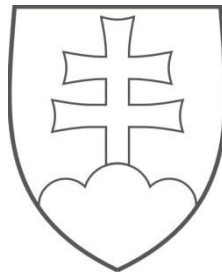


DOPRAVNÝ ÚRAD
LETISKO M. R. ŠTEFÁNKA, 823 05 BRATISLAVA
TRANSPORT AUTHORITY
M. R. STEFANIK AIRPORT, 823 05 BRATISLAVA, SLOVAK REPUBLIC

Číslo 11954/2020/ORD-042

Bratislava, 24. 9. 2020



ROZHODNUTIE

Dopravný úrad, ako správny orgán príslušný rozhodovať vo veci obmedzenia prístupu k železničným službám podľa ustanovenia § 39 ods. 1 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „**zákon o dráhach**“)

r o z h o d o l

tak, že podľa čl. 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (ďalej len „**nariadenie**“) a súčasne podľa § 39 ods. 5 zákona o dráhach sa **právo prístupu** spoločnosti RegioJet a.s., Obchodná 48, 811 06 Bratislava, IČO: 47 231 271 (ďalej len „**RegioJet**“) k železničnej infraštruktúre na území Slovenskej republiky pre navrhovanú novú službu - jeden pár vlakov medzinárodnej osobnej železničnej dopravy, s navrhovanými časmi odchodu a príchodu:

*odchod, Wien Hbf., 21:20 hod. – príchod, Bohumín, 01:10 hod. a
odchod, Bohumín, 02:50 hod. - príchod, Wien Hbf., 06:40 hod.*

p o s k y t u j e

a stanovuje, že o nové rozhodnutie podľa článku 16 ods. 1 nariadenia možno požiadať aj skôr ako je lehota uvedená v čl. 16 ods. 2 nariadenia, a to za podmienky výraznej zmeny v novej službe medzinárodnej osobnej dopravy v porovnaní s údajmi, ktoré analyzoval Dopravný úrad.

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

Odôvodnenie

V konaní o obmedzení prístupu k železničným službám podľa § 39 zákona o dráhach a nariadenia Dopravný úrad postupoval podľa všeobecných procesných princípov.

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

Dňa 21.05.2020 bolo Dopravnému úradu v súlade s čl. 3 ods. 1 nariadenia doručené oznámenie spoločnosti RegioJet o plánovanej novej službe medzinárodnej osobnej železničnej dopravy (ďalej len „**nová služba**“), jeden pár vlakov, s odchodom vlaku zo stanice Wien Hbf. o 21:20 hod. a príchodom do stanice Warszawa Wschodnia/Przemysl o 08:00 hod. a s odchodom zo stanice Warszawa Wschodnia/Przemysl o 20:30 hod. a príchodom do stanice Wien Hbf. o 06:40 hod., (list ev. č. 20222/2020), (ďalej len „**oznámenie**“), ktoré Dopravný úrad v súlade s článkom 3 ods. 4 nariadenia zverejnil dňa 22.05.2020 na svojom webovom sídle.

Dopravný úrad písomne oznámil vyššie uvedenú skutočnosť všetkým subjektom, ktoré majú v zmysle článku 10 nariadenia právo podať žiadosť o vykonanie skúšky hospodárskej rovnováhy a o obmedzenie práva prístupu železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry v súvislosti s prístupom na železničnú infraštruktúru, medzi miestom odchodu vlaku a miestom určenia vlaku na území Slovenskej republiky, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (list č. j. 11954/2020/ORD-002 zo dňa 22.05.2020).

