



UOHSX00JHRFA

PŘESED A ÚŘADU PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE



ROZHODNUTÍ

Spisová značka: ÚOHS-R0012/2024/DI

Číslo jednací: ÚOHS-12023/2024/164

Brno 19. 3. 2024

V řízení o rozkladech, které proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 10. 11. 2023 č. j. UPDI-3480/23/PP2, sp. zn. EET017/23 ve věci řízení o žádosti o provedení testu hospodářské vyváženosti podle § 34d zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů podala společnost **České dráhy, a. s.**, IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1 a **Ministerstvo dopravy**, IČO 66003008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1, jsem na základě návrhu rozkladové komise

rozhodl takto:

I.

Rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 10. 11. 2023 č. j. UPDI-3480/23/PP2, sp. zn. EET017/23 dle ustanovení § 152 odst. 6 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ustanovením § 90 odst. 1 písm. c) téhož zákona ve výroku I. **měním** takto:

Oznámenou novou službou spočívající v provozování osobní drážní dopravy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na trase Praha – Pardubice – Brno s plánovaným začátkem provozu dne 15. 12. 2024 **nebude ohrožena** na žádném úseku hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě 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.

II.

Dle ustanovení § 77 odst. 2 části věty před středníkem zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s ustanovením § 77 odst. 1 věty první části věty před středníkem téhož zákona **prohlašuji nicotnost** výroku II. rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře ze dne 10. 11. 2023 č. j. UPDI-3480/23/PP2, sp. zn. EET017/23.

ODŮVODNĚNÍ

I. Napadené rozhodnutí a dosavadní správní řízení

1. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále též „**ÚPDI**“ nebo „**prvostupňový orgán**“) vydal v řízení vedeném pod sp. zn. EET017/23 dne 10. 11. 2023 rozhodnutí č. j. UPDI-3480/23/PP2 (dále též „**napadené rozhodnutí**“), v jehož výroku I. ÚPDI jako orgán příslušný podle ustanovení § 34d zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů rozhodl, že oznamovatelce, společnosti Leo Express s.r.o., IČO 06661572, se sídlem Řehořova 908/4, Žižkov, 13000 Praha 3 (dále též „**oznamovatelka**“) uděluje od 15. 12. 2024 právo na přístup k železniční infrastruktuře pro provozování nové služby oznámené ÚPDI dne 14. 6. 2023 na trase Praha – Pardubice – Brno.
2. Výrokem II. napadeného rozhodnutí stanovil ÚPDI následující: „*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.*“
3. Napadené rozhodnutí bylo vydáno v řízení o žádosti Ministerstva dopravy o posouzení hospodářské vyváženosti smlouvy o veřejných službách dle § 34d odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**posouzení hospodářské vyváženosti**“). Konkrétně se posouzení hospodářské vyváženosti vztahovalo k plánované nové službě oznámené oznamovatelkou spočívající v provozování osobní drážní dopravy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících na trase Praha – Pardubice – Brno (dále též „**nová služba**“). Uvedené správní řízení bylo zahájeno doručením žádosti Ministerstva dopravy dne 20. 7. 2023.
4. Napadené rozhodnutí vydal Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře. Tento úřad byl ale s účinností od 1. 1. 2024 zrušen dle čl. X odst. 1 zákona č. 464/2023 Sb., kterým se mění a ruší některé zákony v souvislosti se zrušením Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Dle čl. X odst. 2 téhož zákona přešla působnost Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře na Úřad

pro ochranu hospodářské soutěže. V ust. čl. X odst. 10 části věty za středníkem téhož zákona je stanovena právní fikce, že dosavadní úkony Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře se považují za úkony Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. S ohledem na právě uvedené je tedy druhostupňový orgán Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže od 1. 1. 2024 příslušný k vedení řízení o podaných rozkladech v této věci.

II. Rozklady

5. Proti napadenému rozhodnutí brojily rozkladem společnost České dráhy, a. s., IČO 70994226, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1 (dále též „**společnost České dráhy**“) a Ministerstvo dopravy, IČO 66003008, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1.

Rozklad společnosti České dráhy

6. Rozklad společnosti České dráhy byl ÚPDI doručen dne 7. 12. 2023. Společnost České dráhy ve svém rozkladu nejprve argumentovala, že navzdory výroku II. napadeného rozhodnutí má právo proti napadenému rozhodnutí brojit rozkladem. Dále proti napadenému rozhodnutí formulovala následující námitky.
7. Společnost České dráhy konstatuje, že prvostupňový orgán v rozporu s § 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též „**správní řád**“) nedostatečně zjistil skutkový stav. Společnost České dráhy k tomu uvádí, že vyčíslila očekávané snížení tržeb způsobené provozováním ohlášené nové služby v řádu desítek milionů Kč¹ za roční období jízdního řádu 2025, tedy ročně a nikoliv za celé zbývající pětileté období provozu linky R19 do konce JŘ 2029, jak se mylně domnívá ÚPDI ve zdůvodnění svého rozhodnutí. Prvostupňový orgán tak na základě pravdivého důkazního prostředku, tj. vyčíslení ze strany společnosti České dráhy, dospěl k nepravdivému důkazu. Prvostupňový orgán tak nezjistil stav věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti.
8. Společnost České dráhy dále poukazuje na vzorec „*čistý příjem = výše roční kompenzace + výnosy z jízdného – náklady*“ a na finanční model, jenž byl zpracován jako příloha smlouvy při jejím podpisu. Pokud dojde k zahájení provozu oznámené nové služby, tak společnost České dráhy nedosáhne čistého příjmu a zaznamená propad tržeb a ztrátu ve výši desítek milionů Kč za rok², za celých 5 let tak tato ztráta bude pětinasobná. Společnost České dráhy má za to, že pokud předmětná nová služba vede k uvedenému výraznému propadu tržeb, tak nejenže není možné dosáhnout čistého příjmu, ale vede ke ztrátě. Pak má nová služba podstatný negativní dopad na úroveň zisku provozovatele předmětných veřejných služeb dle čl. 10 odst. 1 písm. a) nařízení 1795. Z výše uvedeného plyne, že prvostupňový orgán ve svém rozhodnutí uvedené ustanovení porušil. Společnost České dráhy v této souvislosti dodává, že způsob výpočtu a zdůvodnění tvrzení prvostupňového orgánu, že novou službou by bylo ohroženo pouze 3,95 % tržeb z jízdného, je nepřesný, zavádějící, podhodnocený a nedostatečně doložený.
9. Společnost České dráhy dále konstatuje, že předpoklad prvostupňového orgánu, že zavedením nové služby dojde k znatelnému nárůstu poptávky cestujících, je nedoložený. Počet spojů mezi

¹ Společnost České dráhy v této souvislosti v rozkladu prezentuje přesnou částku.

² Společnost České dráhy v této souvislosti v rozkladu prezentuje přesné částky.

Prahou a Brnem je dostatečný. Oznamené spoje nové služby budou mít za následek odliv cestujících z linky R19.

10. Společnost České dráhy dále konstatuje, že argument prvostupňového orgánu ohledně odlišné „zastavovací politiky“ vlaků nové služby nepovažuje na základě dosud realizované praxe za garantovaný.
11. Společnost České dráhy dále konstatuje, že v souladu s realitou není ani závěr ÚPDI uvedený na str. 6 napadeného rozhodnutí, kde je uvedeno, že „[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“. Společnost České dráhy k tomu uvádí, že žádný obecně závazný právní předpis neukládá oznamovatelce, aby novou službu provozovala po určitou dobu.
12. Prvostupňový orgán dále porušil čl. 10 odst. 3 písm. c) nařízení 1795, když v rubrice „Možné konkurenční reakce železničního podniku, který plní smlouvu o veřejných službách“, na str. 7 napadeného rozhodnutí zcela při hodnocení možné konkurenční reakce společnosti České dráhy pominul příslušné spoje společnosti RegioJet a.s., ačkoliv je na str. 6 napadeného rozhodnutí v jiné souvislosti zmiňuje.
13. Společnost České dráhy dále uvádí, že ÚPDI nesprávně vyhodnotil čisté přínosy nové služby pro zákazníky ve smyslu čl. 10 odst. 5 písm. a) nařízení 1795. Společnost České dráhy argumentuje, že mezi čisté přínosy nové služby nepatří jakýkoliv přínos nové služby, ale pouze takový přínos pro cestující, který dotčená závazková služba nenabízí.
14. Společnost České dráhy se ve svém rozkladu dále zabývá kritérii pro posouzení hospodářské vyváženosti stanovenými v čl. 10 odst. 5 písm. b) a c) nařízení 1795. Společnost České dráhy v této souvislosti konstatuje, že argument prvostupňového orgánu, že přidělcce kapacity nepřidělí nové službě trasu, bude-li vyčerpána kapacita dopravní cesty, popř. vždy při přidělu tras upřednostní trasy spojů veřejných služeb, je irelevantní, neboť z § 34a odst. 4 zákona o drahách plyne, že v případě střetu žádostí o kapacitu dráhy rozvrhne přidělcce její přidělení tak, aby mohl vyhovět každému žadateli. Teprve pokud se to nepodaří, prohlašuje se podle § 34a odst. 5 zákona o drahách dráha za přetíženou a přednostně se uspokojují žádosti o kapacitu pro stanovené účely, mimo jiné i pro účely provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Prvostupňový orgán se v napadeném rozhodnutí nezabýval tím, jak přidělování kapacity dráhy pro novou službu zvýší riziko prohlášení tohoto úseku za přetížený. Společnost České dráhy v této souvislosti podotýká, že čl. 10 odst. 5 písm. b) a c) nařízení 1795 se týkají dopadu nové služby v osobní železniční dopravě na výkonnost a kvalitu železničních služeb a dopadu nové služby v osobní železniční dopravě na plánování jízdních řádů všech železničních služeb obecně, bez rozlišení, tedy nikoliv jen u předmětných veřejných služeb. Prvostupňový orgán tak nezohlednil všechny okolnosti případu.
15. Společnost České dráhy v petitu svého rozkladu druhostupňovému orgánu navrhuje, aby napadené rozhodnutí zrušil a věc vrátil správnímu orgánu prvního stupně k novému projednání.

