

Cenový věstník MF ČR, částka 14/2008

Příloha č. 1

k výměru MF č. 01/2009

MAXIMÁLNÍ CENY A URČENÉ PODMÍNKY
ZA POUŽITÍ VNITROSTÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY
CELOSTÁTNÍCH A REGIONÁLNÍCH DRAH
PŘI PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

I.

Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních

A. Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro nákladní vlak:

Provozování dopravní cesty (Řízení provozu)

S_{1E} ... 42,65 Kč/vlkm

S_{1C} ... 38,77 Kč/vlkm

S_{1R} ... 34,89 Kč/vlkm

Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (Infrastruktura dopravní cesty)

S_{2E} ... 56,51 Kč/1000 hrtnm

S_{2C} ... 47,09 Kč/1000 hrtnm

S_{2R} ... 35,32 Kč/1000 hrtnm

B. Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro vlak osobní přepravy:

Provozování dopravní cesty (Řízení provozu)

S_{1E} ... 7,39 Kč/vlkm

S_{1C} ... 6,14 Kč/vlkm

S_{1R} ... 5,20 Kč/vlkm

Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (Infrastruktura dopravní cesty)

S_{2E} ... 42,37 Kč/1000 hrtnm

S_{2C} ... 33,68 Kč/1000 hrtnm

S_{2R} ... 28,54 Kč/1000 hrtnm

C. Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro 1 vlak se vypočte podle vzorce:

$$C_m = C_1 + C_2$$

$$C_1 = S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R$$

$$C_2 = \frac{Q}{1000} \times (S_{2E} \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n$$

a) na tratích bez trakčního vedení:

$$C_m = (S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R) + \frac{Q}{1000} \times (S_{2E} \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n$$

b) na tratích s trakčním vedením:

$$C_m = (S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R) + \frac{Q}{1000} \times (S_{2E} \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n \times e$$

kde:

C_m = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu

C_1 = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu vztažená k provozování dopravní cesty (řízení provozu)

C_2 = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu vztažená k zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty)

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

S_{1E} - na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému [1\)](#)

S_{1C} - na ostatních tratích dráhy celostátní [1\)](#)

S_{1R} - na dráhách regionálních [1\)](#)

S_2 = cena za 1000 hrtnkm pro příslušný druh vlaku daná jako podíl ceny za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty) za tisíc hrubých tunových kilometrů

S_{2E} - na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému [1\)](#)

S_{2C} - na ostatních tratích dráhy celostátní [1\)](#)

S_{2R} - na dráhách regionálních [1\)](#)

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

L_E - na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému [1\)](#)

L_C - na ostatních tratích dráhy celostátní [1\)](#)

L_R - na dráhách regionálních [1\)](#)

Q = hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná:

- pro nákladní vlak jako součet hmotností železničních kolejových vozidel zařazených do vlaku (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových

hnacích vozidel) a hmotnosti přepravovaných věcí, osob a živých zvířat v tunách zaokrouhlený na celé tony nahoru

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

n = koeficient zohledňující použití vozidel s naklápací skříní

e = koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích

Jede-li vlak po obou typech tratí (s trakčním vedením a bez trakčního vedení) vypočte se maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jako součet maximální ceny za použití dopravní cesty na trati bez trakčního vedení podle písm. a) a na trati s trakčním vedením podle písm. b).

D. Koeficient zohledňující použití vozidel s naklápací skříní „n“

| Položka č. | n= |
|---|------|
| 1. u vlaků s vozidly s naklápacími skříněmi | 1,25 |
| 2. u vlaků s vozidly s naklápacími skříněmi v případě, že využití naklápací technologie není dovoleno | 1,00 |
| 3. ve všech ostatních případech | 1,00 |

E. Koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem na elektrizovaných tratích „e“

| Položka č. | e= |
|---|-------|
| 1. při použití činných hnacích vozidel nezávislé trakce ²⁾ | 1,075 |
| 2. ve všech ostatních případech | 1,000 |

F. Použití železniční dopravní cesty nestandardními vlaky

Při použití železniční dopravní cesty pro zkoušky vozidel při rychlosti vyšší, než je nejvyšší dovolená rychlost na příslušném úseku trati, nebo s hmotností na nápravu vyšší, než je pro příslušný úsek trati stanovena, zvyšuje se maximální cena C_m o 100 %.

G. Užívání železniční dopravní cesty v rozporu s přidělenou kapacitou

Pokud dopravce po období jednoho měsíce využívá méně než 50 % přidělené trasy vlaku, je přidělcce oprávněn požadovat uhrazení poplatku, který se nejvýše rovná maximální ceně, kterou by dopravce zaplatil za vlakové kilometry přidělené a nevyužité kapacity. Nárokování této sankce ze strany přidělce je možné jen v případě vyčerpání kapacity dané trati, kde dopravce přidělenou kapacitu řádně nevyužíval.

II.

Určené podmínky použití železniční vnitrostátní dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních
(dále jen „železniční dopravní cesta“)

1. Železniční dopravní cestou dráhy celostátní a drah regionálních 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, pevná trakční vedení).

2. Smlouvu o použití železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních při provozování drážní dopravy uzavírá provozovatel příslušné dráhy s oprávněným dopravcem, kterým se rozumí osoba oprávněná podnikat ve veřejné nebo neveřejné železniční dopravě při splnění podmínek stanovených právními předpisy 3). Smlouvu o ceně za užívání železniční dopravní cesty a o způsobu její úhrady uzavírá přidělcce s oprávněným dopravcem.

