



ROZHODNUTÍ

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, 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, nezávislý regulační subjekt pro železniční odvětví, u kterého se podávají žádosti 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,

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

v řízení o žádosti objednatele, Ministerstva dopravy, IČO 66003008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 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 linkách Ex1, Ex3-Ex7, R9-R12, R14B, R15-R17, R19, R20, R23 a R27 která byla uzavřena dne 29. 11. 2019, č. j. 23/2019-190-EKO/1, s dobou plnění pro dotčené linky Ex5 a R15 od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2019/2020 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2028/2029

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 – Berlín**, s plánovaným začátkem provozu dne **15. 12. 2024**, 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 plném 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, které uzavřely smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na trase nové služby, konkrétně **objednatele**, Hlavní město Praha a Ústecký kraj. Dále informoval **oznamovatelku**, provozovatelku infrastruktury a současně přidělkyni kapacity dráhy, **státní organizaci Správa železnic**, IČO 70994234, se sídlem, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 (dále jen Správa železnic), železniční podniky, který plní smlouvu 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), **Arriva vlaky, s.r.o.** a **RegioJet ÚK, a.s.**

Úřad obdržel dne 20. 7. 2023 včasnou žádost objednatele 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. EET020/23. To Úřad oznámil dopisem č. j. UPDI-2483/23/MT 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 oznámil účastníkům řízení dopisem č. j. UPDI-3384/23/MT ze dne 6. 10. 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 žádost o provedení testu hospodářské vyváženosti pro novou službu v osobní drážní dopravě Praha – Berlin s plánovaným zahájením

provozu dne 15. prosince 2024, č. j. EET020/23, plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy – zásady objednávky dálkové dopravy pro období 2022 – 2026, předpokládaný ekonomický dopad zavedení nové služby, smlouvu 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, její dodatek č. 1 č. j. MD-35923/2021-190/1 a její dodatek č. 2 č. j. MD-35993/2022-190/1.

Úřad požádal objednatele dne 28. 7. 2023 výzvou č. j. UPDI-2547/23/MT 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-24607/2023-190/7. V něm se objednatel vyjádřil k obsahu výzvy a přiložil dodatek č. 3 smlouvy 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. MD-13878/2023-190/1, způsob výpočtu ovlivnitelných cestujících pro linky Ex5 a R15 a výkazy skutečných nákladů a výnosů na linkách Ex5 a R15 od začátku jízdního řádu 2019/2020 do konce roku 2022.

Oznamovatelka

Úřad požádal oznamovatelku dne 28. 7. 2023 výzvou č. j. UPDI-2495/23/MT 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, 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 28. 7. 2023 výzvou č. j. UPDI-2534/23/MT 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. 54504/2023-SŽ-GŘ-O16. V příloze této odpovědi Správa železnic zaslala *Přehled staveb na rameni Praha – Děčín po 15. 12. 2024.*

České dráhy

Úřad požádal České dráhy dne 28. 7. 2023 výzvou č. j. UPDI-2510/23/MT v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. b) nařízení Komise (EU) 2018/1795 k doložení potřebných podkladů ve vztahu k uvedené trase. České dráhy požádaly dne 31. 7. 2023 dopisem č. j. 320/2023/O16 o prodloužení lhůty pro zaslání odpovědi do 31. 8. 2023, s čímž Úřad dopisem ze dne 1. 8. 2023, č. j. UPDI-2570/23/MT souhlasil. Odpověď Úřad obdržel dne 30. 8. 2023 sdělením č. j. 366/2023-O16. V něm se České dráhy vyjádřily k obsahu výzvy a přiložily jízdní řády linek Ex5 a R15 za období jízdního řádu 2022/2023, rozpisy řazení vlaků linek Ex5 a R15 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 stávající smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících veřejnou dráží osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti vlaky celostátní dopravy (dále jen stávající služby). Konkrétně uvedl smlouvu obsahující dotčené linky Ex5 (Praha - Ústí nad Labem - státní hranice Německo) a R15 (Praha - Ústí nad Labem - Karlovy Vary – Cheb), č. j. 23/2019-190-EKO/1 ve znění dodatků č. 1 č. j. MD-35923/2021-190/1, č. 2 č. j. MD-35993/2022-190/1 a č. 3 č. j. MD-13878/2023-190/1 na období do konce jízdního řádu 2028/2029 (dále jen smlouva).

