného úradu doručené dňa 25.09.2019, pričom list Vyjadrenie MDV SR k Vyjadreniu ZSSK k podaniu RegioJet bol doručený predsedovi Dopravného úradu až dňa 30.09.2019) a MDV SR v ňom neuviedlo žiadne nové skutočnosti ani dôkazy, ktoré by menili skutkový a právny stav veci; plne sa stotožnilo s argumentami ZSSK uvedenými v bode III. vyjadrenia ZSSK a v závere uviedlo, že sa pridržiava svojich tvrdení uvedeným v podanom Rozklade MDV SR.

Predseda Dopravného úradu má za to, že sa dostatočne vyjadril a vysporiadal s námietkami rozkladateľov: MDV SR a ZSSK, ako aj vyjadrením právneho zástupcu RegioJet, v odôvodnení tohto rozhodnutia, napadnuté rozhodnutie považuje za zákonné a správne, preto rozhodol tak, ako je uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

Podľa ustanovenia § 3 ods. 1 Správneho poriadku, správne orgány postupujú v konaní v súlade so zákonmi a inými právnymi predpismi. Sú povinné chrániť záujmy štátu a spoločnosti, práva a záujmy fyzických osôb a právnických osôb a dôsledne vyžadovať plnenie ich povinností.

Podľa ustanovenia § 3 ods. 2 Správneho poriadku, správne orgány sú povinné postupovať v konaní v úzkej súčinnosti s účastníkmi konania, zúčastnenými osobami a inými osobami, ktorých sa konanie týka a dať im vždy príležitosť, aby mohli svoje práva a záujmy účinne obhajovať, najmä sa vyjadriť k podkladu rozhodnutia, a uplatniť svoje návrhy. Účastníkom konania, zúčastneným osobám a iným osobám, ktorých sa konanie týka musia

správne orgány poskytovať pomoc a poučenia, aby pre neznalosť právnych predpisov neutrpeli v konaní ujmu.

Podľa ustanovenia § 3 ods. 4 Správneho poriadku, správne orgány sú povinné svedomite a zodpovedne sa zaoberať každou vecou, ktorá je predmetom konania, vybaviť ju včas a bez zbytočných prietrahov a použiť najvhodnejšie prostriedky, ktoré vedú k správne vybaveniu veci. Ak to povaha veci pripúšťa, má sa správny orgán vždy pokúsiť o jej zmierne vybavenie. Správne orgány dbajú na to, aby konanie prebiehalo hospodárne a bez zbytočného zaťažovania účastníkov konania a iných osôb.

Podľa ustanovenia § 3 ods. 5 Správneho poriadku, rozhodnutie správnych orgánov musí vychádzať zo spoľahlivo zisteného stavu veci. Správne orgány dbajú o to, aby v rozhodovaní o skutkovo zhodných alebo podobných prípadoch nevznikali neodôvodnené rozdiely.

Podľa ustanovenia § 25 ods. 5 Správneho poriadku, ak má účastník konania zástupcu s plnomocenstvom na celé konanie, písomnosť určená do vlastných rúk sa doručuje iba tomu zástupcovi. Ustanovenia odsekov 1 až 3 sa vzťahujú na toto doručovanie. Ak však účastník konania má osobne v konaní niečo vykonať, doručuje sa písomnosť nielen zástupcovi, ale aj jemu.

Podľa ustanovenia § 32 ods. 1 Správneho poriadku, správny orgán je povinný zistiť presne a úplne skutočný stav veci a za tým účelom si obstaráť potrebné podklady pre rozhodnutie. Pritom nie je viazaný len návrhmi účastníkov konania.

Predseda Dopravného úradu náležite preskúmal celé prvostupňové konanie a rozhodnutie, vrátane vyjadrení, námietok a stanovísk všetkých účastníkov konania, s čím sa v odôvodnení tohto rozhodnutia náležite vysporiadal, porovnal ho s príslušnými právnymi predpismi, najmä s predmetnými ustanoveniami uvedenými v priamo vykonateľných právne záväzných aktov Európskej únie, Správneho poriadku, Zákona o dráhach a v súvislosti s uvedeným, ako aj v nadväznosti na stanovisko Rozkladovej komisie, a vzhľadom na to, že má za to, že rozhodnutie je zákonné, prvostupňový správny orgán správne posúdil vec a úplne zistil skutkový stav, predseda Dopravného úradu rozhodol tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozhodnutia.

Toto rozhodnutie sa týmto stáva neoddeliteľnou súčasťou napadnutého rozhodnutia a kompletný spisový materiál sa zasiela späť prvostupňovému správne orgánu po nadobudnutí právoplatnosti tohto rozhodnutia.

Poučenie:

Toto rozhodnutie je podľa ustanovenia § 61 ods. 3 Správneho poriadku v spojení s ustanovením § 59 ods. 4 Správneho poriadku konečné a nemožno sa proti nemu odvolať. Toto rozhodnutie je preskúmateľné súdom. Toto rozhodnutie nadobúda právoplatnosť v deň jeho doručenia.

Ing. Ján Breja
predseda Dopravného úradu

Doručí sa:

- ☐ Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, P.O.BOX 100, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava 15, IČO: 30 416 094 – prostredníctvom elektronickej schránky;
- ☐ Železničná spoločnosť Slovensko, a.s., Rožňavská 1, 832 72 Bratislava 3, IČO: 35 914 939 – prostredníctvom elektronickej schránky;
- ☐ Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, IČO: 31 364 501 – prostredníctvom elektronickej schránky;
- ☐ RegioJet, a.s., Obchodná 48, 811 02 Bratislava, v zastúpení advokátskou kanceláriou Doležal & Partners, s.r.o., so sídlom Michalská 9, 811 03 Bratislava – Staré Mesto, IČO: 47 253 371 – prostredníctvom elektronickej schránky.

Zakladá sa:

- ☐ do spisu Rozkladovej komisie Dopravného úradu č. 17028/2019/OLP.

Zverejní sa:

- ☐ elektronická úradná tabuľa CUET a webové sídlo (lokalita) Dopravného úradu.