3. V maximální ceně za použití železniční vnitrostátní dopravní cesty nejsou zahrnuty:

- a) náklady za řízení drážního vozidla;
- b) náklady na pohonné hmoty (nafta, plyn,);
- c) náklady na služby poskytované provozovatelem dráhy dopravci 4);
- d) nájemné za používání budov, které neslouží k provozování dráhy, a náklady na služby, spojené s užíváním těchto pronajatých prostor;
- e) náklady na přidělení a rezervaci kapacity železniční dopravní cesty;
- f) náklady na vypracování jízdních řádů pro všechny oprávněné dopravce;
- g) náklady na služby informačních systémů podle speciálních požadavků dopravce kromě informací poskytovaných provozovatelem o pohybu vlaků dopravce;
- h) náklady na telekomunikační služby komerčního charakteru podle speciálních požadavků dopravce kromě nákladů spojených s poskytováním informací o pohybu vlaků dopravce;
- i) náklady na jiné výkony vyžádané dopravci, např. dodání paliv, maziv, vody, předtápění vlaků (vozů), technické a komerční prohlídky vlaků (vozů), čištění, dezinfekce a jiné.

4. Maximální cena za použití železniční dopravní cesty se uplatňuje za jízdy vlaků i samostatných hnacích vozidel, ložených (v osobní dopravě obsazených) i prázdných motorových vozů včetně elektrických a jiných samostatných drážních vozidel na vlastních kolech.

5. Maximální cena se určí pro:

- a) **vlaků jedoucích z důvodu zajištění dopravcem poskytovaných služeb souvisejících s přepravou věcí a živých zvířat ve veřejné nebo neveřejné drážní dopravě** (včetně nákladních vlaků s přepravou cestujících) - podle sazeb uvedených v části I. písmenu A a příslušných koeficientů stanovených v části I. písmenu D a E za použití vzorců uvedených v části I. písmeno C a podmínek uvedených v písmenu F;
- b) **vlaků jedoucích z důvodu zajištění dopravcem poskytovaných služeb souvisejících s přepravou osob ve veřejné nebo neveřejné drážní dopravě**, podle sazeb uvedených v části I. písmenu B a příslušných koeficientů stanovených v části I. písmenu D a E za použití vzorců uvedených v části I. písmeno C. Tyto sazby se uplatní pouze za splnění podmínky, že vlak slouží výhradně pro přepravu cestujících, ve vlaku budou zařazena pouze drážní vozidla, která slouží k přepravě osob a služeb s tím spojených a vlak bude dopravován pouze hnacími drážními vozidly nezbytnými pro dopravu vlaku. přidělcce posoudí splnění podmínek pro použití těchto sazeb pro vlak neveřejné drážní dopravy v rámci procesu přidělování kapacity železniční dopravní cesty. Při nesplnění

- podmínek se uplatní maximální ceny podle postupu uvedeného v písmenu a) nebo c).
- c) **ostatní vlaky jedoucí z důvodu provozních potřeb dopravce**, podle sazeb uvedených v části I. písmenu A a příslušných koeficientů stanovených v části I. písmenu D a E za použití vzorců uvedených v části I. písmeno C a podmínek uvedených v písmenu F.

6. Rozhodující pro určení maximální ceny za použití železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních je druh vlaku, celková hmotnost vlaku, charakter tratě a délka dopravní cesty, na které se doprava uskutečňuje. Při neplánované jízdě odklonem, z příčin na straně provozovatele příslušné dráhy, se ujetá vzdálenost stanovuje podle původně přidělené kapacity dopravní cesty. Projedná-li provozovatel příslušné dráhy s dopravcem odklonové trasy s dostatečným předstihem nejméně 60 dní před plánovanou jízdou, může přidělcce účtovat cenu za použití dopravní cesty po odklonové trase.

7. Při neplánované jízdě odklonem předloží provozovatel příslušné dráhy na žádost oprávněného dopravce výpis kilometrovníku původně přidělené kapacity dopravní cesty.

8. Maximální cena za použití železniční dopravní cesty se uplatňuje pro dopravu veřejnou a neveřejnou.

9. Maximální ceny jsou stanoveny bez DPH.

10. Nabídkové ceny těchto maximálních cen jsou zveřejněny v prohlášení o dráze vydaném příslušným přidělcem dle [§34c](#) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a jsou v případě splnění podmínek stanovených v prohlášení o dráze nárokové a musí být prokazatelně poskytovány všem dopravcům za rovných a nediskriminujících podmínek.

- ¹⁾ Zařazení dráhy do příslušné skupiny podle charakteru tratě uvede přidělcce v prohlášení o dráze vydávaném podle [§34c](#) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Zařazení se řídí sdělením MD č. 111/2004 Sb. (tratě označené „E“) a usnesením vlády č. 766 ze dne 20. prosince 1995 (tratě označené „R“).
- ²⁾ kromě případů nutných k obnově sjízdnosti tratí po mimořádných událostech v drážní dopravě (po nehodách, či živelných pohromách apod. - do obnovení normálního provozu) a údržby tratí, t.j. 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.)
- ³⁾ Např. zákon [č. 266/1994 Sb.](#), o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí vyhlášky.
- ⁴⁾ Vyhláška [č. 351/2004 Sb.](#), o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.