



## 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 ze dne 20. listopadu 2018, 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, 110 00 Praha 1, doručené Úřadu dne 20. 7. 2023, o test hospodářské vyváženosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na lince **R19 Praha – Pardubice – Brno**, č. j. 23/2019-190-EKO/1, uzavřené dne 29. 11. 2019 a platné do konce jízdního řádu pro období 2028/2029,**

**ve věci nové služby oznamovatelky, dopravkyně Leo Express s.r.o., IČO 06661572, se sídlem Řehořova 908/4, Žižkov, 130 00 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 – Pardubice – Brno**, oznámené Úřadu dne 14. 6. 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 14. 6. 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, konkrétně **objednatel** a dále Hlavní město Praha, Pardubický kraj a Jihomoravský kraj. Dále informoval provozovatelku infrastruktury a současně přidělkyni kapacity dráhy, **státní organizaci Správa železnic**, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1 (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, 110 00 Praha 1 (dále jen České dráhy).

Úřad obdržel dne 20. 7. 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 Úřadem pod sp. zn. EET017/23. To Úřad oznámil dopisem č. j. UPDI-2492/23/PP2 ze dne 25. 7. 2023 účastníkům řízení a Drážnímu úřadu jakožto dotčenému orgánu. Správa železnic a České dráhy jsou účastníky řízení podle § 27 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Úřad dne 13. 10. 2023 oznámil účastníkům řízení dopisem č. j. UPDI-3479/23/PP2 ukončení dokazování a stanovil lhůtu, ve které měli možnost se k podkladům pro rozhodnutí vyjádřit. Této možnosti žádný z účastníků nevyužil. – lhůta vyprší 18. 10. 2023

### 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 – Pardubice - Brno s plánovaným zahájením provozu dne 15. prosince 2024, č. j. EET017/23, Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy – zásady objednávky dálkové dopravy pro období*

2022-2026, Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy na linkách Ex1, Ex3-Ex7, R9-R12, R14B, R15-R17, R19, R20, R23 a R27, č. j. 23/2019-190-EKO/1, uzavřená dne 29. 11. 2019, platná do konce jízdního řádu 2028/2029, vč. dvou dodatků (dále jen dotčená smlouva), a Předpokládaný ekonomický dopad zavedení nové služby.

Úřad požádal objednatele výzvou č. j. UPDI-2542/23/PP2 ze dne 28. 7. 2023 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 9. 8. 2023 sdělením č. j. MD-24539/2023-190/7. V něm se objednatel vyjádřil k obsahu výzvy a přiložil dokumenty označené *Způsob výpočtu ovlivnění cestujících pro linku R19*, třetí dodatek dotčené smlouvy a dále výkazy skutečných nákladů a výnosů na lince R19 za vybrané roky.

#### Oznamovatelka

Úřad požádal oznamovatelku výzvou č. j. UPDI-2499/23/PP2 ze dne 28. 7. 2023 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 14. 8. 2023. Oznamovatelka doložila obchodní plán nové služby, odhad objemu cestujících a příjmů včetně metodiky, obchodní strategii, systém prodeje přepravních dokladů, specifikaci kolejových vozidel a marketingovou strategii.

#### Správa železnic

Úřad požádal Správu železnic výzvou č. j. UPDI-2537/23/PP2 ze dne 28. 7. 2023 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 11. 8. 2023 sdělením č. j. 54503/2023-SŽ-GŘ-O16. V příloze této odpovědi Správa železnic zaslala *Přehled staveb na rameni Praha – Česká Třebová – Brno po 15. 12. 2024*.