Rozklad Ministerstva dopravy

16. Dne 8. 12. 2023 bylo ÚPDI doručeno podání Ministerstva dopravy, které bylo s ohledem na ustanovení § 37 odst. 1 věta druhá správního řádu, dle kterého se podání posuzuje podle svého skutečného obsahu, vyhodnoceno jako rozklad proti napadenému rozhodnutí.
17. Ministerstvo dopravy ve svém rozkladu uvedlo, že se nadále domnívá, že oznámená služba může ekonomickou vyváženost jím objednaných veřejných služeb zásadním způsobem ohrozit.
18. Ministerstvo dopravy dále uvedlo, že ve své původní žádosti vědomě zanedbávalo řadu aspektů, neboť mělo za to, že již samotné vyčíslené aspekty převodu cestujících byly natolik významné, že odůvodňovaly původní žádost. Ministerstvo dopravy v této souvislosti uvádí, že vědomě do posouzení nezařadilo paralelní objednané linky R18 Praha – Česká Třebová – Luhačovice a Ex3 Praha – Brno – Břeclav – hranice se Slovenskem a Rakouskem, ale fakticky i na těchto dopravních službách může dojít k dílčím dopadům.
19. Ministerstvo dopravy dále prezentuje nové výpočty týkající se dopadu nové služby na linku R19 a dovozuje snížení výnosů o 32 mil. Kč každoročně, což je více, než je uvedeno v žádosti o posouzení hospodářské vyváženosti ve smyslu § 34d zákona o drahách.
20. Ministerstvo dopravy dále ve vztahu k závěrům ÚPDI ohledně dat poskytnutých společností České dráhy uvádí, že tato data nemusí být nadhodnocena v rozsahu, jaký dovozuje ÚPDI, neboť společnost České dráhy je coby dopravce schopna lépe přiřadit výnosy k jednotlivým spojům s ohledem na rozdělení cestujících z různých relací, využívajících různé tarify a vliv převodu cestujících z dalších linek, které MD ve svém podání nevezalo v úvahu pro komplikovanost výpočtu a s ohledem na obtížný odhad trhu v dalším období.
21. S ohledem na to, že podání Ministerstva dopravy nebylo označeno jako rozklad, chybí v něm část odpovídající petitu rozkladu. Z obsahu podání je však zjevné, že se Ministerstvo dopravy domáhá toho, aby bylo rozhodnutí nově přezkoumáno ve světle jím nově dodaných informací. Tedy domáhá se zrušení a vrácení věci k novému posouzení.

III. Řízení o rozkladu a použitá právní úprava

22. Správní orgán prvního stupně neshledal důvody pro postup podle § 87 správního řádu, a proto v souladu s § 88 odst. 1 správního řádu předal spis se svým stanoviskem předsedovi Úřadu k rozhodnutí o rozkladech.
23. Podle § 89 odst. 2 správního řádu jsem přezkoumal v celém rozsahu soulad napadeného rozhodnutí a řízení, které vydání rozhodnutí předcházelo, s právními předpisy, jakož i správnost napadeného rozhodnutí, tu však toliko v rozsahu námitek uplatněných v rozkladech, přičemž jsem dospěl k závěrům uvedeným v dalších částech odůvodnění tohoto rozhodnutí.
24. Před vlastním posouzením přezkoumávané věci je potřebné, abych vymezil, podle jakých právních předpisů budu při přezkumu napadeného rozhodnutí postupovat. Právní úprava vztahující se k posouzení hospodářské vyváženosti je rozdělena do několika právních předpisů, konkrétně do zákona o drahách, správního řádu, kde je obsažena procesněprávní regulace posuzované věci, a nařízení 1795, které zahrnuje hmotněprávní i procesněprávní normy.

25. Správní řízení bylo zahájeno dne 20. 7. 2023, napadené rozhodnutí bylo následně vydáno dne 10. 11. 2023. Aplikace procesních předpisů se odvíjí od okamžiku zahájení správního řízení, přičemž u novelizací procesních předpisů se postupuje podle jejich přechodných ustanovení. Pokud přechodná ustanovení neobsahují zvláštní úpravu, novelizace jsou aplikovány.
26. K datu zahájení správního řízení bylo v účinnosti aktuální znění správního řádu, tj. znění zákona č. 403/2020 Sb. Správní řád nebyl od vydání napadeného rozhodnutí novelizován, i v rámci řízení o rozkladu je proto procesně postupováno podle shodného předpisu. Rovněž nařízení 1795 nedoznalo v době od zahájení správního řízení žádných změn, v řízení o rozkladu se tak postupuje podle shodného znění nařízení 1795 jako v prvostupňovém řízení.
27. Zákon o drahách byl od zahájení správního řízení čtyřikrát novelizován, a to zákony č. 303/2023 Sb., č. 277/2019 Sb., č. 284/2021 Sb. a č. 464/2023 Sb. V tomto ohledu je nejdůležitější přechodné ustanovení obsažené v čl. XXIII odst. 1 zákona č. 284/2021 Sb., které stanoví, že *„řízení a jiné postupy zahájené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona se dokončí a práva a povinnosti s nimi související se posoudí podle právních předpisů účinných ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona.“*, když tato novela nabyla účinnosti k datu 1. 1. 2024. Z toho důvodu je tak nutné v rámci druhostupňového řízení postupovat v případě aplikace zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, tak, že se tento zákon použije ve znění jeho posledních novel č. 284/2021 Sb. a č. 464/2023 Sb.

IV. Přípustnost rozkladu a přezkum výroku II. napadeného rozhodnutí

28. V rámci přezkumu napadeného rozhodnutí je namíste se v prvé řadě zabývat problematikou přípustnosti rozkladu. Prvostupňový orgán ve výroku II. napadeného rozhodnutí konstruuje „speciální opravný prostředek“ ve formě žádosti o opětovné posouzení a v odůvodnění napadeného rozhodnutí dovozuje, že proti napadenému rozhodnutí nelze podat rozklad, čemuž odpovídá i poučení uvedené v napadeném rozhodnutí. Prvostupňový orgán výše uvedené odůvodňuje odkazem na ustanovení čl. 11 odst. 3 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (dále též **„směrnice 2012/34/EU“**), které bylo dle názoru prvostupňového orgánu nesprávně transponováno do českého právního řádu.
29. Uvedený postup prvostupňového orgánu nemohu aprobovat pro jeho naprostý rozpor s obecně závaznými právními předpisy, a proto jej musím zkorigovat. Předně bych chtěl vyložit, jaké opravné prostředky vnitrostátní právo (správní řád) obsahuje. Opravné prostředky, které správní řád nabízí účastníkům řízení, lze dělit na řádné a mimořádné. Řádnými opravnými prostředky lze napadnout nepravomocné prvoinstanční rozhodnutí; mezi ně řadíme odvolání, u ústředních správních úřadů je to rozklad, a dále lze ještě zmínit odpor a námitky. Mimořádné opravné prostředky slouží účastníkům řízení k nápravě rozhodnutí, které již je v právní moci, když konkrétně jde o obnovu řízení na návrh. Pojem „speciální“ opravný prostředek je cizí právnímu řádu, resp. správní doktríně.³
30. V této souvislosti uvádím, že správní řízení je dle právního řádu České republiky v zásadě dvojinstanční, neboť správní řád v § 81 odst. 1 zakotvuje zásadu, že proti rozhodnutí orgánu první správní stolice lze podat odvolání (rozklad), pokud to zákon nevylučuje. Pokud tato

³ K členění a základním charakteristikám opravných prostředků viz např. Frumarová, K., Grygar, T., Pouperová, O., Škurek, M. Správní právo procesní. 1. vydání. Praha: C. B. Beck, 2021, str. 313 a násl.

