

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

Číslo 06550/2019/ORD-041

Bratislava, 01. 07. 2019

**ROZHODNUTIE**

Dopravný úrad, ako správny orgán príslušný rozhodovať vo veci obmedzenia prístupu k železničným službám podľa ustanovenia § 39 ods. 1 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „**zákon o dráhach**“) rozhodol tak, že podľa čl. 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 869/2014 z 11. augusta 2014 o nových službách osobnej železničnej dopravy (ďalej len „**Nariadenie**“) a súčasne podľa § 39 ods. 1 zákona o dráhach v spojení s § 46 a § 47 zákona č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „**Správny poriadok**“) sa **p r á v o p r í s t u p u** spoločnosti RegioJet a.s., Obchodná 48, 811 06 Bratislava, IČO: 47 231 271 (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. hranica - Žilina

*p o s k y t u j e*

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

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

## Odôvodnenie

### I.

Dňa 12.02.2019 bolo Dopravnému úradu v súlade s čl. 3 ods. 1 Nariadenia doručené oznámenie RegioJet o plánovanej novej službe, jeden pár vlakov, s odchodom vlaku zo stanice Praha, hl. n. o 15:20 hod. a príchodom do stanice Žilina o 21:20 hod a s odchodom zo stanice Žilina o 6:30 hod. a príchodom do stanice Praha, hl. n. o 12:42 hod. (ďalej len „**Oznámenie**“), ktoré Dopravný úrad v súlade s článkom 3 ods. 4 Nariadenia zverejnil dňa 14.02.2019 na svojom webovom sídle.

Túto skutočnosť Dopravný úrad písomne oznámil všetkým subjektom, ktoré sú v zmysle čl. 10 Nariadenia oprávnené žiadať o vykonanie posúdenia-skúšky hospodárskej rovnováhy a o obmedzenie práva prístupu železničného podniku k železničným službám, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry v súvislosti s prístupom na železničnú infraštruktúru, medzi miestom odchodu vlaku a miestom určenia vlaku na území Slovenskej republiky, ak sa na túto časť železničnej infraštruktúry vzťahuje zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme, a to: listom č. j. 06550/2019/ORD-002 zo dňa 19.02.2019.

Dopravný úrad v nadväznosti na čl. 17 ods. 1 Nariadenia oznámil vyššie uvedené Úradu pro přístup k dopravní infrastruktuře, ako regulačnému úradu Českej republiky (ďalej len „**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 (list č. j. 06550/2019/ORD-003 zo dňa 19.02.2019). Listom ev. č. 9542/2019 UPDI 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 obsolentnosti.

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 § 39 ods. 3 zákona o dráhach, doručená odôvodnená žiadosť Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ako objednávateľa dopravných služieb vo verejnom záujme (ďalej len „**MDV SR**“) o posúdenie-skúšku hospodárskej rovnováhy novej služby medzinárodnej osobnej železničnej dopravy a o obmedzenie práva prístupu (ďalej len „**skúška**“) RegioJet k železničnej infraštruktúre zo dňa 22.02.2019 (list ev. č. 8040/2019). 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.

O začatí správneho konania, ktoré je predmetom tohto rozhodnutia Dopravný úrad informoval dotknuté subjekty v súlade s § 18 ods. 3 Správneho priadku listami zo dňa 11.03.2019 (č. j. 06550/2019/ORD-006-009) 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.

Spoločnosti Železnice Slovenskej republiky (ďalej len „**ŽSR**“) bolo oznámenie o začatí správneho konania listom č. j. 06550/2019/ORD-009 zo dňa 11.03.2019 doručené dňa 18.03.2019. Dňa 22.03.2019 ŽSR doručili informácie Dopravnému úradu v súvislosti s výkonom skúšky podaním zo dňa 18.03.2019 (list ev. č. 12055/2019). Dopravný úrad analyzovať predložené podklady ku skúške a vyhodnotil ich ako dostačujúce pre požadovaný účel.

