



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „Úřad“), příslušný k výkonu státní správy ve věcech drah a provádění testu hospodářské vyváženosti podle § 54 odst. 1 věty druhé a § 34d zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, regulační subjekt určený pro podávání žádostí o test hospodářské vyváženosti podle čl. 5 odst. 1 a čl. 3 odst. 2 prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/1795, kterým se stanoví postup a kritéria pro provedení testu hospodářské vyváženosti podle článku 11 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU,

v řízení o žádosti objednatele, Ministerstva dopravy, IČO 66003008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1, doručené Úřadu dne 3. 3. 2023, o test hospodářské vyváženosti

- smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na linkách **Ex2 Praha – Olomouc – (Slovensko)** a **R18 Praha – Olomouc – Luhačovice**, která byla podepsána ve dnech 31. 1. 2019 a 5. 2. 2019, č. j. 6/2019-190-EKO/1, platné do konce jízdního řádu 2027/2028, a
- smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na lince **R13 Brno – Břeclav – Olomouc**, která byla podepsána dne 11. 12. 2015, č. j. 22/2015-190-EKO, platné do konce jízdního řádu 2024/2025,

ve věci nové služby oznamovatelky, dopravkyně Leo Express s.r.o., IČO 06661572, se sídlem Řehořova 908/4, Žižkov, 13000 Praha 3,

rozhodl takto:

I.

Úřad podle čl. 11 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2018/1795 **uděluje oznamovatelce od 15. 12. 2024 právo na přístup k železniční infrastruktuře** pro provozování nové služby na trase Praha – Břeclav – Bratislava, s plánovaným začátkem provozu dne 13. 12. 2024, oznámené Úřadu dne 3. 2. 2023.

II.

Úřad podle § 34d odst. 5 zákona o dráhách, ve spojení s čl. 11 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, stanoví, že objednatel, dopravce, který plní smlouvu o veřejných službách na dotčené dráze, provozovatel této dráhy a oznamovatelka nové služby mohou ve lhůtě jednoho měsíce od nabytí právní moci tohoto rozhodnutí požádat Úřad o opětovné posouzení tohoto rozhodnutí, a to za podmínky, že žadatel o opětovné posouzení prokáže skutečnosti nebo

důkazy, které existovaly již v době tohoto řízení o žádosti o provedení testu hospodářské vyváženosti, a které nemohl v původním řízení uplatnit, anebo se provedené důkazy ukázaly nepravdivými.

Odůvodnění

I. Úvod

Úřad upozorňuje na rozdílnou terminologii nařízení Komise (EU) 2018/1795, které v čl. 1 stanoví podrobný postup a kritéria, jež je nutno dodržovat při rozhodování, zda je novou službou v osobní železniční dopravě **ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách** v železniční dopravě. Zákon o dráhách naproti tomu v § 34d odst. 2 upravuje **ohrožení hospodářské vyváženosti osobní drážní dopravy** provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících osobní drážní dopravou provozovanou bez takovéto smlouvy. Vzhledem k tomu, že nařízení je přímo právně závazné a použitelné v celém svém rozsahu v celé Evropské unii a platí tedy bez dalšího i v České republice, je nutné nařízení Komise (EU) 2018/1795 aplikovat přednostně před zákonem o dráhách. Proto Úřad v tomto řízení posuzuje ohrožení hospodářské vyváženosti smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě.

Zákon o dráhách také v § 34d odst. 2 písm. a) používá pro jednu ze stran smlouvy o veřejných službách v železniční dopravě označení „dopravce“, zatímco v nařízení Komise (EU) 2018/1795 je použit termín „železniční podnik, který plní smlouvu o veřejných službách“. V obou případech se jedná o stejný subjekt.

II. Zahájení řízení

Oznamovatelka zaslala Úřadu dne 3. 2. 2023 oznámení o plánované nové službě. Úřad toto oznámení v souladu s čl. 4 odst. 4 nařízení Komise (EU) 2018/1795 zveřejnil na úřední desce a informoval o něm příslušné subjekty, které uzavřely smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na trase nové služby, konkrétně **objednatel**, Hlavní město Praha, Pardubický kraj, Olomoucký kraj, Zlínský kraj a Jihomoravský kraj. Dále informoval **oznamovatelku**, provozovatelku infrastruktury a současně přidělkyni kapacity dráhy, **státní organizaci Správa železnic** (dále jen „Správa železnic“), a železniční podnik, který plní smlouvy o veřejných službách, **České dráhy, a. s.**, IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1 (dále jen „České dráhy“).