zásada má být prolomena, tak je k tomu tedy nutná výslovná právní úprava. Není přípustné, aby správní orgán svým rozhodnutím či postupem odňal účastníkům řízení právo podat řádný opravný prostředek, nota bene za situace, kdy speciální předpis ke správnímu řádu (tj. ust. § 34d odst. 5 zákona o drahách) jej také výslovně zmiňuje. K tomu lze pro souvislost odkázat např. na rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 19. 12. 2006, č. j. 1 Afs 56/2004-114, kde soud judikoval, cit.: „*Opravný prostředek – řádný nebo mimořádný – je vždy procesním institutem, který je plně v rukou účastníka řízení; je charakterizován tím, že účastník má subjektivní procesní právo na to, aby takový prostředek byl projednán v zákonem předpokládané procesní formě. Správní orgán se jej nemůže zbýt a zůstat pasivní; opravný prostředek musí být projednán předepsaným pořadem správních stolic; nestane-li se tak, dochází k porušení účastníkovy subjektivního procesního práva.*“

31. Proti rozhodnutí prvostupňového správního orgánu ve věci posouzení hospodářské vyváženosti lze podat řádný opravný prostředek, kterým je v souladu s ust. § 152 odst. 1 správního řádu rozklad, neboť rozhodnutí prvostupňového orgánu ve věci posouzení hospodářské vyváženosti je rozhodnutím, které vydal ústřední správní úřad v prvním stupni. Nikde v právním řádu není stanoveno, že by snad bylo podání rozkladu ve správním řízení o posouzení testu hospodářské vyváženosti vyloučeno, nýbrž tato obecná zásada je podtržena úpravou v zákoně o drahách. Ten s podáním rozkladu proti rozhodnutí prvostupňového správního orgánu ve věci posouzení hospodářské vyváženosti výslovně počítá v ust. § 34d odst. 5 zákona o drahách, které stanoví pro podání rozkladu lhůtu 1 měsíce ode dne oznámení rozhodnutí, což představuje speciální právní úpravu vůči ust. § 152 odst. 5 správního řádu ve spojení s § 83 odst. 1 správního řádu stanovující obecnou lhůtu pro podání rozkladu. Vnitrostátní právní řád tak jednoznačně právo podat rozklad v tomto typu řízení přiznává, resp. ho nevylučuje; tento fakt podtrhuje vedle obecné úpravy ve správním řádu i speciální úprava v zákoně o drahách.
32. Vyloučení možnosti podat rozklad v dané věci nelze dovozovat ani s ohledem na prvním stupněm dovozovanou údajnou nesprávnou transpozici čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU, neboť toto ani žádné jiné ustanovení uvedené směrnice vyloučení rozkladu nepožaduje. Směrnice 2012/34/EU rovněž nevyžaduje, aby snad orgán posuzující hospodářskou vyváženost svým rozhodnutím stanovoval možnost podávat speciální opravný prostředek uvedený ve výroku II. napadeného rozhodnutí. Čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU stanovuje některé náležitosti rozhodnutí o posouzení hospodářské vyváženosti a okruh subjektů oprávněných brojit proti takovému rozhodnutí. V této souvislosti podotýkám, že dle čl. 288 Smlouvy o fungování Evropské unie směrnice zavazuje každý členský stát, jemuž je určena, pokud jde o výsledek, jehož má být dosaženo, přičemž stanovení formy a prostředků je ponecháno vnitrostátním orgánům. Tomuto účelu směrnic odpovídá i dikce čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU, který hovoří o „*opětném posouzení rozhodnutí*“. Směrnice zde popisuje, co má být opravným prostředkem přezkoumáno a záměrně používá abstraktní pojem, který může mít v právních řádech různých členských států podobu různých institutů. Z dikce ani z cílů směrnice 2012/34/EU nelze dovozovat, že by s ohledem na čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU bylo nutné, aby národní zákonodárce vytvářel pro účely přezkumu rozhodnutí o posouzení hospodářské vyváženosti nový typ opravného prostředku, ani že by zákonodárce musel pro účely přezkumu rozhodnutí o hospodářské vyváženosti vyloučit aplikaci jiných v jeho právním řádu běžných opravných prostředků. O institutu nové žádosti

tam však není řeč, jakož i o tom, jak konkrétně má vypadat ono opětovné posouzení rozhodnutí. Směrnice 2012/34/EU požaduje po členských státech pouze to, aby opravný prostředek zajistil opětovné posouzení rozhodnutí. Podotýkám, že jde o opětovné posouzení rozhodnutí, nikoli žádosti samotné.

33. V této souvislosti dodávám, že je na národním zákonodárci, aby rozhodl, jakou bude mít přesně podobu úprava posuzování hospodářské vyváženosti, resp. přezkum rozhodnutí regulačního orgánu, a to za současného dodržení pravidel stanovených směrnicí 2012/34/EU. Český zákonodárce pro výše zmíněné *opětovné posouzení tohoto rozhodnutí* zavedl (ponechal) formu rozkladu, jakožto řádného opravného prostředku. Tento opravný prostředek totiž slouží k přezkumu prvostupňového rozhodnutí správního orgánu, tedy k tomu, co po členských státech směrnice 2012/34/EU požaduje, což je opětovné posouzení rozhodnutí. Zákonodárce zde pouze stanovil delší lhůtu, než je v obecné úpravě správního řádu, a to patrně z důvodu, že čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU hovoří o stanovení lhůty. Tuto skutečnost rovněž potvrzuje důvodová zpráva k novele zákona o drahách provedené zákonem č. 367/2019 Sb., která zavedla posuzovanou úpravu rozkladu, cit.: *„Odstavec 5 provádí ustanovení čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU ve znění směrnice (EU) 2016/2370, které požaduje, aby všechny dotčené subjekty měly možnost využít opravného prostředku proti rozhodnutí Úřadu, a to ve lhůtě jednoho měsíce od vydání rozhodnutí. Osobou oprávněnou k podání opravného prostředku, v tomto případě rozkladu, bude vždy žadatel, jako hlavní účastník řízení podle § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu. K podání rozkladu však budou oprávněni rovněž vedlejší účastníci podle § 27 odst. 2 správního řádu, kterými mohou být ostatní osoby oprávněné k podání žádosti, neboť mohou být identifikovány jako dotčené osoby, které mohou být rozhodnutím přímo dotčeny ve svých právech nebo povinnostech. Okruh účastníků řízení je navíc povinen zjišťovat z úřední povinnosti správní orgán, který řízení vede, a který účastníkům umožní v řízení činit úkony, tedy i podat rozklad. Lhůta je v tomto případě stanovena odchýlně od obecné lhůty pro podání rozkladu podle § 83 ve spojení s § 152 odst. 5 správního řádu.“* Český zákonodárce znaje ustanovení a povinnosti vyplývající ze směrnice 2012/34/EU, tyto promítl do zmíněné novelizace zákona o drahách v souladu s národními procesními postupy. Nelze tedy dojít k závěru o nesprávné transpozici čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU.
34. Mám tak za to, že Česká republika transponovala čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU do vnitrostátního práva tím, že zakotvila (nevyloučila) v § 34d odst. 5 zákona o drahách rozklad, který umožňuje slovy směrnice *opětovné posouzení rozhodnutí* regulačního subjektu o provedení testu hospodářské vyváženosti, když rovněž pro podání rozkladu stanovila specifickou lhůtu (ostatní podmínky podání opravného prostředku vyplývají z obecné úpravy). Rozklad ve smyslu § 34d odst. 5 zákona o drahách je tudíž nutné chápat skutečně jako rozklad, tedy řádný opravný prostředek se vším, co to obnáší.⁴ Tento závěr potvrzuje rovněž velmi

⁴ Pro úplnost lze ještě doplnit, že právě rozklad je nejpříležitavějším prostředkem k docílení opětovného posouzení rozhodnutí regulačního subjektu, neboť dochází k plnému přezkumu a jeho předmětem je právě *„toto rozhodnutí“*. Naopak institut nové žádosti, jak to vykonstruoval prvostupňový orgán, vlastně nevede k přezkumu *„toto rozhodnutí“*, ale jde o nové (opětovné) posouzení provedení testu hospodářské vyváženosti. Stranou nechávám všechny další procesní složitosti, které by opětovné nové posouzení mohlo přinášet, jako je patrně nutnost vedení přezkumného řízení, pokud by oné nové žádosti Úřad viděl za případné vyhověti, když toto by rovněž nemuselo být stihnuto ve lhůtách pro přidělování kapacity dráhy. Z úřední činnosti je mi rovněž známo, že proti závěrům napadeného rozhodnutí byla podána správní žaloba s návrhem na vydání předběžného opatření. To tak de facto vede k dvojkolejnosti posuzování

recentní usnesení Krajského soudu v Brně ze dne 14. 2. 2024, č. j. 29 Af 5/2024-51, kde soud právě k dané otázce uvedl, že závěr ÚPDI o nesprávné transpozici (a návazné úvahy o opravných prostředcích) je nesprávný. Krajský soud judikoval následující, cit.: „*Krajský soud je naopak toho názoru, že v § 34d odst. 5 zákona o drahách předvídaný rozklad (dle § 150 správního řádu) a řízení o něm naplňuje v čl. 11 odst. 3 směrnice 2012/34/EU stanovená kritéria pro zakotvení „speciálního opravného prostředku“ proti rozhodnutí o hospodářské vyváženosti osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Ke stejnému závěru dochází jak odborná literatura (srov. např. Kašová, E. Rozklad jako opravný prostředek proti rozhodnutí Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, Správní právo č. 12/2022, nebo Lojda, J. Zákon o drahách. Komentář, § 34d, Wolters Kluwer: Praha 2022), tak zjevně i žalovaný, který je věcně příslušným pro rozhodování o podaném rozkladu.*“

