

Cenový věstník MF ČR, částka 13/2003

Příloha č. 4

k výměru MF ČR č. 01/2004

MAXIMÁLNÍ CENY A URČENÉ PODMÍNKY

ZA POUŽÍVÁNÍ VNITROSTÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY

CELOSTÁTNÍCH A REGIONÁLNÍCH DRAH

PŘI PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

SKP 60.10.1

60.10.2

60.21.10

I.

**Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční
dopravní cesty celostátních a regionálních drah****A. Maximální cena za použití vnitrostátních železniční dopravní cesty pro **nákladní vlak******Provozování dopravní cesty***(Řízení provozu)* (S_1)

Kč / vlkm

48,45**Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty***(Infrastruktura dopravní cesty)* (S_2)

Kč / 1 000 hrtnm

58,86**B. Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty pro **osobní vlak******Provozování dopravní cesty***(Řízení provozu)* (S_1)

Kč / vlkm

8,96**Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty***(Infrastruktura dopravní cesty)* (S_2)

Kč / 1 000 hrtnm

50,48

Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty pro 1 vlak se vypočte podle vzorce

$$C_m = (S_1 \times b + Q \times S_2) \times L$$

1 000

kde:

C_m = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních nebo

regionálních drah jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu

S_1 = cena za 1 vlkm jako podíl ceny za provozování dopravní cesty (řízení provozu) na jeden vlakový kilometr

b = koeficient zohledňující hmotnost vlaků při provozování dopravní cesty

Q = hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná

- pro nákladní vlak jako součet hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech) a hmotnosti naloženého zboží (zásilek) v tunách zaokrouhlený na celé tony nahoru

- pro osobní vlak jako součet hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech) a hmotnosti cestujících (počet míst k sezení x 0,08) v tunách zaokrouhlený na celé tony nahoru

S_2 = cena za 1 000 hrtkm pro příslušný druh vlaku jako podíl ceny za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty) za tisíc hrubých tunových kilometrů

L = vzdálenost jízdy vlaku v kilometrech zaokrouhlená na celé km nahoru

e = koeficient zohledňující činná hnací vozidla nezávislé trakce na elektrizovaných tratích (vztahuje se jen na část jízdy vlaku poháněného hnacím vozidlem nezávislé trakce po elektrizované trati, přičemž se vzorec modifikuje takto:

$$C_m = \frac{S_1 \times b \times L + Q \times S_2 \times [L - L_e(1 - e^p)]}{1\,000}$$

L_e = projetá vzdálenost na elektrizované trati s hnacím vozidlem nezávislé trakce

p = počet hnacích vozidel přistupující ke koeficientu e

C. Koeficient zohledňující hmotnost vlaků při provozování dopravní cesty „b“

Položka č.		
1.	vlaky lehké do 100 t včetně, tj. $Q \leq 100$ t	0,75
2.	vlaky těžší než 100 t a lehčí než 1 000 t včetně, tj. $100 \text{ t} < Q < 1\,000 \text{ t}$	1,00
3.	vlaky těžké nad 1 000 t, tj. $Q > 1\,000$ t	1,25

D. Koeficient zohledňující počet činných hnacích vozidel nezávislé trakce na elektrizovaných tratích „e“

Položka č.		
1.	vlaky dopravované hnacím vozidlem nezávislé trakce na elektrizovaných tratích*)	1,05

2. ve všech ostatních případech 1,00

E. Koeficient vztahující se k počtu činných hnacích vozidel „p“

Položka č.

1.	počet činných hnacích vozidel nezávislé trakce na elektrizovaných tratích v případě splnění podmínky $e = 1,05^*$)	1 a více
2.	ve všech ostatních případech	1

II.

Určené podmínky za použití železniční vnitrostátní dopravní cesty celostátních a regionálních drah

(dále jen „železniční dopravní cesta“)

1. Železniční dopravní cestou celostátních a regionálních drah se pro účely stanovení maximální ceny za použití železniční dopravní cesty rozumí cesta určená k dopravě železničními kolejovými vozidly, pevná železniční zařízení nutná pro zabezpečení pohybu železničních kolejových vozidel a zařízení sloužící k zajištění bezpečnosti železničního provozu (zejména železniční stanice, železniční svršek a spodek, umělé stavby, sdělovací a zabezpečovací zařízení, pevní trakční vedení).