Úřad obdržel dne 3. 3. 2023 včasnou žádost objednatel o provedení testu hospodářské vyváženosti. Ostatní subjekty se k nové službě nevyjádřily. Dnem doručení žádosti o provedení testu bylo zahájeno řízení, které je vedeno u Úřadu pod sp. zn. EET001/23. To Úřad oznámil dopisem č. j. UPDI-0878/23/UM ze dne 9. 3. 2023 účastníkům řízení a Drážnímu úřadu jakožto dotčenému orgánu. Správa železnic a České dráhy jsou účastníky řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu.

Úřad oznámil účastníkům řízení dopisem č. j. UPDI-2156/23/UM ze dne 28. 6. 2023 ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které měli možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Této možnosti žádný z účastníků nevyužil.

III. Podklady pro provedení testu hospodářské vyváženosti

Objednatel

Objednatel k žádosti o test hospodářské vyváženosti přiložil dokumenty označené *Žádost o provedení testu ekonomické vyváženosti pro novou službu v osobní drážní dopravě Praha – Bratislava*

s plánovaným zahájením provozu dne 13. prosince 2024, č. j. EET001/23, Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy – zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2022-2026, Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na linkách Ex2 Praha – Olomouc – (Slovensko) a R18 Praha – Olomouc – Luhačovice (č. j. 6/2019-190-EKO/1) a Předpokládaný ekonomický dopad zavedení nové služby.

Úřad požádal objednatele dne 15. 3. 2023 výzvou č. j. UPDI-0912/23/UM v souladu s čl. 7 odst. 1 a odst. 2 písm. a) nařízení Komise (EU) 2018/1795 k doložení potřebných podkladů ve vztahu k uvedené trase, a v souladu s čl. 8 odst. 2 větou první nařízení Komise (EU) 2018/1795 k odůvodnění navrhovaného nezveřejnění obchodně citlivých informací.

Odpověď Úřad obdržel dne 24. 3. 2023 sdělením č. j. MD-7454/2023-190/5. V něm se objednatel vyjádřil k obsahu výzvy a přiložil dokumenty označené *Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na linkách R13 Brno – Břeclav – Olomouc (č. j. 22/2015-190-EKO), Dodatek č. 1 ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na linkách Ex2 Praha – Olomouc – (Slovensko) a R18 Praha – Olomouc – Luhačovice (č. j. 25/2018-190-EKO/1) a dále výkazy skutečných nákladů a výnosů a výkazy provozních aktiv za vybrané roky.*

Oznamovatelka

Úřad požádal oznamovatelku dne 14. 3. 2023 výzvou č. j. UPDI-0908/23/UM v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. c) nařízení Komise (EU) 2018/1795 k doložení potřebných podkladů ve vztahu k uvedené trase. Odpověď Úřad obdržel dne 24. 3. 2023. Oznamovatelka doložila obchodní plán nové služby, odhady objemu cestujících a příjmů včetně metodiky, obchodní strategii, systém prodeje přepravních dokladů, specifikaci kolejových vozidel a marketingovou strategii.

Správa železnic

Úřad požádal Správu železnic dne 14. 3. 2023 výzvou č. j. UPDI-0911/23/UM v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. d) nařízení Komise (EU) 2018/1795 k doložení potřebných podkladů ve vztahu k uvedené trase. Odpověď Úřad obdržel dne 23. 3. 2023 sdělením č. j. 19839/2023-SŽ-GŘ-O16.

Na základě tohoto sdělení Úřad zaslal Správě železnic dne 31. 3. 2023 druhou výzvu č. j. UPDI-1166/23/UM. Odpověď na druhou výzvu Úřad obdržel dne 6. 4. 2023 sdělením č. j. 23947/2023-SŽ-GŘ-O16.