#### České dráhy

Úřad požádal České dráhy výzvou č. j. UPDI-2502/23/PP2 ze dne 28. 7. 2023 v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. b) nařízení Komise (EU) 2018/1795 k doložení potřebných podkladů ve vztahu k uvedené trase. Dne 31. 7. 2023 obdržel Úřad žádost č. j. 320/2023-O16 o prodloužení lhůty pro zaslání těchto podkladů. Této žádosti Úřad vyhověl (č. j. UPDI-2570/23/MT ze dne 1. 8. 2023). Doplnění podkladů Úřad obdržel dne 30. 8. 2023 sdělením č. j. 365/2023-O16. V něm se České dráhy vyjádřily k obsahu výzvy a přiložily dokumenty obsahující jízdní řád linky R19 a nové služby oznamovatelky pro jízdní řád 2022/2023, plán řazení vlaků linky R19 v jízdním řádu 2022/2023 a dokument označený *Podklady ekonomického charakteru*.

### **IV. 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 dotčené smlouvy, přičemž pokládá za potřebné posoudit ekonomický dopad na linku R19 (dále jen stávající služba).

**V zaslaných podkladech objednatel vyčíslil předpokládaný ekonomický dopad zavedení nové služby za jízdní řád 2024/25, tedy první rok nové služby.** 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 vyšší nerealizovaných tržeb za jízdy vlaků v jízdním řádu 2024/25 na dotčené lince.

Výpočet je založen na předpokládaných tržbách z jízdních dokladů během jízdního řádu 2024/2025, které jsou upraveny o navýšený rozsah dopravy v předmětných relacích o oznámenou novou službu. Vycházel z finančního modelu v dotčené smlouvě, konkrétně z řádku č. 17 přílohy č. 3A-I (dále jen celkové tržby z jízdního).

U stávající služby byl na jízdní řád 2024/2025 objednatelem odhadnut počet cestujících na základě dat ze sčítacích kampaní z března, srpna a října roku 2019, kdy nebyl provoz na dotčené dráze ovlivněn významnou výlukovou činností nebo pandemií koronaviru. Vzhledem k rozdílné

zastavovací politice byl počet cestujících upraven o ty cestující, kteří využívají tarifní body, jež nová služba neobsahuje. Oznamovaná nová služba podle tvrzení objednatele může ovlivnit 54,5 % cestujících linky R19 (dále jen procento ovlivnění). Procenta ovlivnění objednatel následně využil, aby z celkových tržeb z jízdného stávající služby vypočítal předpokládané tržby dotčených úseků.

Výše nerealizovaných tržeb byla stanovena rozšířením nabídky počtu spojů dotčených linek o novou službu. Tento poměr nové služby 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 linky R19 ve stanicích obslužených novou službou ve výši 31 %. Za celou linku pak jde podle tvrzení objednatele o nerealizované tržby ve výši 16,9 %.

Tento postup Úřad ověřil a vzhledem k dostupným údajům považuje postup za přijatelný. Takovýto výpočet ovšem předpokládá naprosto rovnoměrný odliv všech platících cestujících na nově provozovanou službu oznamovatelky. Zároveň je výsledek odpovídající pouze vzhledem k dopadu na období jednoho ročního jízdního řádu a údaje navíc nezohledňují kompenzace za slevy z jízdného, režijní jízdné ani vytížení spojů linky R19.

**Úřad porovnal jízdní řád linky R19 uvedený v dotčené smlouvě a aktuální jízdní řád této linky platný od 3. 9. 2023 (dále jen aktuální jízdní řád).**

Oproti provozní koncepci uvedené v Příloze č. 1 dotčené smlouvy je rozdíl pouze v časech odjezdu stávající služby po 20. hodině **ve směru Praha – Brno**. Počet spojů však odpovídá aktuálnímu jízdnímu řádu. Stávající služba nabízí z Prahy v průběhu dne podle aktuálního jízdního řádu 10 spojů, přičemž všechny spoje stávající služby nezastavují vždy ve stejných stanicích a zastávkách (což odpovídá provozní koncepci uvedené v dotčené smlouvě). Spoj ve 4:56 odjíždí až ze stanice Česká Třebová a oproti ostatním spojům téže linky navíc zastavuje i ve stanicích Blansko město, Adamov a Brno-Židenice. Naopak spoj odjíždějící z Prahy hl. n. podle aktuálního jízdního řádu ve 20:31 končí jízdu ve stanici Česká Třebová. Spoj z Prahy odjíždějící podle aktuálního jízdního řádu ve 21:03 oproti ostatním spojům téže linky nestaví ve stanicích Přelouč, Choceň, Ústí nad Orlicí, Březová nad Svitavou a Skalice nad Svitavou. Ve směru Brno – Praha stávající služba nabízí 9 spojů a všechny mají stejnou zastavovací politiku kromě spoje odjíždějícího ve 3:21 z Brna hl. n., který oproti ostatním spojům téže linky nestaví ve Skalici nad Svitavou, Letovicích a Březové nad Svitavou.