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. Oznámené služby podle tvrzení objednatele mohou ovlivnit 13,5 % cestujících linky R15 a 26,7 % cestujících linky Ex5 (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 ve vztahu k dotčeným stanicím 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 27,2 % v případě linky Ex5 a 21 % v případě linky R15.

Po přepočtu dotčených úseků (stanic) na celé linky užitím procent ovlivnění by se podle objednatele jednalo o nerealizované tržby ve výši 3 % u linky R15 a o 7 % u linky Ex5.

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 byla uzavřena od začátku platnosti jízdního řádu pro období 2019/2020 do konce platnosti jízdního řádu pro období 2028/2029, tj. na období 10 jízdních řádů. Nová služba tedy ovlivní pět z těchto období. V případě celkových tržeb z jízdného to činí **50 % z celkového objemu smlouvy.**

Odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného podle objednatele u části smlouvy pro linku R15 ve výši 3 % za jízdní řád 2024/25 tedy odpovídá 1,5 % po přepočtení na ovlivněnou dobu trvání smlouvy, u části smlouvy pro linku Ex5 ve výši 7 % za jízdní řád 2024/25 pak odpovídá 3,5 % 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 smlouvě. 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.

České dráhy sdělily Úřadu vlastní odhad předpokládané výše nerealizovaných tržeb z jízdného za jízdní řád 2024/25. Jimi odhadovaná ztráta je ve srovnání s odhadem objednatele u smlouvy R15 cca 2x vyšší a u smlouvy Ex5 pak cca 3,5x vyšší. Úřad tyto hodnoty posuzoval s přihlédnutím

k výkazům skutečných nákladů a výnosů za období jízdního řádu 2021/2022, které mu byly poskytnuty objednatelem. Zohlednil také poměr počtu spojů provozovaných v závazku veřejné služby a nových služeb s ohledem na jejich vzájemnou časovou podobnost.

Z tohoto posouzení vyplynulo, že snížení tržeb z jízdného vypočteného Českými drahami je značně nadhodnoceno. Úřad se proto rozhodl věc posuzovat na základě údajů poskytnutých objednatelem, které podrobně prověřil.

Zvýšené náklady pro objednatele se týkají 5 období jízdního řádu. Vzhledem k výše uvedeným nízkým procentům předpokládaného dopadu nové služby Úřad nepovažuje možný nárůst nákladů pro objednatele za uvedená období za významný.

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.

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 zbývajícím době trvání smlouvy 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 lince Ex5, jakož i nasazení nových vozidel na linku R15, a to od jízdního řádu 2021/2022. Efekt těchto investic by mohl být novou službou zmírněn.

K tomu Úřad uvádí, že smlouva po zahájení nové služby bude již za polovinou doby svého trvání. Je pravdou, že náklady dopravce na pořízení a provoz nových vozidel průběžně rostou, avšak životnost drážních vozidel, a s ní související možná doba jejich provozování mnohonásobně přesahuje dobu platnosti smlouvy. České dráhy, jakožto největší osobní železniční dopravce v České republice nová vozidla bezpochyby případně využijí na jiných tratích. Navíc vzhledem k výše uvedeným nízkým procentům předpokládaného dopadu nové služby Úřad nepovažuje ohrožení zmíněných investic za významné.

Hodnota všech existujících výlučných práv

V žádosti o provedení testu ekonomické vyváženosti Ministerstvo dopravy v bodu 22 uvádí, že *v tomto případě nebyla výlučná práva dopravci uložena*. Úřad tedy hodnotu výlučných práv neposuzoval.

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

Cílem oznamovatelky je vytvořit alternativní spojení, které by dokázalo konkurovat více než 21 párům autobusových spojení nebo individuální automobilové dopravě. 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 řada investičních akcí. Dle zaslání seznamu je na daných úsecích po 15. 12. 2024 naplánováno pouze šest staveb, a to s termínem realizace až do roku 2029. 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.

Odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného po ovlivněnou dobu trvání smlouvy odpovídá 1,5 %, u části smlouvy pro linku R15 a 3,5 % u části smlouvy pro linku Ex5.

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.

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