35. Pro srovnání lze ještě uvést, že např. slovenský zákonodárce se rozhodl jít jinou cestou než český, a právo brojit proti rozhodnutí regulátora ve věci posuzování hospodářské vyváženosti řádným opravným prostředkem výslovně v příslušném zákoně vyloučil. Skutečnost, že tak učinil slovenský zákonodárce, však nemůže být oporou pro výklad, že český zákonodárce tak měl učinit také, a že tak úpravu rozkladu v § 34d odst. 5 zákona o drahách může moc výkonná svým rozhodnutím ignorovat. Takový přístup narušující princip dělby moci nelze v materiálním právním státě akceptovat.
36. Důvodem pro vyloučení zákonem explicitně přiznaného práva na podání řádného opravného prostředku nemohou být ani případné obavy prvostupňového orgánu, jež lze vyčíst z jeho stanoviska k podanému rozkladu, že by některá řízení o žádostech nemusela být stihnuta včas, tedy tak, aby železničnímu podniku žádajícímu o přístup mohla být přidělena příslušná kapacita dráhy ve stanoveném termínu. Správní orgán není oprávněn k takovému rozhodnutí o odejmutí práva na řádný opravný prostředek. Je však na správním orgánu, aby řízení vedl tak, aby účastník řízení (zde oznamovatel nové služby) měl reálnou možnost se svých hmotných práv rovněž skutečně dobrat (realizovat je), k tomu je v řízení vybaven odpovídajícími nástroji. Správní orgán nesmí v řízení připustit průtahy, když z čl. 9 nařízení 1795 nelze dovodit právo objednatele či železničního podniku plnění smlouvy na veřejné služby toto správní řízení protahovat, resp. podklady, kterými disponují, záměrně správnímu orgánu nepředkládat, aby ten nebyl schopen provést test hospodářské vyváženosti.
37. Shrnuji tak, že úvahy prvostupňového orgánu stran nemožnosti podat rozklad a existence „speciálního“ opravného prostředku, jež se promítly jak do výroku II. napadeného rozhodnutí, tak i poučení, jsou zcela nesprávné. Z výše uvedeného je patrné, že výrok II. napadeného rozhodnutí nemůže v rámci přezkumu napadeného rozhodnutí obstát. Nelze dovozovat, že by proti rozhodnutí o provedení testu hospodářské vyváženosti bylo přípustné brojit speciálním opravným prostředkem uvedeným ve výroku II. napadeného rozhodnutí. **Tím méně lze dovozovat, že by snad prvostupňový orgán mohl svým rozhodnutím takovýto speciální opravný prostředek vytvářet a přebírat tím roli moci zákonodárné.**
38. Při posuzování výroku II. napadeného rozhodnutí jsem dospěl k závěru, že tento výrok je nicotný dle ust. § 77 správního řádu, neboť k vydání výroku II. napadeného rozhodnutí nebyl

téže věci, zatímco připuštění rozkladu bez existence institutu nové žádosti jasně rozlišuje, kdy probíhá přezkum v rámci správních orgánů a kdy je již prostor pro následný přezkum ze strany správních soudů.

prvostupňový orgán vůbec věcně příslušný, respektive absentuje zde pravomoc ÚPDI v této věci rozhodovat. Dle § 10 správního řádu jsou správní orgány věcně příslušné jednat a rozhodovat ve věcech, které jim byly svěřeny zákonem nebo na základě zákona. Vytváření opravných prostředků nebylo svěřeno prvostupňovému orgánu ani žádnému jinému správnímu orgánu, a to ani vnitrostátním, ani unijním předpisem; pouze zákonodárce může stanovit, jaké opravné prostředky jsou proti určitému správnímu rozhodnutí přípustné, či naopak přípustné nejsou. Z tohoto důvodu jsem dle § 77 odst. 2 části věty před středníkem správního řádu prohlásil nicotnost výroku II. napadeného rozhodnutí.

39. Co se týká dopadů uvedené vady na poučení obsažené v napadeném rozhodnutí, resp. na právo účastníků řízení podat opravný prostředek, konstatuji následující. Účastníci řízení, kteří nesouhlasili s meritorním posouzením věci, tedy výsledkem testu hospodářské vyváženosti, proti tomu závěru svými podáními u Úřadu brojili, když jejich podání byla druhostupňovým orgánem přijata a jsou projednávána jako přípustné a včasné rozklady, bez ohledu na to, jak byla označena, neboť správní orgán vychází dle § 37 odst. 1 správního řádu z obsahu podání. K porušení subjektivních procesních práv účastníků řízení tak nedošlo, resp. toto bylo včas zhojeno.

V. Přezkum rozkladových námitek

40. Jelikož s ohledem na shora uvedené nejsou pochyby, že účastníci řízení mohli podat v dané věci přípustné rozklady, což také, ač nesprávně poučení, včas učinili, je namístě přistoupit k věcnému přezkumu napadeného rozhodnutí. Dále se tedy vyjádřím k jednotlivým námitkám účastníků řízení, přičemž vzhledem ke skutečnosti, že se jejich námitky do jisté míry překrývají, vypořádám námitky souhrnně, a to na základě principu, že povinnost řádně odůvodnit rozhodnutí nelze mechanicky ztotožňovat s povinností poskytnout podrobnou odpověď na každý jednotlivý argument. Odpověď na základní námitky v sobě může v některých případech konzumovat i odpověď na některé námitky dílčí a související.⁵ V této souvislosti dodávám, že argumenty společnosti České dráhy ohledně možnosti brojit proti napadenému rozhodnutí rozkladem pokládám vzhledem k obsahu předchozí části tohoto rozhodnutí za vyřízené.
41. V souvislosti s vypořádáním námitek považuji za vhodné vyjádřit se k tomu, co přesně je v rámci tohoto správního řízení předmětem přezkumu Posuzovaná smlouva o veřejných službách byla sjednána s následující dobou plnění: na linkách R14B a R27 do konce platnosti jízdního řádu 2019/2020 (jeden rok), na linkách R9, R10 a R23 do konce platnosti jízdního řádu 2020/2021 (dva roky), na linkách Ex6 a R16 do konce platnosti jízdního řádu 2023/2024 (pět let), na linkách Ex7, R11A a R17 do konce platnosti jízdního řádu 2024/2025 (šest let), na lince R11B do konce platnosti jízdního řádu 2025/2026 (sedm let), na lince R12 do konce platnosti jízdního řádu 2026/2027 (osm let) a na zbylých linkách (tj. na linkách Ex1, Ex3, Ex4, Ex5, R15, R19 a R20) do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029 (deset let). Dodatkem č. 3 bylo m. j. sjednáno prodloužení doby plnění smlouvy, a to na linkách Ex6 a R16 do konce platnosti jízdního řádu 2025/2026 (o 2 roky) a na linkách Ex3, Ex5, R15 do konce platnosti jízdního řádu 2033/2034 (o 5 let).

⁵ Srov. blíže rozsudky Nejvyššího správního soudu ze dne 14. 2. 2013, č. j. 7 As 79/2012-54; ze dne 29. 8. 2013, č. j. 7 As 182/2012-58; ze dne 19. 2. 2014, č. j. 1 Afs 88/2013-66.