**Úřad dále porovnal zastavovací politiku nové služby a stávající služby.** Vlaky nové služby odjíždějící z Prahy hl. n. ve srovnání se stávající službou nezastavují v Přelouči, Chocni, České Třebové, Březové nad Svitavou, Letovicích a Skalici nad Svitavou. Navíc zastavují v Brně-Židenicích. V opačném směru je situace totožná.

Úřad považuje za nutné zohlednit časové rozložení nové služby v průběhu dne. Nová služba nabízí 8 spojů (respektive 4 páry spojů). Na trase Praha – Brno jsou odjezdy spojů nové služby z Prahy plánovány v 7, ve 12, v 15 a ve 20 hodin. Úřad se při hodnocení dopadů nové služby zaměřil na dopravní situaci kolem konkrétních časů odjezdů vlaků nové služby. Spoje nové služby v 7 a v 15 hodin přibližně půlí dvouhodinový interval linky R19. Konkrétně spoj v 7 hodin by měl tedy ovlivnit spoje linky R19 v 6:03 a v 8:03 hodin a spoj v 15 hodin by měl podle objednatele ovlivnit spoje linky R19 v 14:03 a 16:03. V těchto intervalech linky R19 se pro cestující do Brna nabízejí

alternativy vlaků linky Ex3 a RegioJet, které ale mají zastavovací politiku rozdílnou od nové služby. Linka Ex3 zastavuje na trase Praha – Brno pouze ve stanicích Pardubice hl. n. a Česká Třebová, zatímco v dalších 6 zastávkách nové služby vlaky linky Ex3 nestaví. RegioJet zastavuje na trase Praha – Brno v Pardubicích hl. n. a Brně-Židenicích. Oproti spojům nové služby tedy nezastavuje v dalších 5 zastávkách. Nová služba tak nabízí alternativní spojení na úrovni linky R19 vzhledem k zastavovací politice obou služeb.

Spoje nové služby ve 12 hodin vyjíždí na trasu v obdobném čase jako spoj linky R19, s rozdílem jízdních řádů 3 minuty. V nejbližším čase se nabízí pouze alternativa linky Ex3 s rozdílnou zastavovací politikou.

Úřad dále ověřoval alternativy v době spoje nové služby s odjezdem ve 20 hodin. V tomto případě se liší časová poloha dotčené trasy linky R19 uvedená v provozní koncepci, jež je přílohou dotčené smlouvy, od aktuálního jízdního řádu. Podle aktuálního jízdního řádu odjíždí z Prahy jeden z posledních spojů dne linky R19 ve 20:31, který však končí ve stanici Česká Třebová. Další spoj ve 21:03 jede sice až do Brna, odjíždí však po více než hodině oproti spoji nové služby.