Dňa 09.06.2020, t. j. v zákonnej lehote 4 týždne odo dňa zverejnenia oznámenia, bola Dopravnému úradu v súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia a v súlade s § 39 ods. 3 zákona o dráhach, doručená odôvodnená žiadosť Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ako objednávateľa dopravných služieb vo verejnom záujme (ďalej len „**MDV SR**“) o vykonanie skúšky hospodárskej rovnováhy novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy a o obmedzenie práva prístupu (ďalej len „**skúška**“) spoločnosti RegioJet k železničnej infraštruktúre (list ev. č. 23706/2020 zo dňa 03.06.2020). Doručením predmetnej žiadosti, ktorá bola podaná včas a oprávneným subjektom v zmysle čl. 10 písm. a) nariadenia, sa začalo správne konanie, s povinnosťou Dopravného úradu rozhodnúť v predmetnej veci. V nadväznosti na ustanovenie § 111 ods. 1 zákona o dráhach sa na postup regulačného orgánu podľa § 39 všeobecný predpis o správnom konaní nevzťahuje.

Dopravný úrad informoval o uvedenej skutočnosti všetkých účastníkov konania. V zákonom stanovenej lehote podľa § 39 ods. 3 zákona o dráhach a podľa čl. 11 nariadenia si od dotknutých subjektov vyžiadal informácie a doklady k vykonaniu skúšky. Lehota na poskytnutie požadovaných informácií bola stanovená všetkým

účastníkom konania rovnako, do jedného mesiaca od dátumu doručenia žiadosti o poskytnutie informácií, ktorá vzhľadom na rôzny dátum doručenia plynula každému účastníkovi konania samostatne.

Spoločnosti Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „ŽSR“) bola žiadosť o informácie v súvislosti s vykonaním skúšky doručená dňa 17.06.2020 (list č. j. 11954/2020/ORD-009). Dňa 08.07.2020 ŽSR doručili Dopravnému úradu požadované informácie (list ev. č. 30099/2020). Dopravný úrad analyzoval predložené podklady ku skúške a vyhodnotil ich ako dostačujúce pre požadovaný účel.

Spoločnosti RegioJet žiadosť o informácie v súvislosti s vykonaním skúšky hospodárskej rovnováhy bola doručená dňa 17.06.2020 (list č. j. 11957/2020/ORD-010). Z dôvodu nejasnosti v zastupovaní spoločnosti RegioJet pre toto konanie, Dopravný úrad zaslal žiadosť o informácie v súvislosti s vykonaním skúšky aj advokátskej kancelárii Doležal & Partners, s.r.o. (list č. j. 11954/2020/ORD-011). Dňa 08.07.2020 Dopravný úrad doručil spoločnosti RegioJet žiadosť o upresnenie informácií (list č. j. 11954/2020/ORD-021). Dňa 17.07.2020 bolo v zákonom stanovenej lehote doručené „Vyjadrenie RegioJet, a.s. k žiadosti Dopravného úradu o informácie v súvislosti s výkonom skúšok hospodárskej rovnováhy zo dňa 17.06.2020, č. j. 11957/2020/ORD-010“ (list ev. č. 32148/2020). Predmetné podklady obsahovali aj informáciu o splnomocnení právneho zástupcu spoločnosti RegioJet v predmetnej veci, a to na základe generálneho splnomocnenia pre advokátsku kanceláriu Doležal & Partners, s.r.o. RegioJet v tomto vyjadrení ďalej oznámil Dopravnému úradu, že vlak novej služby bude vedený iba do stanice Bohumín, kde bude trasa vlaku ukončená a oznámenie o plánovaných službách na časti trasy Bohumín – Warszawa/Przemysl zrušil. RegioJet predložil podklady k posúdeniu vplyvu novej služby na trase Viedeň – Bohumín. Dopravný úrad analyzoval predložené podklady ku skúške a vyhodnotil ich ako úplné a dostačujúce pre požadovaný účel.

Spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ďalej len „ZSSK“) bola zaslaná žiadosť o informácie v súvislosti s vykonaním skúšky doručená dňa 30.06.2020 (list č. j. 11954/2020/ORD-017). Dňa 17.7.2020 ZSSK doručila „Žiadosť o poskytnutie doplňujúcich informácií v súvislosti s vykonaním skúšky hospodárskej rovnováhy“ (list ev. č. 32031/2020), ktorým požiadala Dopravný úrad o predĺženie lehoty na predloženie informácií a dokladov v súvislosti s výkonom skúšky hospodárskej rovnováhy. Dopravný úrad listom č. j. 11954/2020/ORD-027 zo dňa 21.07.2020 predĺžil požadovanú lehotu. Dňa 10.08.2020 ZSSK doručila požadované informácie (list ev. č. 36652/2020). Dopravný úrad posúdil predložené dokumenty ku skúške a skonštatoval, že sú dostatočným podkladom k výkonu skúšky.

MDV SR bola žiadosť o informácie v súvislosti s vykonaním skúšky doručená dňa 17.06.2020 (list č. j. 11954/2020/ORD-008). Dňa 06.07.2020 bola Dopravnému úradu doručená zo strany MDV SR požadovaná informácia ohľadne predpokladu zmluvného partnera zmluvy o výkone dopravných služieb vo verejnom záujme od 01.01.2021 na posudzovanej trati (list ev. č. 29694/2020). Dňa 21.07.2020 MDV SR doručilo Dopravnému úradu žiadosť o predĺženie termínu na predloženie informácií a dokumentov ku skúške (list ev. č. 32482/2020). Dopravný úrad vyhovel žiadosti MDV SR a lehotu na poskytnutie relevantných informácií ku skúške a termín pre ich zaslanie predĺžil do 06.08.2020 (list č. j. 11954/2020/ORD-028 zo dňa 21.07.2020). MDV SR dňa 06.08.2020 doručilo Dopravnému úradu požadované doklady (list ev. č. 36868/2020). Dopravný úrad preštudoval predmetné podklady ku skúške a požiadal o predloženie doplňujúcich informácií (list č. j. 11954/2020/ORD-037). MDV SR dňa 27.08.2020 doručilo Dopravnému úradu požadované doplňujúce informácie (list ev. č. 32482/2020).

Dopravný úrad v súlade s čl. 17 nariadenia spolupracoval v rámci tohto správneho konania s dotknutými regulačnými úradmi s právomocami týkajúcimi sa navrhovanej novej služby.

V súlade s čl. 17 ods. 1 nariadenia Dopravný úrad oznámil vyššie uvedené dotknutým regulačným orgánom Českej republiky, Rakúska a Poľska za účelom posúdenia, či sú informácie uvedené v oznámení, uverejnenom na webovom sídle Dopravného úradu, v súlade s informáciami, ktoré poskytol RegioJet ostatným dotknutým regulačným úradom (list č. j. 11954/2020/ORD - 003 zo dňa 28.05.2020).

Dňa 04.06.2020 regulačný úrad Českej republiky, Úrad pro přístup k dopravní infrastruktuře (ďalej len „UPDI“) oznámil Dopravnému úradu, že RegioJet neinformoval UPDI o uvedenej plánovanej novej službe (list ev. č. 22676/2020). Dňa 17.06.2020 Dopravný úrad listom č. j. 11954/2020/ORD-013 informoval UPDI, že MDV SR požiadalo Dopravný úrad o vykonanie skúšky hospodárskej rovnováhy. Dňa 18.06.2020 UPDI informoval Dopravný úrad, že RegioJet oznámil novú službu, ktorej oznámenie vykazuje odlišnosti v zadaní trasy novej služby na území Poľska (list ev. č. 25445/2020). Dňa 24.07.2020 bola Dopravnému úradu doručená informácia UPDI o zmene trasy predmetnej novej služby, a to, že žiadateľ ju plánuje prevádzkovať na úseku Wien Hbf. – Bohumín (list ev. č. 33976/2020). Dňa 22.09.2020 Dopravný úrad v nadväznosti na čl. 17 ods. 3 nariadenia oboznámil UPDI s výsledkom skúšky hospodárskej rovnováhy (list č. j. 11954/2020/ORD-040).