České dráhy

Úřad požádal České dráhy dne 14. 3. 2023 výzvou č. j. UPDI-0909/23/UM v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. b) nařízení Komise (EU) 2018/1795 k doložení potřebných podkladů ve vztahu k uvedené trase. Odpověď Úřad obdržel dne 24. 3. 2023 sdělením č. j. 134/2023-O16 (dále jen „vyjádření ČD“). V něm se České dráhy vyjádřily k obsahu výzvy a přiložily dokumenty označené *Schéma souběhu nové služby s linkami veřejné služby objednanými státem, Schéma přestupních vazeb v Břeclavi mezi linkami Ex3 a Ex4 (směr sever-jih), Přehled začlenění vlaků do linek v jízdním řádu 2023, Podklady ekonomického charakteru a dále jízdní řády tratí č. 1, 2 a 330 platné od 12. 3. 2023 a rozpisy řazení vlaků linek Ex2, Ex3, Ex4, Ex5, R13 a R18 platné od 11. 12. 2022.*

IV. Neprovozované linky oznamovatelky

Objednatel v žádosti o provedení testu hospodářské vyváženosti zmiňuje, že v jízdním řádu 2023/2024 jsou již zaneseny trasy pro dva páry vlaků Praha – Břeclav oznamovatelky, které nyní nejsou provozovány (dále jen „neprovozovaná služba“). Objednatel vyjádřil obavy, že by při využití stávajících i nově oznámených tras mohlo dojít k navýšení ekonomického dopadu nově zaváděných služeb.

K tomu Úřad uvádí, že nové služby v osobní železniční dopravě, které mají být zahájeny po 12. 12. 2020, jsou oznamovány podle nařízení Komise (EU) 2018/1795. Neprovozovaná služba, kterou oznamovatelka plánovala začít provozovat od 15. 12. 2019, ovšem byla oznámena podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 869/2014 ze dne 11. srpna 2014 o nových službách v osobní železniční dopravě. Kromě toho, že se tato nařízení odlišují v řadě parametrů (např. lhůty), je nařízení Komise (EU) 869/2014 možné uplatnit jen na služby, které měly být zahájeny před 12. 12. 2020.

Neprovozovaná služba v daném termínu zahájena nebyla. Neprovozovanou službu tedy není možné začít provozovat bez nového oznámení podle nařízení Komise (EU) 2018/1795. Toto stanovisko je oznamovatelce známo z dřívějších sdělení Úřadu (stanoviska č. j. UPDI-2894/21/UM ze dne 25. 8. 2021, UPDI-0731/22/DV ze dne 1. 3. 2022, UPDI-3824/22/UM ze dne 23. 11. 2022, UPDI-3826/22/UM ze dne 23. 11. 2022).

V. Test hospodářské vyváženosti a kritéria posouzení

Postup posouzení ohrožení hospodářské vyváženosti

Žadatel o test hospodářské vyváženosti v žádosti uvádí, že nová služba může mít negativní dopad jak na ziskovost služeb, tak i na jeho čisté náklady. Jeho výpočet je založen na předpokládaných tržbách z jízdních dokladů během jízdního řádu 2024/25. Žadatel předpokládá přesun cestujících na novou službu, který způsobí snížení jejich počtu a tím i tržeb.

Podle čl. 10 nařízení Komise (EU) 2018/1795 regulační subjekt při provádění testu hospodářské vyváženosti posoudí, zda by navrhovanou novou službou mohla být ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách. Prověří, zda by nová služba měla podstatný negativní dopad alespoň na ziskovost služeb provozovaných na základě smlouvy o veřejných službách, nebo na čisté náklady vzniklé objednateli.

Aby mohl Úřad posoudit čistý finanční dopad nové služby na smlouvu o veřejných službách, provede analýzu v celém rozsahu smlouvy. Ta zahrnuje posouzení finančních dopadů, rozdílů v nákladech a příjmech vzniklých železničnímu podniku provozujícímu veřejné služby, včetně případných úspor, možné konkurenční reakce, dopad na relevantní investice tohoto železničního podniku nebo příslušných orgánů, například v oblasti kolejových vozidel, nebo hodnotu všech existujících výlučných práv.

Regulační subjekt posoudí významnost tohoto dopadu, přičemž zohlední zejména smluvní ujednání mezi příslušným orgánem a železničním podnikem provozujícím veřejné služby, případně včetně úrovně kompenzace. Regulační subjekt rovněž posoudí čisté přínosy pro zákazníky vyplývající z nové služby v krátkodobém a střednědobém horizontu, její dopad na výkonnost a kvalitu železničních služeb a na plánování jízdních řádů železničních služeb.

Podle čl. 10 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2018/1795 se hospodářská vyváženost smlouvy považuje za ohroženou, pokud by nová služba v osobní železniční dopravě měla podstatný negativní dopad na ziskovost služeb, které železniční podnik provozuje na základě smlouvy o veřejných službách, nebo na čisté náklady vzniklé příslušnému orgánu, který udělil smlouvu o veřejných službách.