**Na trase Brno – Praha** jsou 4 odjezdy spojů nové služby z Brna plánovány v 8, v 11, v 16 a v 19 hodin. Stávající služba nabízí z Brna v průběhu dne podle aktuálního jízdního řádu 9 spojů, což zároveň odpovídá provozní koncepci uvedené v dotčené smlouvě. Spoj nové služby jedoucí v 8 hodin by tedy měl podle objednatele ovlivnit spoje linky R19 jedoucí v 6:56 hodin a v 8:56 hodin a spoj nové služby jedoucí v 16 hodin by měl podle objednatele ovlivnit spoje linky R19 jedoucí v 14:56 hodin a v 16:56 hodin. Spoje nové služby v 8 a v 16 hodin tedy přibližně půlí dvouhodinový interval linky R19. U spojů nové služby odjíždějících v 11 a v 19 se odjezd oproti spojům linky R19 liší o 4 minuty, proto by v těchto dvou případech byla nová služba plnohodnotnou alternativou k lince R19. Ve všech výše uvedených případech se v nejbližších časech nabízí alternativy linky Ex3 a RegioJet s rozdílnými zastavovacími politikami.

Úřad považuje za nutné zohlednit, že míra převedených cestujících, která následně ovlivňuje tržby, závisí především na blízkosti časů odjezdů. V některých výše uvedených případech je rozdíl v odjezdu vlaků nové služby a vlaků linky R19 téměř hodina, proto se Úřad domnívá, že spoje nové služby, které cca půlí dvouhodinový interval linky R19, významný odliv cestujících nezpůsobí.

Objednatel ve svém výpočtu předpokládá, že 8 spojů nové služby může ovlivnit 54,5 % cestujících linky R19. To může podle tvrzení objednatele způsobit nerealizované tržby ve výši 16,9 %. Pokud by se však za směrodatnou považovala blízkost času odjezdů, linku R19 by ohrožovaly pouze 3 spoje nové služby. Postupem předloženým objednatelem a při započtení jen 3 spojů nové služby, které jsou blízkými alternativami, by se pak procento úniku mohlo snížit až na 7,86 %.

Úřad v tomto řízení posuzuje 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 R19 byla uzavřena od jízdního řádu 2019/2020 do 2028/2029, tj. na období 10 jízdních řádů. Nová služba ovlivní druhou polovinu této smlouvy, tedy 5 období. Pokud je tedy podle objednatele odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného u smlouvy R19 ve výši 16,9 % za jízdní řád 2024/2025, po přepočtení na celkovou dobu trvání smlouvy se jedná o 8,45 %. A obdobně, pokud by procento úniku pro výše uvedené 3 spoje nové služby činilo 7,86 %, jak odhadl Úřad, po přepočtení na celkovou dobu trvání smlouvy by se snížily nerealizované tržby

z jízdného na 3,95 %. **Takovou výši nárůstu nákladů pro objednatele Úřad nepovažuje za podstatný negativní dopad na hospodářskou vyváženost dotčené smlouvy.**

České dráhy sdělily Úřadu vlastní odhad předpokládané výše nerealizovaných tržeb z jízdného za jízdní řád 2025. Jimi odhadovaná ztráta je ve srovnání s odhadem objednatele u smlouvy o 47,8 % vyšší. Při přepočtení těchto hodnot Českých drah právě uvedeným postupem Úřadu by odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného za ovlivněnou dobu trvání smlouvy R19 vycházela na cca 12,49 %. **Jelikož Úřad prověřil výpočet žadatele o test a považuje jej za dostatečně přesný, hodnotu uvedenou Českými drahami Úřad pokládá za nadhodnocenou.**

V případě zahájení provozování nové služby, nemusí být po vypršení smlouvy potřebné pro zajištění dopravní obslužnosti uzavřít smlouvu ve stejném rozsahu, čímž může dojít k úspoře finančních prostředků na straně objednatele.

Úřad vzal v úvahu také spoje linky Ex1. V podobném čase, jako spoje linky Ex1 by odjížděly vlaky nové služby pouze v jednom případě na trase Praha – Ústí nad Orlicí a v opačném směru ve dvou případech. Navíc linka Ex1 sdílí s novou službou pouze část tratě v úseku Praha hl. n. – Ústí nad Orlicí.

**Úřad shledal dopad nové služby na linky Ex1 a Ex3, které jsou také provozované na základě dotčené smlouvy, zanedbatelným.**

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

Vzhledem k uzavřené smlouvě 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 předjímat, v jakých cenových relacích bude nová služba poskytována. Bylo by možné zvýšit kvalitu poskytovaných služeb nad požadovaný smluvní rámec, nicméně zda by tento krok přinesl požadovaný výsledek, není jisté.