RegioJet-u bolo oznámenie o začatí správneho konania 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 bola Dopravnému úradu doručená po stanovenej lehote „odpoveď na dopis č. j. 06550/2019/ORD-008 ze dne 11.3.2019 a doplnení informácií pro vykonání zkoušky hospodářské vyváženosti“ (list ev. č. 16689/2019). Dňa 12.4.2019 bolo Dopravnému úradu doručené „Prehlásenie dopravcu RegioJet a.s. k žiadosti o pridelenie kapacity na dráhe pre obdobie platnosti grafikonu vlakov dopravu (ďalej len „**GVD**“ alebo „**cestovný poriadok**“) 2019/2020 u tras vlakov 1045/1046 v úseku Bratislava hlavná stanica - Žilina a späť – doplnenie žiadosti o dodatok č.45“ (list ev. č. 161892/2019), ktorú Dopravný úrad vyhodnotil ako irelevantný poklad k výkonu skúšky. Listom č. j. 06550/2019/ORD-023 zo dňa 02.05.2019 požiadal Dopravný úrad RegioJet o doplnenie informácií a listom č. j. 06550/2019/ORD-027 upozornil RegioJet na vhodnosť preklasifikovania obchodného tajomstva/dôvernej informácie v predložených podkladoch, ako aj odôvodnenie utajenia informácií. RegioJet listom ev. č. 21071/2019 zo dňa 10.05.2019 odpovedal na predmetné listy. Dopravný úrad odpoveď RegioJet považoval za dostatočnú.

Spoločnosti Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. (ďalej len „**ZSSK**“) bolo oznámenie o začatí správneho konania doručené dňa 13.03.2019. Dňa 15.04.2019 ZSSK elektronicky doručila po stanovenej lehote požadované informácie. Doručené informácie k výkonu skúšky v predmetnom správnom konaní Dopravný úrad preštudoval. Predložené materiály obsahovali aj obchodné tajomstvo a/alebo dôvernú informáciu a požiadal ZSSK (listom č. j. 06550/2019/ORD-021) 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 doručené dňa 12.03.2019. Dňa 17.04.2019 MDV SR doručilo po stanovenej lehote požadované informácie podaním zo dňa 12.04.2019. Dopravný úrad listom č. j. 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 (list ev. č. 21600/2019).

Dopravný úrad listami zo dňa 04.06.2019 (č. j. 06550/2019/ORD-031-034) oznámil účastníkom konania, 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 prijatím všetkých príslušných informácií od všetkých účastníkov konania a nepresiahne šesť týždňov od uvedeného dátumu. Dopravný úrad umožnil účastníkom konania oboznámiť sa s podkladmi k rozhodnutiu a vyjadriť sa k podkladom, spôsobom zistení, prípadne predložiť návrhy na ich doplnenie podľa § 33 ods. 2 Správneho poriadku. V súlade so zásadou rýchlosti a hospodárnosti konania Dopravný úrad v zmysle § 27 Správneho poriadku, ako aj s ohľadom na v oznámení uvedenú lehotu na prijatie rozhodnutia, stanovil lehotu na prípadné vyjadrenia účastníkov konania podľa § 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 o službách vo verejnom záujme navrhovanou novou službou. Svoje právo vyjadriť sa k podkladom, spôsobom zistení, prípadne predložiť návrhy na ich doplnenie nevyužil v stanovenej lehote žiaden účastník konania.

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

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

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

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

Podľa ustanovenia § 18 ods. 3 Správneho poriadku, „O začatí konania správny orgán upovedomí všetkých známych účastníkov konania;...“

Podľa ustanovenia § 23 ods. 1 Správneho poriadku, „Účastníci konania a ich zástupcovia a zúčastnené osoby majú právo nazeráť 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“.