Rakúsky regulačný orgán, Schienen-Control GmbH, poskytol e-mailom dňa 02.06.2020 Dopravnému úradu informáciu, že rakúsky dopravca WESTbahn Management GmbH informoval rakúsky regulačný orgán o predmetnom zámere spoločnosti RegioJet prevádzkovať novú službu na území Rakúska v spolupráci s týmto dopravcom (list ev. č. 22815/2020). Dňa 17.06.2020 informoval Dopravný úrad rakúsky regulačný orgán o skutočnosti, že objednávateľ dopravných služieb vo verejnom záujme, MDV SR požiadalo Dopravný úrad o vykonanie skúšky hospodárskej rovnováhy (list č. j. 11954/2020/ORD-012). Dňa 23.09.2020 Dopravný úrad v nadväznosti na čl. 17 ods. 3 nariadenia oboznámil rakúsky regulačný orgán s výsledkom skúšky hospodárskej rovnováhy (list č. j. 11954/2020/ORD-041).

Dňa 17.06.2020 informoval Dopravný úrad poľský regulačný orgán, Urząd Transportu Kolejowego o skutočnosti, že objednávateľ dopravných služieb vo verejnom záujme, MDV SR, požiadalo Dopravný úrad o vykonanie skúšky hospodárskej rovnováhy (list č. j. 11954/2020/ORD-012). Dňa 07.07.2020 poľský regulačný úrad informoval Dopravný úrad o nezrovnalostiach v zastávkach na trase novej služby (list ev. č. 30559/2020 zo dňa 10.07.2020). Po informácii žiadateľa, že pôvodne oznámenú trasu novej služby skráti a vlak bude končiť v Bohumíne, Dopravný úrad spoluprácu s poľským regulačným orgánom, z dôvodu jej irelevantnosti, v predmetnej veci ukončil.

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

Podľa čl. 15 vykonávacieho nariadenia komisie (EÚ) 2018/1795 z 20. novembra 2018, ktorým sa stanovuje postup a kritériá uplatňovania skúšky hospodárskej rovnováhy podľa článku 11 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ: „*Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 869/2014 sa zrušuje s účinnosťou od 12. decembra 2020. Na oznámenia žiadateľov prijaté po 1. januári 2019 sa uplatňuje iba vtedy, ak boli predložené dostatočne vopred na to, aby sa nové služby osobnej železničnej dopravy mohli začať prevádzkovať pred 12. decembrom 2020.*“.

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

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

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

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

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

Dopravný úrad v konaní podľa § 39 ods. 1 zákona o dráhach rozhodoval o obmedzení práva prístupu spoločnosti RegioJet k železničným službám na danej trase a podľa § 39 ods. 2 zákona o dráhach rozhodoval o tom, či uplatňovanie práva prístupu by ohrozilo hospodársku rovnováhu zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme (ďalej len „**zmluva**“). Dopravný úrad posudzoval možné ohrozenie v súčasnosti platnej zmluvy, t. j. zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvorenej medzi Slovenskou republikou zastúpenou Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a.s. zo dňa 27.12.2010, ako aj ohrozenie novej zmluvy v ďalšom období, pričom vychádzal z predpokladu (resp. tvrdenia MDV SR), že na území Slovenskej republiky na dotknutej trase bude od 01.01.2021 plniť novú zmluvu opätovne spoločnosť ZSSK. MDV SR, ako zástupca štátu, v súčasnosti pripravuje uzavretie predmetného zmluvného vzťahu (list MDV SR, ev. č. 29694/2020 zo dňa 22.06.2020).

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

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

Podľa čl. 15 ods. 1 nariadenia „Na základe skúšky hospodárskej rovnováhy regulačný orgán prijme rozhodnutie podľa čl. 11 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ na základe ktorého sa poskytne, upraví, poskytne za určitých podmienok, alebo odmietne právo prístupu k železničnej infraštruktúre.“.