Regulační subjekt podle čl. 10 odst. 2 až 5 téhož nařízení vypracuje analýzu, která se má vztahovat na smlouvu o veřejných službách v celém rozsahu, nikoli na jednotlivé služby provozované na jejím základě, **po celou dobu jejího trvání**.

Čistý finanční dopad nové služby v osobní železniční dopravě na smlouvu o veřejných službách

Objednatel uvedl, že nová služba ohrožuje hospodářskou vyváženost stávajících smluv o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou dráží osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy (dále jen „stávající služby“). Konkrétně uvedl smlouvu o lince R13 Brno – Břeclav – Olomouc, č. j. 22/2015-190-EKO, platné do konce jízdního řádu 2024/2025 (dále jen „smlouva R13“), a smlouvu o linkách Ex2 Praha – Olomouc – (Slovensko) a R18 Praha – Olomouc – Luhačovice, č. j. 6/2019-190-EKO/1, platné do konce jízdního řádu 2027/2028 (dále jen „smlouva Ex2/R18“).

V zaslaných podkladech objednatel vyčíslil předpokládaný ekonomický dopad zavedení nové služby za jízdní řád 2024/25, tedy první rok nové služby, následujícím způsobem.

Vzhledem k tomu, že nová služba nepokrývá celé trasy stávajících služeb, rozhodl se objednatel určit, jaký podíl z celkových tržeb může být ovlivněn novou službou. Vycházel z finančního modelu v dotčených smlouvách, vždy z řádku č. 17 přílohy č. 3A (dále jen „celkové tržby z jízdného“).

U stávajících služeb byl na jízdní řád 2024/2025 objednatelem odhadnut počet cestujících na základě dat ze sčítacích kampaní z března, srpna a října 2022. Oznamované služby podle tvrzení objednatele mohou ovlivnit 41,2 % cestujících linky R13, 39,6 % cestujících linky Ex2 a 64,7 % cestujících linky R18 (dále jen „procenta ovlivnění“).

Procenta ovlivnění objednatel následně využil, aby z celkových tržeb z jízdného stávajících služeb vypočítal předpokládané tržby dotčených úseků.

Výše nerealizovaných tržeb byla stanovena rozšířením nabídky počtu spojů dotčených linek o nové služby. Tento poměr nových služeb k celkovému počtu spojů po začátku fungování nové služby následně objednatel využil k výpočtu předpokládané výše nerealizovaných tržeb z jízdného. Výsledkem byl podíl výše nerealizovaných tržeb za jednotlivé úseky v případě linky R13 13,6 %, v případě linky Ex2 10,6 % a v případě linky R18 10,5 %.

Po přepočtu dotčených úseků na celé linky užitím procent ovlivnění by se podle objednatele jednalo o nerealizované tržby ve výši 5,6 % u linky R13, o 4,2 % u linky Ex2 a o 6,8 % u linky R18. Celkový dopad na dotčené smlouvy by podle tvrzení objednatele činil 5,5 %.

Tento postup Úřad ověřil a vzhledem k dostupným údajům výsledek považuje za odpovídající, avšak pouze vzhledem k dopadu na období jednoho ročního jízdního řádu, údaje navíc nezohledňují kompenzace za slevy z jízdného. Úřad je dále toho názoru, že takovýto výpočet předpokládá maximální možný přesun všech platících cestujících na nově provozované služby oznamovatelky, a to při ideálních podmínkách.

Jak bylo uvedeno výše, tak Úřad v tomto řízení posuzuje ohrožení hospodářské vyváženosti smlouvy, nikoliv drážní dopravy, tedy celkový dopad nové služby na smlouvu v celkovém objemu a v celé délce jejího trvání. Proto je třeba zohlednit, jakou část smlouvy nová služba ovlivní.