Podľa ustanovenia § 27 Správneho poriadku, "ods. 1 Ak je to potrebné, správny orgán určí na vykonanie úkonu v konaní primeranú lehotu, pokiaľ ju neustanovuje tento zákon alebo osobitný zákon, ods. 2 Do lehoty sa nezapočítava deň, keď došlo ku skutočnosti určujúcej začiatok lehoty. Lehoty určené podľa týždňov, mesiacov alebo rokov sa končia uplynutím toho dňa, ktorý sa svojím označením zhoduje s dňom, keď došlo ku skutočnosti určujúcej začiatok lehoty, a ak taký deň v mesiaci nie je, končí sa lehota posledným dňom mesiaca. Ak koniec lehoty prípadne na sobotu alebo na deň pracovného pokoja, je posledným dňom lehoty najbližší budúci pracovný deň, ods. 3 Lehota je zachovaná, ak sa posledný deň lehoty podanie podá na správnom orgáne uvedenom v § 19 ods. 4 alebo ak sa podanie odovzdá na poštovú prepravu, ods. 4 V pochybnostiach sa považuje lehota za zachovanú, pokiaľ sa nepreukáže opak“.

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“.

Podľa ustanovenia § 112e ods. 1 zákona o dráhach, „Konania začaté a právoplatne neskončené pred 15. marcom 2019 sa dokončia podľa tohto zákona v znení účinnom do 14. marca 2019.“

## II.

Dopravný úrad v konaní rozhodoval o tom, či dotknutá zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme (ďalej len „**zmluva**“) bude alebo nebude ohrozená navrhovanou novou službou a teda, či Dopravný úrad poskytne, upraví, poskytne len za určitých podmienok alebo odmietne právo prístupu k železničnej infraštruktúre, na základe skúšky tak, ako to predpokladá čl. 15 ods. 1 Nariadenia.

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

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

Podľa článku 2 ods. 3 Nariadenia 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 o službách vo verejnom záujme.“

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.“

Dopravný úrad, ako regulačný orgán pre sektor železničnej dopravy v Slovenskej republike v zmysle čl. 55 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (ďalej len „smernica“), v súlade s § 39 ods. 4 zákona o dráhach skúškou zisťoval vplyv na ziskovosť dopravných služieb vo verejnom záujme poskytovaných ZSSK, vplyv na náklady, ktoré znáša objednávateľ dopravných služieb vo verejnom záujme, MDV SR a vplyv na cestovné pri zohľadnení umiestnenia staníc a počtu zastavení vlaku na vlakovej ceste, načasovania a frekvencie jednotlivých vlakov.

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

Dopravný úrad v súlade s ods. 6 preambuly Nariadenia vykonal kvalitatívnu a kvantitatívnu analýzu a určil na základe záverov skúšky vplyv novej služby na zmluvu ako celok, ktorej platnosť je do 31.12.2020.

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

Dopravný úrad rámcovo určil obsah skúšky, vychádzajúc z čl. 13 ods. 3 a čl. 14 Nariadenia. Primárne posudzoval vplyv na čistý finančný účinok služieb poskytovaných v rámci zmluvy. Ďalej Dopravný úrad posudzoval kritériá ako prípadné konkurenčné reakcie ZSSK (marketingová stratégia, cena a štruktúra lístkov), prípadné úspory nákladov ZSSK, ako aj prípadné prínosy pre ZSSK po zavedení novej služby, prípadné zúženie rozsahu pôsobnosti existujúcej zmluvy, najmä keď sa v predmetnom období blíži čas uplynutia jej platnosti, vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb, vplyv na plánovanie cestovného poriadku v rámci železničných služieb, vplyv na prípadné investície železničných podnikov alebo príslušných orgánov do železničných koľajových vozidiel. Dopravný úrad okrem ekonomických ukazovateľov novej služby a ich dopadu na ekonomické aspekty dopravnej služby vo verejnom záujme bol povinný podľa nariadenia zohľadniť aj prínosy novej služby pre zákazníkov.

Európska komisia vo svojom Interpretáčnom oznámení Komisie týkajúcom sa niektorých ustanovení smernice 2007/58/ES (2010/C 353/01) (ďalej len "interpretačné oznámenie Komisie") 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).