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

Objednatel uvádí, že v rámci smlouvy se České dráhy zavázaly pořídit nová vozidla pro dosažení rychlosti 160 km/h a tyto investice by mohly být zmařeny. Dle dotčené smlouvy tento závazek platí pro vlaky expresního segmentu (tj. linky Ex1 – Ex7) při jízdě v závislé trakci, ne pro vozidla linky R19, kde dotčená smlouva požaduje nejvyšší povolenou rychlost alespoň 140 km/h. Provedení investic do nákupu nového vozidlového parku pro linku R19 není ze smlouvy zřejmé. Co se týče dalších potenciálně ohrožených linek dotčené smlouvy (linky Ex1 a Ex3), dopad nové služby na tyto linky je zanedbatelný, jak je uvedeno výše.

#### Hodnota výlučných práv

Podle tvrzení objednatele v tomto případě výlučná práva dopravci uložena nebyla.

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

Cílem oznamovatelky je nabídnout cestujícím nová spojení mezi dvěma největšími městy ČR, což může mít přesah jak do cestovního ruchu, tak do jiných oblastí ekonomiky, a přispět tak k růstu národního hospodářství. Zároveň se dá očekávat, že nová služba nabídne přímá i nepřímá pracovní

místa. Nová služba bude nabízena ve dvou třídách („Economy“ a „Business“), což může oslovit nejen stávající uživatele drážní dopravy, ale také ty cestující, kteří doposud využívali jiný způsob přepravy, a využití moderních dálkových vlaků by pro ně bylo zajímavé. Oznamovatelka se zavázala novou službu poskytovat nejméně po dobu pěti let a splní také požadavky na přepravu imobilních osob. Jako přínos pro zákazníky lze rovněž považovat zkrácení cestovní doby, jež se vyrovná expresním vlakům, které na této trase jezdí.

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

Podle objednatele je kapacita dopravní cesty na prvním koridoru a v uzlech Praha a Brno vysoce obsazená a další spoje by vedly ke zhoršení celkové stability jízdního řádu. I kdyby však byla kapacita tratě přetížená, § 34a odst. 7 zákona o dráhách určí, v jakém pořadí bude kapacita dráhy přidělena. Provozovateli drážní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti státu bude vyhověno přednostně. Z tohoto důvodu není vytiženost trasy Praha – Brno důvodem pro odepření práva na přístup k železniční infrastruktuře.

Podle sdělení Správy železnic je připravována v úseku využívaném novou službou řada investičních akcí. Tyto akce se podle názoru Úřadu nijak nevymykají běžné praxi, tudíž nebudou mít na přidělení kapacity žádný vliv.

### V. 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.

Vzhledem ke vzdálenosti časů odjezdů spojů nové služby od spojů linky R19 a odlišné zastavovací politice nelze tvrdit, že by došlo k takovému odlivu cestujících z linek stávající služby na spoje nové služby, jak předpokládá objednatel. Odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného by podle údajů objednatele po ovlivněnou dobu trvání smlouvy pro linku R19 podle názoru Úřadu mohla činit pouze 3,95 %.

Toto odhadované ohrožení dotčené smlouvy není natolik významné, aby zakládalo nutnost odepření nebo omezené udělení práva na přístup k železniční infrastruktuře oznamovatelce.

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

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, Nové Město, 110 00 Praha 1
- Leo Express s.r.o., IČO 06661572, Řehořova 908/4, Žižkov, 130 00 Praha 3

#### **Účastníci řízení podle § 27 odst. 2 správního řádu**

- Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1
- České dráhy, a.s., IČO 70994226, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1

#### **Dotčený orgán**

- Drážní úřad, IČO 61379425, Wilsonova 300/8, Vinohrady, 120 00 Praha 2