Smlouva R13 byla uzavřena od jízdního řádu 2015/2016 do 2024/25, tj. na období 10 jízdních řádů. Nová služba tedy ovlivní pouze poslední z těchto období. V případě celkových tržeb z jízdného to činí **10 % z celkového objemu smlouvy R13.**

Smlouva Ex2 a R18 byla uzavřena od jízdního řádu 2019/2020 do 2027/28, tj. na období 9 jízdních řádů. Nová služba ovlivní čtyři z těchto období. V případě celkových tržeb z jízdného to činí **cca 45 % z celkového objemu smlouvy Ex2/R18.**

Odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného podle objednatele u smlouvy R13 ve výši 5,6 % za jízdní řád 2024/25 tedy odpovídá 0,56 % po přepočtení na ovlivněnou dobu trvání smlouvy, u smlouvy Ex2/R18 ve výši 5,5 % za jízdní řád 2024/25 pak odpovídá cca 2,44 % po přepočtení na ovlivněnou dobu trvání smlouvy.

Objednatel při svých výpočtech vychází jak z údajů, které České dráhy dokládají ve výkazech skutečných nákladů a výnosů, tak z finančního modelu pro následující období, uvedeného ve smlouvách. Objednatel takto vyčíslil předpokládanou výši nerealizovaných tržeb za jízdy vlaků v jízdním řádu 2024/25 na jednotlivé dotčené linky. Z těchto údajů vychází hodnoty předpokládaných ztrát u smlouvy R13 a smlouvy Ex2/R18.

České dráhy sdělily Úřadu vlastní odhad předpokládané výše nerealizovaných tržeb z jízdného za jízdní řád 2024/25. Jímí odhadovaná ztráta je ve srovnání s odhadem objednatele u smlouvy R13 o cca 57,5 % nižší a u smlouvy Ex2/R18 o cca 7,8 % vyšší.

Při využití těchto hodnot Českých drah v předcházejícím výpočtu by odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného za ovlivněnou dobu trvání smlouvy R13 vycházel cca 0,24 % a u smlouvy Ex2/R18 cca 2,64 %.

Zvýšené náklady pro objednatele se týkají 1 období jízdního řádu u smlouvy R13 a 4 období u smlouvy Ex2/R18. Vzhledem k výše uvedeným nízkým procentům předpokládaného dopadu nové služby Úřad nepovažuje možný nárůst nákladů pro objednatele za uvedená období za významný.

Doba trvání jednotlivých smluv se blíží ke konci a objednatel může v následujících obdobích vzhledem k nové komerční službě uzavřít smlouvu v menším rozsahu, popř. s jiným dopravcem.

Možné konkurenční reakce železničního podniku, který plní smlouvu o veřejných službách

Vzhledem k uzavřeným smlouvám s objednatelem mají České dráhy pro konkurenční reakci poměrně omezený prostor. Musí poskytnout objednané dopravní služby bez ohledu na snížené tržby z jízdného způsobené novou službou. V současnosti nelze ani předjímat, v jakých cenových relacích bude nová služba poskytována. Jistě by bylo možné zvýšit kvalitu poskytovaných služeb nad požadovaný smluvní rámec, nicméně vzhledem k již poměrně krátké zbývající době trvání jednotlivých smluv by to nemuselo přinést požadovaný výsledek.

Dopad na relevantní investice železničního podniku nebo příslušných orgánů, například v oblasti kolejových vozidel

Objednatel uvádí, že na dotčených linkách byly provedeny velmi výrazné investice, které by mohly být zmařeny. Konkrétně zmiňuje kompletní obnovu vozového parku na linkách R13 a Ex2 a modernizaci vozidlového parku na lince R18. Efekt těchto investic by mohl být novou službou zmírněn.

K tomu Úřad uvádí, že smlouva R13 končí obdobím jízdního řádu 2024/25, novou službou může být ohroženo pouze poslední z celkových 10 období trvání smlouvy. Smlouva Ex2/R18 je již za polovinou svého trvání.

Vzhledem k výše uvedeným nízkým procentům předpokládaného dopadu nové služby Úřad nepovažuje ohrožení zmíněných investic za významné.

Čisté přínosy pro zákazníky vyplývající z nové služby v osobní železniční dopravě v krátkodobém a střednědobém horizontu

Nová služba nabídne cestujícím nová přímá spojení, a to v některých úsecích ostatními dopravci doposud neprovozovaná. Oznamovatelka také nabídne možnost návazných spojů. Služba bude nabízena ve dvou třídách („Economy“ a „Business“), což může v kombinaci nových přímých spojení oslovit nejen stávající uživatele drážní dopravy, ale také ty cestující, kteří doposud využívali jiný způsob přepravy. Oznamovatelka se zavázala služby poskytovat nejméně po dobu pěti let a používat moderní dálkové vlaky, vhodné pro přepravu imobilních cestujících.