42. Správní řízení, v němž prvostupňový orgán vydal napadené rozhodnutí, bylo zahájeno na žádost Ministerstva dopravy za situace, kdy ještě nebyl uzavřen dodatek č. 3⁶. Předmět tohoto správního řízení je posouzení žádosti Ministerstva dopravy. Žádost Ministerstva dopravy ani předmět tohoto řízení se v čase nevyvíjel. Konstatuji proto, že předmětem tohoto správního řízení není posuzování vlivu oznámené nové služby na hospodářskou vyváženost služeb, které budou provozovány na základě dodatku č. 3.
43. Před vlastním vypořádáním námitek uvedených v rozkladech považuji za vhodné ve stručnosti shrnout postup prvostupňového orgánu při provádění testu hospodářské vyváženosti. Prvostupňový orgán si nejprve vyžádal podklady od Ministerstva dopravy, společnosti České dráhy a Správy železnic, státní organizace. Prvostupňový orgán rovněž vycházel z údajů uvedených v žádosti o provedení testu hospodářské vyváženosti. Z napadeného rozhodnutí plyne, že prvostupňový orgán vyšel z údajů získaných od Ministerstva dopravy, dle kterých může oznámená služba ovlivnit 54,5 % cestujících linky R19, výsledkem čehož by byl podíl nerealizovaných tržeb ve stanicích obslužených novou službou 31 %, na celé lince by se podle Ministerstva dopravy jednalo o nerealizované tržby ve výši 16,9 %. Prvostupňový orgán k tomu uvedl, že postup, na základě kterého Ministerstvo dopravy k uvedeným údajům dospělo, považuje za přijatelný, dále ale podotkl, že výsledek je 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.
44. Prvostupňový orgán dále porovnal jízdní řád linky R19 uvedený v dotčené smlouvě a aktuální jízdní řád této linky platný od 3. 9. 2023. Prvostupňový orgán rovněž porovnal zastavovací politiku nové služby a posuzované smlouvy o veřejných službách. Úřad rovněž zohlednil časové rozložení nové služby v průběhu dne ve srovnání se spoji provozovanými na základě dotčené smlouvy o veřejných službách. Prvostupňový orgán v této souvislosti dovedl, že pokud by se však za směrodatnou považovala blízkost času odjezdů, linku R19 by ohrožovaly pouze 3 spoje nové služby. Postupem předloženým objednatelům a při započtení jen 3 spojů nové služby, které jsou blízkými alternativami, by se pak procento snížení tržeb mohlo snížit až na 7,86 %.
45. Z napadeného rozhodnutí dále plyne, že prvostupňový orgán zohlednil okolnost, že nová služba ovlivní polovinu z období 10 jízdních řádů, pro které byla posuzovaná smlouva o veřejných službách sjednána, z čehož prvostupňový orgán dovedl, že odhadovaná výše nerealizovaných tržeb z jízdného podle objednatele u části smlouvy pro linku R19 ve výši 16,9 % za jízdní řád 2024/25 tedy odpovídá 8,45 % po přepočtení na ovlivněnou dobu trvání smlouvy. Prvostupňový orgán dále uvedl, že obdobně platí, že výše uvedené procento zjištěné při zohledňování blízkosti času odjezdů by po přepočtení na ovlivněnou dobu trvání smlouvy činilo 3,95 %⁷. Z rozhodnutí plyne, že nic z výše uvedených údajů nemohlo dle prvostupňového orgánu zakládat podstatný negativní dopad na hospodářskou vyváženost dotčené smlouvy.
46. Tyto údaje prvostupňový orgán dále porovnal s údaji zaslánymi společností České dráhy a dospěl k závěru, že snížení tržeb z jízdného vypočteného Českými drahami je nadhodnoceno. Prvostupňový orgán dále uvedl, že shledal dopad nové služby na linky Ex1 a Ex3, které jsou

⁶ Správní řízení bylo zahájeno dne 20. 7. 2023, dodatek č. 3 byl uzavřen dne 21. 7. 2023.

⁷ Jedna polovina z 7,86 % činí 3,93 %, nikoliv 3,95 %, tato nepřesnost ovšem závěry prvostupňového orgánu evidentně nijak neovlivnila, okolnost, že únik tržeb by byl po přepočtení na ovlivněnou dobu trvání smlouvy ještě nepatrně nižší, z povahy věci nemůže zpochybnit závěr o nepodstatnosti úniku tržeb.

také provozované na základě dotčené smlouvy, zanedbatelným. Úřad dále posuzoval další kritéria pro posouzení hospodářské vyváženosti (čl. 10 nařízení 1795) a nedovodil přitom, že by nová služba měla mít podstatný negativní dopad na posuzovanou smlouvu o veřejných službách.

Námítky nesprávně určeného dopadu na výnosnost posuzované drážní dopravy

47. Ve vztahu k námitkám ohledně budoucí situace na trhu a prognóz ohledně dopadu nové služby na osobní drážní dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách považují za vhodné se nejprve obecně vyjádřit k povaze skutkového stavu zkoumaného v napadeném rozhodnutí i v tomto rozhodnutí. Předně platí, že při zkoumání situace na trhu je potřeba náležitým způsobem zohledňovat, že na trhu působí racionální subjekty sledující naplnění svých ekonomických zájmů v co největší míře. Od těchto subjektů tak lze čekat, že budou racionálním způsobem reagovat na podněty, a to i za situace, kdy z právní úpravy neplyne výslovná povinnost takto jednat.
48. V této souvislosti poukazují na čl. 10 odst. 3 písm. c) nařízení 1795, kde je stanoveno, že regulační orgán zohlední možné konkurenční reakce železničního podniku, který plní smlouvu o veřejných službách, což je v případě nyní přezkoumávané věci společnost České dráhy. Společnost České dráhy má relativně velký prostor pro reakci na novou oznámenou službu, jak ostatně uvedl i prvostupňový orgán, a vzhledem k systému kompenzací, který je stanoven v předmětné smlouvě o veřejných službách, lze hovořit i o omezené motivaci pro reakci na oznámenou novou službu ze strany společnosti České dráhy. Přesto lze očekávat, že společnost České dráhy bude o zákazníky s oznamovatelkou (a jinými dopravci) soupeřit už jen proto, že je nebude chtít přenechat své konkurenci. Situace na trhu (zejména okolnost, že se jedná o liniovou infrastrukturu, a dále silná regulace ze strany národního i unijního zákonodárce) sice omezuje prostor pro konkurenční reakci společnosti České dráhy na novou službu, ale nezabraňuje jí zcela.
49. Ve vztahu k těmto okruhům námitek je třeba, abych se nejprve vyjádřil k možnému dopadu oznámené nové služby na ziskovost předmětných služeb dle ust. čl. 10 odst. 1 písm. a) nařízení 1795. Součástí posuzované smlouvy o veřejných službách je i ustanovení o poskytovaných kompenzacích, které navazuje na úpravu stanovenou ve vyhlášce č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. V souladu s touto vyhláškou je pro účely linek provozovaných na základě předmětné smlouvy o veřejných službách stanoven tzv. čistý příjem, který má dopravce na trati dosáhnout, a výše kompenzace je potom určena tak, aby dosáhla uvedeného čistého příjmu.
50. Ve vztahu k posuzovanému dopadu nové služby je nutno poznamenat, že dle ustanovení čl. 10 odst. 2 věty první nařízení 1795 platí, že analýza (tj. test hospodářské vyváženosti) by se měla vztahovat na smlouvu o veřejných službách v celém rozsahu, nikoli na jednotlivé služby provozované na jejím základě, po celou dobu jejího trvání.
51. Prvostupňový orgán se ve své analýze zaměřoval na dopad nové služby na stávající linky R19, Ex1 a Ex3. Vzhledem k okolnosti, že nová služba bude mít dopad zejména na tyto linky, podrobil tak vlastně prvostupňový orgán novou službu přísnější analýze, než by vyžadovala právní úprava, neboť posuzovaná smlouva o veřejných službách se krom uvedených 3 linek vztahuje i na 16 dalších linek. Vzhledem k tomu, že i z takto přísněji nastavených kritérií

prvostupňový orgán dovodil, že novou službou nebude ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách, plyne tak z analýzy provedené prvostupňovým orgánem, že tím spíše nebude ohrožena hospodářská vyváženost posuzované smlouvy o veřejných službách.

52. Společnost České dráhy ve svém rozkladu dovozuje, že nová služba bude mít za následek snížení tržeb a ztrátu v řádu desítek milionů Kč.⁸ V této souvislosti považují za vhodné v následující tabulce poukázat na výši kompenzací vztahující se k posuzované lince a na celkovou výši kompenzací, která plyne z dodatků 1 a 2 k posuzované smlouvě o veřejných službách.

kompenzace	Jízdní řád 2020/2021	Jízdní řád 2021/2022	Jízdní řád 2022/2023
R19	194 119 141,00 Kč	268 144 882,00 Kč	318 378 272,00 Kč
celkem	3 667 603 911,00 Kč	3 157 666 131,00 Kč	4 268 881 055,00 Kč