Podľa § 21 ods. 4 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov zmluvu uzatvára objednávateľ dopravných služieb vo verejnom záujme vo vnútroštátnej doprave a medzinárodnej doprave po štátnu hranicu SR, vrátane peážnej dopravy vlakmi verejnej osobnej dopravy, ktoré majú na území SR najmenej jednu zastávku na vystúpenie alebo na nastúpenie cestujúcich. Do dnešného dňa nebolo právoplatne rozhodnuté, že by bola takáto zmluva v rozpore s právom Európskej únie a Dopravný úrad nemá ani vedomosť o tom, že by takéto konanie bolo vôbec začaté. Na základe uvedeného, 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 (dvestoosemnásť 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.

Pokiaľ 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 .

Citácia interpretačného oznámenia Komisie:

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

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

Z vyššie uvedeného interpretačného oznámenia Komisie vychádzalo aj Nariadenie v preambule – 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.“*

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

- prípadné konkurenčné reakcie ZSSK – k všeobecne stanoveným cenníkom sú uzatvorené bilaterálne a multilaterálne dohody, na základe ktorých medzinárodné cestovné ZSSK predávajú aj iní dopravcovia, je to pozitívum pre zákazníka a ceny medzinárodnej dopravy sa hodnotovo približujú k cenám vnútroštátnej prepravy, aby sa zvýšila jej kúpyschopnosť. Tvorba ceny cestovného ZSSK závisí od mnohých 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 obslužnosť 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 objednávatelom svoj zámer uzatvoriť nové medzinárodné dohody a záväzky ešte pred ich uzatvorením.*“, pričom tieto musí ZSSK v zmysle zmluvy vopred prekonzultovať s MDV SR. Zároveň existuje aj Dohoda medzi vládou Slovenskej republiky a vládou Českej republiky o železničnej doprave cez štátne hranice z 22.02.1996 a Slovenská republika a Česká republika sú zmluvnými stranami Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) z 9. mája 1980 v platnom znení, ktorý predpokladá spoluprácu železničných dopravcov na účely cezhraničnej železničnej dopravy. Uvedené je konštatované v nadväznosti na skutočnosť, že prípadné zúženie rozsahu pôsobnosti existujúcej zmluvy by malo dopad na ďalšie zmluvné vzťahy;

- vplyv na výkon a kvalitu železničných služieb - ZSSK má oprávnené ekonomické a zmluvné dôvody na nevyhnutnosť ponechania novou službou „ohrozených vlakov“ v medzinárodnej doprave, tak 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 pridelenia 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 (kolízii) 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/Pardubíc 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 možno konštatovať, že v konaní nebolo preukázané, že navrhovaná nová služba má závažný negatívny vplyv. Bolo preukázané, že služba má vplyv, ktorý síce nie je závažný, ale ani zanedbateľný, na čisté náklady príslušného orgánu, ktorý zadáva zmluvu. Na tomto základe nie je možné hospodársku rovnováhu zmluvy považovať za ohrozenú.

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

### III.

Vzhľadom na vyššie uvedené právne aj 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 v zmysle § 38 ods. 1 zákona o dráhach je povinný v súlade s pravidlami na pridelovanie kapacity infraštruktúry zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre v celej železničnej sieti, ktorú prevádzkuje, každému železničnému podniku, ktorý má platnú licenciu na poskytovanie dopravných služieb a platné bezpečnostné osvedčenie podľa § 86 zákona o dráhach.

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

### Poučenie

V súlade s § 111 ods. 3 zákona o dráhach proti tomuto rozhodnutiu Dopravného úradu možno podať rozklad v lehote do 15 dní odo dňa jeho doručenia.

Toto rozhodnutie je možné preskúmať súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

Ing. Ivan Škoda, EUR ING  
riaditeľ divízie dráh a dopravy na dráhach

Doručí sa:

1. Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky, Námestie slobody 6, P. O. BOX 100, 810 05 Bratislava 15;
2. Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Rožňavská 1, 832 72 Bratislava 3;
3. Železnice Slovenskej republiky, generálne riaditeľstvo, Klemensova 8, 813 61 Bratislava 1;
4. RegioJet, a. s., Obchodná 48, 811 02 Bratislava.