2. V maximální ceně za použití železniční vnitrostátní dopravní cesty nejsou zahrnuty náklady na:

- řízení drážního vozidla
- dodání elektrické energie v případě použití elektrických hnacích vozidel
- náklady za používání provozních budov v majetku provozovatele celostátních nebo regionálních drah, které slouží k jinému účelu než k řízení dopravy (např. čekárny a další služby pro cestující aj.)
- vypracování jízdních řádů pro všechny oprávněné dopravce
- vyžádaný doprovod vlaků odborně způsobilými zaměstnanci jiného oprávněného dopravce
- jiné výkony vyžádané dopravci, např. dodání paliv, maziv, vody, předtápění vlaků (vozů), technické a komerční prohlídky vlaků (vozů), čistění, dezinfekce a jiné.

3. Smlouvu o použití železniční dopravní cesty celostátních nebo regionálních drah uzavírá provozovatel celostátních nebo regionálních drah s oprávněným dopravcem, kterým se rozumí osoba oprávněná podnikat ve veřejné železniční dopravě při splnění podmínek stanovených právními předpisy pro provozování celostátních nebo regionálních drah¹⁾.

4. Maximální cena za použití železniční dopravní cesty se uplatňuje za jízdy samostatných

hnacích vozidel, ložených (v osobní dopravě obsazených) i prázdných vlaků, motorových vozů včetně elektrických a jiných samostatných kolejových vozidel na vlastních kolech, která jsou v majetku nebo nájmu oprávněného dopravce.

5. Maximální cena se určí pro:

- **nákladní a smíšené vlaky, lokomotivy a ostatní hnací vozidla a jiná samostatná kolejová vozidla na vlastních kolech** podle cen uvedených v části I. písmenu A a příslušných koeficientů stanovených v části I. písmenu C, D a E
- **osobní vlaky, samostatné elektrické a motorové vozy** podle cen uvedených v části I. písmenu B a příslušných v části I. písmenu C, D a E.

6. Rozhodující pro určení maximální ceny za použití železniční dopravy cesty celostátních a regionálních drah je druh vlaku a délka dohodnutých vlakových úseků dle kilometrovníku zveřejněného provozovatelem dráhy: Tabulka č. 9 Dodatku k předpisu D2 v aktuálním znění (Dopravní předpis k organizování a provozování drážní dopravy schváleno rozhodnutím generálního ředitele Českých drah, s. o. 55 079/97-011 vydáno v roce 1997). Při neplánované jízdě odklonem z příčin na straně provozovatele dráhy se ujetá dráha stanovuje podle původně dohodnutých vlakových úseků podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy. Projedná-li provozovatel dráhy s dopravcem odklonové trasy s dostatečným předstihem nejméně 60 dní před plánovanou jízdou, je oprávněn účtovat cenu za použití dopravní cesty po odklonové trase.

7. Při neplánované jízdě odklonem předloží provozovatel na žádost oprávněného dopravce výpis kilometrovníku původně dohodnutých vlakových úseků.

8. Průběh dopravních tras dohodne provozovatel dráhy s oprávněným dopravcem před započítáním dopravy.

9. Maximální ceny jsou stanoveny bez DPH.

*) vyjma případů nutných k obnově sjízdnosti trati po mimořádných událostech v drážní dopravě (po nehodách či živelních pohromách apod., do obnovení normálního provozu) a údržby tratí, tj. při plánovaných i neplánovaných výlukách kolejí, trakčního vedení apod. a jiných událostech znemožňujících použití závislého hnacího vozidla na elektrizované trati (např. při přerušení dodávky elektrické energie od dodavatele apod.)

¹⁾ Např. zákon [č. 266/1994 Sb.](#), o drahách, ve znění pozdějších předpisů a jeho prováděcí vyhlášky.