53. Jak patrně, kompenzace pro linku R19 činily pro období jízdního řádu 2020/2021 5,3 % z celkové částky, pro období jízdního řádu 2021/2022 8,5 % z celkové částky a pro období jízdního řádu 2022/2023 7,5 % z celkové částky.
54. S ohledem na výše uvedené k námitce společnosti České dráhy, že prvostupňový orgán nebral v úvahu podklady, které společnost České dráhy zaslala, a zcela pomínil, že jí hrozí výše uvedený propad tržeb a ztráta, konstatuji, že i kdyby se takovýto odhad naplnil, tak by to vzhledem k výše uvedeným částkám kompenzací a vzhledem k výše popsanému mechanismu určování výše kompenzací nemohlo představovat podstatný negativní dopad na ziskovost služeb, které železniční podnik provozuje na základě smlouvy o veřejných službách (čl. 10 odst. 1 písm. a) nařízení 1795) ani podstatný negativní dopad na čisté náklady vzniklé příslušnému orgánu, který udělil smlouvu o veřejných službách (čl. 10 odst. 1 písm. b) nařízení 1795). V této souvislosti připomínám, že dle čl. 15 preambule nařízení 1795 platí, že „[p]ři posuzování toho, zda je dopad podstatný, by měl regulační subjekt zohlednit kritéria, jako zda by nová služba ohrozila životaschopnost a kontinuitu veřejné služby tím, že by plnění smlouvy o veřejných službách nebylo pro provozovatele veřejných služeb ekonomicky udržitelné, nebo že by znamenala podstatné zvýšení čistých nákladů vzniklých příslušnému orgánu.“ Z výše uvedených údajů přitom vůbec neplyne, že by měly nastat okolnosti uvedené v citovaném článku preambule nařízení 1795. Dovožuji tedy, že uvedená námitka společnosti České dráhy nemůže být důvodem pro změnu či zrušení výroku I. napadeného rozhodnutí. Ze stejného důvodu musím konstatovat, že podstatný negativní dopad na smlouvu o veřejných službách nemůže být zapříčiněn ani snížením výnosů o 32 milionů ročně⁹, jak ve svém rozkladu dovozuje Ministerstvo dopravy.
55. K závěru o podstatném negativním dopadu nové služby na posuzovanou smlouvu o veřejných službách a z toho plynoucí nezákonnosti či nesprávnosti napadeného rozhodnutí tedy nelze dospět ani při zohlednění odhadů poskytnutých společností České dráhy, které předvídají vyšší dopad oznámené nové služby na posuzovanou smlouvu o veřejných službách než odhady zaslané Ministerstvem dopravy a odhady prezentované v napadeném rozhodnutí. Z uvedeného dovožuji, že tím spíše nelze dovodit podstatný negativní dopad nové služby na posuzovanou smlouvu o veřejných službách a z toho plynoucí nezákonnosti či nesprávnosti

⁸ Společnost České dráhy v této souvislosti v rozkladu prezentuje přesné částky.

⁹ Společnost České dráhy ve svém rozkladu dovozuje výraznější snížení tržeb než Ministerstvo dopravy.

napadeného rozhodnutí z námitek společnosti České dráhy spočívající ve zpochybňování závěru prvostupňového orgánu ohledně výše poklesu tržeb, nárůstu celkového počtu cestujících a závěrů prvostupňového orgánu ohledně porovnávání zastavovací politiky nové služby a spojů provozovaných na základě posuzované smlouvy o veřejných službách; tyto námitky tak nemohou být důvodem pro změnu či zrušení výroku I. napadeného rozhodnutí.

56. K argumentu společnosti České dráhy, že vyčíslila očekávané snížení tržeb způsobené provozováním ohlášené nové služby za roční období jízdního řádu 2025, tedy ročně, a nikoliv za celé zbývající pětileté období provozu linky R19 do konce JŘ 2029, konstatuji, že z napadeného rozhodnutí neplyne, že by se snad prvostupňový orgán dopustil chyby, kterou mu společnost České dráhy v rozkladu vytýká. Jak plyne z napadeného rozhodnutí, prvostupňový orgán v napadeném rozhodnutí všechny údaje poměřoval tak, aby odpovídaly období 1 roku, resp. jednoho jízdního řádu v trvání 1 rok.
57. V této souvislosti dodávám, že údaje získané od Ministerstva dopravy i údaje získané od společnosti České dráhy jsou založené na fungování linek na předemné trati z minulosti. Do těchto údajů je poměrně rozpočítaná nová služba. Tyto údaje je namístě zohledňovat při posuzování hospodářské vyváženosti, zároveň je ovšem třeba reflektovat okolnost, že současně opomíjejí možnou konkurenční reakci společnosti České dráhy dle čl. 10 odst. 3 písm. c) nařízení 1795. Společnost České dráhy má potenciál na oznámenou novou službu reagovat, a účastnit se tak konkurenčního boje¹⁰. Na budoucí postavení společnosti České dráhy nelze nahlížet tak, že tato společnost bude toliko pasivně akceptovat, co jí nová situace na trhu způsobí, a prosté zohlednění minulostních dat by právě k takovému závěru mohlo vést. Účelem nařízení 1795 není ještě více uzavírat trh, resp. vytvářet další překážky vstupu na něj. Na data získaná od Ministerstva dopravy založená na minulém vývoji je nutné nahlížet pro účely posuzování hospodářské vyváženosti tak, že společnost České dráhy má potenciál, aby výsledná situace byla pro ni (a pro Ministerstvo dopravy) příznivější, než ukazují predikce založené na datech z minulosti.
58. K argumentu Ministerstva dopravy, že vědomě do svého posouzení dopadu na smlouvu o veřejných službách nezařadilo paralelní objednávané linky R18 Praha – Česká Třebová – Luhačovice a Ex3 Praha – Brno – Břeclav – hranice se Slovenskem a Rakouskem, i když fakticky i na těchto linkách může dojít k dílčím dopadům, konstatuji, že z posuzované smlouvy o veřejných službách jsou 2 linky, které jsou provozovány na trase, na které má být provozována i oznámená nová služba, tj. na trase Praha – Pardubice, a to linky Ex3 a R19, dalších 17 linek zajišťovaných na základě posuzované smlouvy o veřejných službách není, respektive nebylo provozováno na shodné trase jako oznámená nová služba. Dopad na linky Ex3 a R19 (a linky Ex1, jejíž trasa se s trasou oznámené nové služby částečně kryje) byl již v napadeném rozhodnutí náležitě zohledněn. Okolnost, že ve svém rozkladu Ministerstvo dopravy upozorňuje na linku R18, na kterou by mohla mít oznámená služba určitý dopad, zde vůbec není relevantní, neboť linka R18 není provozována na základě posuzované smlouvy o veřejných službách, a posouzení dopadu na tuto linku tak není předmětem tohoto správního řízení.

¹⁰ Např. změnou cenové politiky, změnou poskytovaných služeb, reklamní kampaní atd.

59. Z výše uvedených důvodů proto nemohu dovodit, že by některá z námitek ohledně nesprávně určeného dopadu na výnosnost posuzované drážní dopravy měla mít za následek změnu nebo zrušení výroku I. napadeného rozhodnutí.
60. V této souvislosti dodávám, že v závěru, že nová služba nebude mít podstatný negativní dopad na výnosnost posuzované drážní dopravy, mne dále utvrzuje sama okolnost, že Ministerstvo dopravy a společnost České dráhy uzavřely dne 21. 7. 2023 výše uvedený dodatek č. 3 k posuzované smlouvě o veřejných službách. Lze očekávat, že Ministerstvo dopravy i společnost České dráhy postupují při uzavírání smluv a dodatků k nim s péčí řádného hospodáře, tím spíše u tak významných ujednání, jako je dodatek č. 3. Ministerstvo dopravy a společnost České dráhy uzavřely dodatek č. 3 i při vědomí, že je možné, že oznamovatelka začne od 15. 12. 2024 provozovat konkurenční novou službu.¹¹ Z časového hlediska přitom Ministerstvo dopravy a společnost České dráhy mohly s prodloužením doby plnění posuzované smlouvy o veřejných službách na linkách Ex3, Ex5, R15 do konce platnosti jízdního řádu 2033/2034 (o 5 let), které bylo realizováno na základě dodatku č. 3, vyčkat do doby, než bude jasné, zda nová služba bude provozována, nebo nikoliv. I kdyby snad Ministerstvo dopravy a společnost České dráhy předpokládaly, že oznámená nová služba neobstojí v testu hospodářské vyváženosti dle § 34d zákona o drahách, bylo by v případě, že by oznámená nová služba představovala podstatné ohrožení jejich zájmů, logické a v souladu s povinností péče řádného hospodáře, aby s prodloužením doby plnění posuzované smlouvy o veřejných službách vyčkaly až do doby, než bude jasné, zda nová služba bude provozována, nebo nikoliv, aby tak případně nebyly vázány v nevýhodném smluvním vztahu déle, než jak bylo stanoveno v původní smlouvě. K tomu ovšem nedošlo. Za této situace je namístě konstatovat, že Ministerstvo dopravy a společnost České dráhy si evidentně nepočínají tak, že by oznámená nová služba představovala podstatné ohrožení jejich zájmů. Výše uvedená okolnost představuje poznatek ohledně skutkového stavu plynoucí ze správního spisu, který mne utvrzuje v závěru, že nová služba nebude mít podstatný negativní dopad na výnosnost posuzované drážní dopravy.

Porušení čl. 10 odst. 3 písm. c) nařízení 1795

61. K námitce, že prvostupňový orgán porušil čl. 10 odst. 3 písm. c) nařízení 1795, když se při zohledňování kritéria pro posouzení hospodářské vyváženosti uvedeného v tomto ustanovení (možné konkurenční reakce železničního podniku, který plní smlouvu o veřejných službách) opomněl zabývat spoji provozovanými dopravcem společností RegioJet a.s., konstatuji, že v rámci posuzování tohoto kritéria skutečně není nutné se zabývat spoji provozovanými touto společností, neboť spoje provozované touto společností nejsou provozovány na základě posuzované smlouvy o veřejných službách ani nepředstavují oznámenou novou službu. Námitce proto nelze vyhovět.