Podľa ustanovenia článku 11 ods. 2 smernice, cit.: „*S cieľom určiť, či by sa ohrozila hospodárska rovnováha zmluvy o službách vo verejnom záujme, relevantný regulačný orgán či orgány uvedené v článku 55 vykonávajú objektívnu hospodársku analýzu a svoje rozhodnutie založia na vopred určených kritériách. Toto určenie vykonávajú na základe žiadosti, ktorú do jedného mesiaca od prijatia oznámenia o zamýšľanej službe osobnej dopravy uvedenej v čl. 38 ods. 4 predložil niektorý z týchto subjektov:*

- a) príslušný orgán alebo príslušné orgány, ktoré zadali zmluvu o službách vo verejnom záujme;*
- b) akýkoľvek iný zainteresovaný príslušný orgán, ktorý má právo obmedziť prístup podľa tohto článku;*
- c) manažér infraštruktúry;*
- d) železničný podnik, ktorý plní zmluvu o službách vo verejnom záujme.*

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

Dopravný úrad, ako regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy v Slovenskej republike podľa § 103 ods. 1 písm. b), v súlade s § 39 ods. 4 zákona o dráhach skúškou zisťoval vplyv na ziskovosť dopravných služieb vo verejnom záujme poskytovaných ZSSK, vplyv na náklady, ktoré znáša objednávatel' dopravných služieb vo verejnom záujme, MDV SR a vplyv na cestovné pri zohľadnení umiestnenia staníc a počtu zastavení vlaku na vlakovej ceste, načasovania a frekvencie jednotlivých vlakov.

Preambula (8) nariadenia: „... *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.“*

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

Európska komisia vo svojom Interpretáčnom oznámení Komisie týkajúcom sa niektorých ustanovení smernice 2007/58/ES (2010/C 353/01) (ďalej len „**interpretačné oznámenie Komisie**“), ktoré bolo nahradené smernicou, uvádza: „*Na účely stanovenia vplyvu na ziskovosť železničného podniku a na čisté náklady príslušného orgánu verejnej moci sa v odôvodnení 12 navrhujú rôzne položky, ktoré by mohlo byť užitočné zohľadniť: dopyt cestujúcich, stanovenie ceny lístkov, postupy vydávania lístkov, umiestnenie a počet zastávok na oboch stranách hranice a načasovanie a frekvencia nového spoja. Zohľadnenie iba samotných týchto faktorov sa však nepovažuje za ekonomickú analýzu požadovanú smernicou a nie je dostatočné na určenie toho, či by došlo k ohrozeniu hospodárskej rovnováhy alebo nie. Tieto aspekty sa uvádzajú iba ako príklady. Zoznam týchto aspektov nie je vyčerpávajúci ani povinný.“*

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

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

Finančný vplyv novej služby - vplyv na čistý finančný účinok služieb poskytovaných v rámci zmluvy Dopravný úrad posudzoval v nadväznosti na výšku zálohovej úhrady zo štátneho rozpočtu súvisiacej s predmetom zmluvy (podklad: dodatok č. 16 k zmluve) a v nadväznosti na predpokladané nekryté straty (podklad: účtovné závierky ZSSK z rokov 2016-2019).

Čl. 1 ods. 5. dodatku č. 16 k zmluve: „*V článku XXXII ods. 1 Zmluvy sa na koniec odseku pripája veta v nasledovnom znení: „V roku 2020 sa v súvislosti s plnením predmetu Zmluvy poskytne dopravcovi zálohová úhrada zo štátneho rozpočtu vo výške 218 709 000 Eur (dvestoosemnaásť miliónov sedemstodevät tisíc Eur).*“.