Dopad nové služby v osobní železniční dopravě na výkonnost a kvalitu železničních služeb a na plánování jízdních řádů železničních služeb.

Podle sdělení Správy železnic je připravována v úsecích využívaných novou službou v prvním období provozu této služby řada investičních akcí. Tyto akce se podle názoru Úřadu nijak nevymykají běžné praxi, tudíž nebudou mít na přidělení kapacity žádný vliv. Navíc Správa železnic již na dané trase přiděluje oznamovateli kapacitu na dva páry vlaků, které tato nevyužívá. Vzhledem k výše uvedenému stanovisku Úřadu, se tedy počty plánovaných spojů oznamovatelky nezvýší.

VI. Závěr

Podle čl. 11 odst. 1 nařízení Komise (EU) 2018/1795 přijme regulační subjekt na základě výsledku testu hospodářské vyváženosti rozhodnutí podle čl. 11 odst. 2 směrnice 2012/34/EU, na jehož základě se právo na přístup k železniční infrastruktuře udělí, změní, udělí pouze za určitých podmínek nebo odepře.

Odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného podle údajů objednatele po ovlivněnou dobu trvání smlouvy R13 odpovídá 0,56 %, u smlouvy Ex2/R18 pak cca 2,44 %. Podle údajů Českých drah by pak šlo o cca 0,24 % u smlouvy R13 a o cca 2,64 % u smlouvy Ex2/R18.

Toto odhadované ohrožení dotčených smluv je natolik marginální, že nutnost odepření ani omezené udělení práva na přístup k železniční infrastruktuře oznamovatelce nezakládá.

Proto Úřad rozhodl o udělení práva na přístup oznamovatelce tak, jak je uvedeno ve výroku č. I.

Úřad pro úplnost uvádí, že oznamovatelka v oznámení uvedla plánovaný den začátku provozu nové služby 13. 12. 2024. Jelikož prvním dnem jízdního řádu 2024/25 je 15. 12. 2024, rozhodl Úřad výrokem tohoto rozhodnutí o udělení přístupu oznamovatelce k železniční infrastruktuře pro provozování nové služby ode dne 15. 12. 2024. Odlišné datum na oznámení o plánované nové službě považuje Úřad za nepodstatný omyl, který možnost provozování nové služby nijak neovlivňuje.

V § 34d odst. 5 zákona o dráhách se uvádí, že *lhůta pro podání rozkladu proti rozhodnutí Úřadu o tom, zda může být hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na určitém úseku dráhy ohrožena osobní drážní dopravou provozovanou bez takovéto smlouvy, činí 1 měsíc ode dne oznámení rozhodnutí.*

Úřad dospěl k závěru, že transpozice čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU je nepřesná a ustanovení § 34d odst. 5 zákona o dráhách je nutno vykládat eurokonzistentně. S odkazem na směrnici 2012/34/EU bylo nutné vyložit toto ustanovení zákona o dráhách tak, že osoby uvedené v čl. 11 odst. 3 této směrnice mají právo podat speciální opravný prostředek v tomto ustanovení obsažený.

Proto je možné podat pouze níže uvedený opravný prostředek.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí nelze podat rozklad. Účastník řízení má právo podat speciální opravný prostředek, kterým je žádost o opětovné posouzení tohoto rozhodnutí podle čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU podle podmínek stanovených Úřadem ve výroku č. II. Lhůta pro podání žádosti o opětovné posouzení se počítá ode dne následujícího po dni, kdy bylo rozhodnutí oznámeno. Žádost se podává u Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, se sídlem Myslíkova 171/31, Nové Město, 110 00 Praha 1, který o žádosti o opětovném posouzení rozhoduje.

Podle čl. 11 odst. 5 nařízení Komise (EU) 2018/1795 toto rozhodnutí nabývá právní moci dnem doručení.

Mgr. Bronislav Procházka
vedoucí oddělení cenové kontroly a přístupu ke službám
odboru přístupu k dopravní infrastruktuře

Rozdělovník:

Účastníci řízení podle § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu

- Ministerstvo dopravy, IČO 66003008, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
- Leo Express s.r.o., Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3 - Žižkov

Účastníci řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu

- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
- České dráhy, a.s., IČO 70994226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222, 110 15 Praha 1

Dotčený orgán

- Drážní úřad, IČO 61379425, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2