Snížení počtu spojů

62. Ve vztahu k tvrzení, že oznámená nová služba nemusí mít za následek snížení počtu spojů provozovaných na předmětné trati na základě smlouvy o veřejných službách, konstatuji, že ani

¹¹ Oznámení o plánovaných nových službách v osobní drážní dopravě týkající se i nové služby bylo dne 19. 6. 2023. zveřejněno na úřední desce Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře, viz dokument č. j. UPDI-2070/23/UM, který tvoří součást správního spisu.

případná nejistota ohledně budoucího vývoje počtu spojů ovšem dle mého názoru nemůže svědčit ve prospěch závěru, že novou službou bude ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy o veřejných službách. Obecně platí, že smlouva o poskytování veřejných služeb, která je předmětem posuzování hospodářské vyváženosti, může být v průběhu času měněna v souladu s právními předpisy a v souladu se svými ustanoveními¹², to ale nic nemění na okolnosti, že předmětem posuzování hospodářské vyváženosti je smlouva o veřejných službách v takovém znění, v jakém byla regulačnímu orgánu předložena k posouzení. V rámci posuzování dopadu nové služby na hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách není namístě zkoumat potřebnost budoucích smluv o veřejných službách.

Nesprávné posouzení čistých přínosů pro zákazníka

63. Nemohu přisvědčit ani námitce společnosti České dráhy, že prvostupňový orgán nesprávně posoudil čistý přínos nové služby. Nemám za to, že čistý přínos nové služby by existoval toliko za předpokladu, že by nová služba nabídla cestujícím takový přínos, který společnost České dráhy vůbec nenabízí. Nemám za to, že okolnost, že společnost České dráhy nabízí obdobné služby, bude mít za následek, že čistý přínos nové služby bude nulový.
64. Čistý přínos nové služby pro zákazníka bude existovat i za situace, že na dané trati společnost České dráhy také nabízí dvě vozové třídy a možnost přepravy hendikepovaných (imobilních) cestujících. Čistý přínos lze jednoznačně spatřit v rozšíření nabídky služeb. Služby poskytované společností České dráhy nebudou zcela jistě úplně stejné jako ty, které bude poskytovat oznamovatelka. Právě možnost výběru různých typů vozidel, uspořádání interiéru, způsobu nástupu do vozidla, různých rezervačních systémů, nabídka stravovacích služeb atp. dává cestujícímu větší možnost volby toho, co mu více vyhovuje. Dalším podstatným čistým přínosem pro zákazníky je samotné navýšení počtu spojů.

Porušení čl. 10 odst. 5 písm. b) a c) nařízení 1795

65. K argumentu společnosti České dráhy, že se prvostupňový orgán nedostatečně zabýval možností, že dotčený úsek dráhy bude prohlášen za přetížený, v prvé řadě uvádím, že ani případné prohlášení předmětného úseku za přetížený z důvodu provozu oznámené služby by nemělo negativní vliv na provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Z Prohlášení o dráze na rok 2023¹³ plyne, že nelze-li uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení volné kapacity dráhy, pak má osobní drážní doprava provozovaná na základě smlouvy o veřejných službách před osobní drážní dopravou provozovanou bez takovéto smlouvy přednost. Dále v této souvislosti upozorňuji na ust. § 34a odst. 5 zákona o drahách, které v případě přetížení tratě garantuje přednostní přidělení kapacity dopravě provozované na základě smlouvy o veřejných službách¹⁴
66. V této souvislosti konstatuji, že námitku společnosti České dráhy, že uvedená argumentace je irelevantní, nemohu akceptovat. Uvedená argumentace dle mého názoru představuje velmi

¹² Viz zejm. čl. 3, 7 a 8 posuzované smlouvy o veřejných službách. V této souvislosti pro úplnost upozorňuji, že předmětem přezkumu v tomto řízení není soulad posuzované smlouvy o veřejných službách a jejich dodatků s normami stanovenými právními předpisy vztahujícími se k problematice veřejného zadávání.

¹³ Viz dokument č. j. ÚOHS-11561/2024/164 bod 4.5.4.

¹⁴ Přednostní postavení dle § 34a odst. 5 zákona o drahách má rovněž mezinárodní nákladní doprava a kombinovaná doprava.

důležitou okolnost, kterou je při posuzování čl. 10 odst. 5 písm. b) a c) nařízení 1795 nutno náležitým způsobem zohlednit. Dopad na dopravu provozovanou na základě smlouvy o veřejných službách je i z pohledu kritérií stanovených čl. 10 odst. 5 písm. b) a c) nařízení 1795 tím nejdůležitějším hlediskem. Jakkoliv by bylo možné dovozovat, že kritéria stanovená v čl. 10 odst. 5 písm. b) a c) nařízení 1795 přímo nesouvisí s dopadem nové služby na hospodářskou vyváženost smlouvy o veřejných službách, stále se jedná o kritérium pro posouzení tohoto dopadu, čemuž odpovídá i samotné zařazení těchto kritérií do čl. 10 nařízení 1795.

67. Obecně platí, že s každou novou provozovanou drážní dopravou z povahy věci roste riziko, že bude určitý úsek trati prohlášen za přetížený. V daném případě pak žádná skutečnost ani vyjádření Správy železnic, státní organizace nenasvědčuje tomu, že by oznámená nová služba měla mít za následek zásadní zhoršení výkonnosti či kvality železničních služeb na daných úsecích.
68. Z ustanovení čl. 10 odst. 5 písm. b) a c) nařízení 1795 nelze dovozovat, že by účelem testu hospodářské vyváženosti mělo být nějakým způsobem znevýhodňovat osobní drážní dopravu neprovozovanou na základě smlouvy o veřejných službách oproti železniční dopravě odlišné od osobní železniční dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách. Respektuji proto pořadí přidělování kapacity plynoucí ze zákona a z prohlášení o dráze a konstatuji, že ačkoliv nelze vyloučit, že v budoucnu může být dotčená trať prohlášena za přetíženou a nové službě bude v souladu s výše uvedenými pravidly přidělena kapacita před jinou železniční dopravou (např. vnitrostátní nákladní dopravou), nemůže být tato eventualita důvodem pro dovození, že nová služba bude mít za následek podstatný negativní dopad na smlouvu o veřejných službách.
69. Nemohu souhlasit s námitkou společnosti České dráhy, že prvostupňový orgán nesprávně posoudil vliv nové služby na kritéria uvedená v čl. 10 odst. 5 písm. b) a c) nařízení 1795.

VI. Změna výroku I. napadeného rozhodnutí

70. Jak plyne z předcházejících odstavců, prvostupňový orgán dospěl věcně ke správnému závěru, že posuzovanou novou službou nebude ohrožena hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Nicméně tento závěr se řádným způsobem nepromítl do formulace výroku I. napadeného rozhodnutí, proto tento výrok musím zkorigovat.
71. Řízení o posouzení hospodářské vyváženosti je zahájeno na žádost dle § 34d odst. 2 zákona o drahách. Jeho předmětem je posouzení podané žádosti. Prvostupňové meritorní rozhodnutí, které bude výsledkem řízení o žádosti dle § 34d odst. 2 zákona o drahách, má tomuto předmětu řízení odpovídat.¹⁵ Ve výrokové části takového prvostupňového rozhodnutí tak Úřad musí uvést, zda novou službou oznámenou dle § 34d odst. 1 zákona o drahách vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ohrožena bude, nebo ohrožena nebude, anebo ohrožena

¹⁵ Pro úplnost lze dodat, že i čl. 11 odst. 2 směrnice 2012/34/EU počítá s tím, že „o tom, zda byla ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby, rozhodne příslušný regulační subjekt“, a to na základě žádosti oprávněné osoby. V návaznosti na to i nařízení 1795 v čl. 11 odst. 1 předpokládá, že na základě testu hospodářské vyváženosti přijme regulační subjekt rozhodnutí dle uvedeného článku směrnice. Vnitrostátní úprava tomu tedy odpovídá.

nebude při splnění podmínek stanovených ve výrokové části takového rozhodnutí. Výrok I. napadeného rozhodnutí však tento závěr vůbec neobsahuje.