Z dôvodu nedostatočných platieb úhrady zo štátneho rozpočtu v súvislosti s plnením zmluvy za rok, každoročne štát dopláca aj oprávnené dodatočné úhrady, ktorých hodnoty predstavujú nepredvídané náklady/fluktuácie (účtovné závierky ZSSK z rokov 2016-2019).

Na základe vyššie uvedeného prepočet maximálneho vplyvu novej služby bol modelovo nastavený zohľadňujúc výšku zálohovej úhrady zo štátneho rozpočtu súvisiacej s predmetom zmluvy a zohľadňujúc predpokladané nekryté straty, t. j. boli zohľadňované aj hodnoty dodatočných úhrad za výkony vlakových kilometrov podľa zmluvy za roky 2015-2019.

Vplyv novej služby číselne možno vyjadriť v intervalovom rozmedzí 0,21% - 0,42%.

Citácia interpretačného oznámenia Komisie:

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

Vzhľadom na uvedené finančný vplyv novej služby na zmluvu nie je možné považovať za závažný.

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

možné konkurenčné reakcie ZSSK – pri stanovení ceny lístkov bude ZSSK uplatňovať aktuálne cenníky pre služby vo verejnom záujme; obidvaja dopravcovia zachovávajú súčasnú štruktúru a spôsob predaja cestovných lístkov;

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;

prípadné zúženie rozsahu pôsobnosti existujúcej zmluvy, najmä keď sa v predmetnom období blíži čas uplynutia jej platnosti - účinnosť v súčasnosti platnej zmluvy končí 31.12.2020. Dopravnému úradu bola poskytnutá v rámci podkladov ku skúške informácia, že v predpoklade rozsah služieb vo verejnom záujme zostane na uvedenej trase nezmenený. Objednávateľ služieb vo verejnom záujme neposkytol informáciu o plánovanom zúžení rozsahu pôsobnosti novej zmluvy vo vzťahu k predmetnej trase;

vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb - ako uvádza ŽSR, konfliktnosť novej služby s vlakmi vo verejnom záujme a teda možné meškanie vlakov už bolo riešené v rámci koordinačných stretnutí;

vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb - podľa vyjadrenia ZSSK sa po zavedení novej služby nebudú meniť na danej trase časové polohy vlakov vo verejnom záujme;

vplyv na prípadné investície železničných podnikov alebo príslušných orgánov do železničných koľajových vozidiel – ZSSK nemá zámer investovať do železničných koľajových vozidiel pre danú trasu a rovnako nie je predpoklad, že zloženie dotknutých vlakov by sa malo v budúcnosti meniť. Naďalej sa budú uplatňovať stanovené štandardy.

Dopravný úrad okrem ekonomických ukazovateľov novej služby a ich dopadu na dopravné služby vo verejnom záujme posudzoval prínosy novej služby pre zákazníkov. Nová služba, pokiaľ jej bude pridelená kapacita, bude novým priamym medzinárodným spojom bez závažného vplyvu na služby vo verejnom záujme, čo môže byť prínosom v krátkodobom ako aj strednodobom horizonte.

Na základe vyššie uvedeného možno konštatovať, že nová služba nie je spôsobilá narušiť hospodársku rovnováhu zmluvy.

Číselné vyjadrenie vplyvu novej služby na zmluvu je teoreticko-matematickým vyjadrením.

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

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

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

Poučenie

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

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

Toto rozhodnutie je možné preskúmať súdom.

Toto rozhodnutie nadobúda právoplatnosť dňom jeho doručenia.

Pavol Hudák, MSc
predseda Dopravného úradu

Rozhodnutie sa doručí účastníkom konania:

1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, P. O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15;
2. Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Rožňavská 1, 832 72 Bratislava 3;
3. Železnice Slovenskej republiky, generálne riaditeľstvo, Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1;
4. RegioJet a.s., Obchodná 48, 811 06 Bratislava, v zastúpení AK Doležal & Partners, Michalská 9, 811 03 Bratislava