72. Výrokem I. prvostupňový orgán místo toho oznamovatelce udělil právo na přístup k železniční infrastruktuře pro provozování nové služby. Ovšem udělení či neudělení „práva na přístup železniční infrastruktuře“ není předmětem posuzovaného správního řízení. V této souvislosti dodávám, že řízení o posouzení hospodářské vyváženosti má pouze fakultativní charakter ve vztahu k procesu přidělování kapacity dráhy pro novou službu oznámenou dle § 34d odst. 1 věty první zákona o drahách. Pokud nikdo z oprávněných subjektů nepodá žádost o posouzení hospodářské vyváženosti dle § 34d odst. 2 zákona o drahách, pak nebude rozhodnutí o posouzení hospodářské vyváženosti vůbec vydáno, což ovšem nebude bránit přidělení kapacity ze strany přidělece kapacit¹⁶; překážky přidělení kapacity jsou ve vztahu k posuzování hospodářské vyváženosti uvedeny v ustanovení § 34d odst. věty druhé a třetí a v ustanovení § 34d odst. 4 zákona o drahách a okolnost, že o posouzení hospodářské vyváženosti vůbec nikdo v zákonem stanovené lhůtě nepožádá, mezi těmito překážkami uvedena není a neplyne ani z žádného jiného ustanovení právního řádu. V takovém případě zde nebude existovat rozhodnutí správního orgánu (železničního regulátora), které ve svém výroku (stranou nechávám, zda by byl považován za konstitutivní či deklaratorní) uděluje právo na přístup k železniční infrastruktuře, přesto však dotčený železniční podnik bude mít právo, aby mu přidělece kapacity dráhy tuto kapacitu dráhy přidělil, když toto právo plyne (implicitně) přímo ze zákona o drahách – nebude zde totiž existovat legální omezení, aby tomuto podniku kapacita nebyla přidělena za rovných podmínek. Pokud by takto přidělece kapacity nepostupoval, může se dopustit přestupku dle § 52 odst. 8 písm. c) zákona o drahách.
73. Shrnuji tedy, že úkolem prvostupňového orgánu v řízení o žádosti o posouzení hospodářské vyváženosti je tak pouze určit, zda nová služba ohrozí či neohrozí hospodářskou vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách. Jeho úkolem však už není přístup k železniční infrastruktuře oznamovatelce udělit či neudělit. Vyslovením závěru testu hospodářské vyváženosti úloha správního orgánu končí a je již na provozovateli infrastruktury (přidělcí kapacity), aby na základě tohoto závěru v souladu se zákonem o drahách udělil či neudělil přístup k železniční infrastruktuře.
74. Dále platí, že výsledek řízení o posouzení hospodářské vyváženosti, který je příznivý pro oznamovatele nové služby, nemusí mít nutně podobu závěru, že hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících není oznámenou novou službou ohrožena. Pokud nastane situace uvedená v ustanovení čl. 9 odst. 2 věty druhé nařízení 1795, tj. informace poskytnuté subjektem podávajícím žádost o posouzení hospodářské vyváženosti, který bude odlišný od oznamovatele nové služby, budou neúplné ještě šest týdnů před koncem lhůty pro přijetí žádostí o přidělení kapacity stanovené v souladu s přílohou VII bodem 3 směrnice 2012/34/EU a regulační subjekt bude mít za to, že informace jsou nedostatečné k tomu, aby byl test proveden, regulační subjekt žádost zamítne. Rozhodnutím o zamítnutí žádosti odpadne překážka pro přidělení kapacity dle § 34d odst. 1 věty třetí zákona o drahách. Opět zde nebude výrok Úřadu, že se uděluje právo na přístup k železniční infrastruktuře pro provozování nové služby, přesto není pochyb o tom, že takové právo dotčený železniční podnik vůči přidělcí

¹⁶ S touto situací navíc výslovně počítá ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení 1795.

kapacity bude mít. V žádném z uvedených případů nebude bránit v přidělení kapacity dráhy absence rozhodnutí o tom, že hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách nebude novou službou ohrožena. Na rozhodnutí v řízení o posouzení hospodářské vyváženosti tedy nelze nahlížet jako na rozhodnutí, kterým se má přiznávat právo nebo udělovat povolení.

75. Úřad je oprávněn rozhodovat o tom, zda bude či nebude ohrožena vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, nikoli o udělení práva na přístup k železniční infrastruktuře. Test hospodářské vyváženosti je pouze podkladem pro rozhodnutí provozovatele infrastruktury o přidělení či nepřidělení kapacity dráhy oznamovateli nové služby, přičemž nejde o podklad povinný, ale fakultativní v závislosti na tom, je-li podána žádost oprávněným subjektem.
76. S ohledem na výše uvedené konstatuji, že ve výroku I. napadeného rozhodnutí neměl být výsledek posouzení hospodářské vyváženosti formulován tak, že se oznamovatelce uděluje právo na přístup k železniční dopravní infrastruktuře pro provozování oznámené nové služby. Obsahem výroku I. napadeného rozhodnutí měl být vzhledem k provedenému testu hospodářské vyváženosti závěr, že oznámenou novou službou nebude ohrožena hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Formulace výroku I. napadeného rozhodnutí tedy neodpovídá předmětu řízení a závěrům, ke kterým prvostupňový orgán věcně správně dospěl v tomto řízení. Proto jsem zvažoval, zda je nutné pro tuto vadu napadené rozhodnutí v této části zrušit a věc vrátit Úřadu k novému projednání, nebo lze změnu provést na druhém stupni. Do úvahy jsem vzal tyto skutečnosti. Vady, které lze opravit (odstranit) na druhém stupni, mají být napraveny v řízení o rozkladu, aby se předešlo natahování řízení tím, že by si věc opakovaně správní instance přehazovaly. A to zvláště za situace, kdy pozdní vydání rozhodnutí o výsledku testu hospodářské vyváženosti může mít zásadní dopady na oznamovatelku nové služby, pokud by takové rozhodnutí bylo vydáno až po datu přidělování kapacity dráhy. Oznamovatelka by tak sice posléze obdržela „bezdavné“ správní rozhodnutí, ale svá hmotná subjektivní práva, o která v řízení jde především, by již nemohla realizovat. Takové správní řízení by se stalo spíše akademickým, což je nežádoucí stav, neboť k tomu správní řízení neslouží, jak potvrzuje i judikatura Nejvyššího správního soudu, viz např. rozsudek ze dne 2. 5. 2023, č. j. 5 As 214/2022 – 38, dle kterého se při postupu správních orgánů současně *„projevuje i požadavek na efektivitu a smysluplnost samotného správního řízení, která se během času“* může vytratit.
77. V posuzovaném případě mám rovněž za to, že změnou na druhém stupni nebude účastníkům řízení vzata správní instance, tedy nelze dojít k závěru, že by závěry druhostupňového rozhodnutí byly pro ně překvapivé a byla jim odňata možnost se proti nim bránit, neboť věcně se shodují s výsledkem testu hospodářské vyváženosti, jak k tomu dospěl i prvostupňový orgán. K porušení zásady dvojinstančnosti zde tak nedochází, neboť jsem přistoupil pouze ke změně formulace výroku, ne ke změně výsledku testu hospodářské vyváženosti. Správní soudy již opakovaně akceptovaly, když rozkladový orgán v odůvodněných případech postupoval nad rámec striktního vymezení způsobu rozhodnutí o rozkladu dle § 152 odst. 6 správního řádu (viz např. rozsudek Krajského soudu v Brně ze dne 7. 9. 2023, č. j. 30 Af 53/2021-987, bod 154 a v něm citovaná prejudikatura).

78. Z výše uvedených důvodů jsem proto výrok I. napadeného rozhodnutí změnil tak, jak je uvedeno ve výroku I. tohoto rozhodnutí.

VII. Závěr

79. Po přezkoumání napadeného rozhodnutí tedy konstatuji, že výrok II. napadeného rozhodnutí vůbec nemá oporu v právním řádu, a prvostupňový orgán tak nebyl k vydání výroku II. napadeného rozhodnutí věcně příslušný, a proto jsem prohlásil nicotnost výroku II. napadeného rozhodnutí.

80. Ve vztahu k provedenému posouzení hospodářské vyváženosti uvádím, že se shodují se závěrem prvostupňového orgánu, že oznámenou novou službou nebude ohrožena hospodářská vyváženost osobní drážní dopravy provozované na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, a že žádnou z námitek proti provedenému posouzení hospodářské vyváženosti nepokládám za důvodnou.

81. Výrok I. napadeného rozhodnutí musím i přesto změnit, neboť výsledek posouzení hospodářské vyváženosti nemůže být ve výroku rozhodnutí formulován tak, že se oznamovatelce uděluje právo na přístup k železniční dopravní infrastruktuře pro provozování oznámené nové služby, ale ve výroku musí být uvedeno, zda oznámenou novou službou bude/nebude ohrožena hospodářská vyváženost smlouvy na veřejné služby, když právě tato skutečnost je předmětem řízení. Na základě výsledku uvedeného testu se pak ze strany přidělece kapacity dráhy tato kapacita buď přidělí, nebo nepřidělí.

POUČENÍ

Proti výroku I. tohoto rozhodnutí se nelze podle § 91 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů ve spojení s § 152 odst. 5 téhož zákona dále odvolat.

Proti výroku II. tohoto rozhodnutí nelze podle § 77 odst. 5 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů podat odvolání.

otisk úředního razítka

doc. JUDr. PhDr. Petr Mlsna, Ph.D.
předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže

Obdrží

Ministerstvo dopravy, IČO 66003008, nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Leo Express s.r.o., IČO 06661572, Řehořova 908/4, 130 00 Praha 3 – Žižkov
Správa železnic, státní organizace, IČO 70994234, Dlážďená 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,

Vypraveno dne

viz otisk razítka na poštovní obálce nebo časový údaj na obálce datové zprávy