

## Cenový věstník MF ČR, částka 13/2011

Příloha č. 1

k výměru MF č. 01/2012

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 vlak nákladní dopravy

Provozování dráhy (Řízení provozu)

Na tratích, na kterých není celoročně provozována drážní doprava k zajištění dopravní  
obslužnosti<sup>1)</sup> $S_{1E,C,R}$  43,63 Kč / vlkm

Na ostatních tratích

 $S_{1E}$  43,63 Kč / vlkm $S_{1C}$  39,66 Kč / vlkm $S_{1R}$  35,69 Kč / vlkm

Zajištění provozuschopnosti dráhy (Infrastruktura dopravní cesty)

Na tratích, na kterých není celoročně provozována drážní doprava k zajištění dopravní  
obslužnosti<sup>1)</sup> $S_{2E,C,R}$  57,81 Kč / 1000 hrtkm

Na ostatních tratích

 $S_{2E}$  57,81 Kč/1 000 hrtkm $S_{2C}$  48,17 Kč/1 000 hrtkm $S_{2R}$  36,13 Kč/1 000 hrtkmB. Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah  
regionálních pro vlak osobní dopravy

Provozování dráhy (Řízení provozu)

Na tratích, na kterých není celoročně provozována drážní doprava k zajištění dopravní  
obslužnosti<sup>1)</sup> $S_{1E,C,R}$  43,63 Kč / vlkm

Na ostatních tratích

 $S_{1E}$  7,56 Kč / vlkm $S_{1C}$  6,28 Kč / vlkm $S_{1R}$  5,32 Kč / vlkm

Zajištění provozuschopnosti dráhy (Infrastruktura dopravní cesty)

Na tratích, na kterých není celoročně provozována drážní doprava k zajištění dopravní  
obslužnosti<sup>1)</sup> $S_{2E,C,R}$  57,81 Kč / 1000 hrtkm

Na ostatních tratích

 $S_{2E}$  43,34 Kč/1 000 hrtkm

$S_{2C}$  34,45 Kč/1 000 hrtnm

$S_{2R}$  29,20 Kč/1 000 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 vztahovaná k provozování dráhy (řízení provozu)

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

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

$S_{1E}$  - na určených tratích dráhy celostátní<sup>2)</sup>

$S_{1C}$  - na ostatních tratích dráhy celostátní<sup>2)</sup>

$S_{1R}$  - na drahách regionálních<sup>2)</sup>

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

$S_{2E}$  - na určených tratích dráhy celostátní<sup>2)</sup>

$S_{2C}$  - na ostatních tratích dráhy celostátní<sup>2)</sup>

$S_{2R}$  - na drahách regionálních<sup>2)</sup>

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

$Q$  = hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná

pro vlak nákladní dopravy 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 tuny nahoru

pro vlak osobní dopravy jako součet hmotností železničních kolejových vozidel (hacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových hacích vozidel) a hmotnosti přepravovaných věcí a cestujících (počet míst k sezení  $\times 0,08$ ) v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru  
 $n$  = koeficient zohledňující použití vozidel umožňujících naklápění  
 $e$  = koeficient zohledňující jízdy hacích 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 umožňujících naklápění „n“

Položka č.		n =
1.	u vlaků s vozidly umožňujícími	1,25 naklápění
2.	u vlaků s vozidly umožňujícími naklápění v případě, že využití naklápěcí technologie není dovoleno	1,00
3.	ve všech ostatních případech	1,00

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

Položka č.		e =
1.	při použití činných hacích vozidel nezávislé trakce nevybavených spalovacím motorem splňujícím emisní normu EURO 2 a vyšší <sup>3)</sup>	1,25
2.	při použití činných hacích vozidel nezávislé trakce vybavených spalovacím motorem splňujícím emisní normu EURO 2 a vyšší <sup>3)</sup>	1,06
3.	ve všech ostatních případech	1,00

#### 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, nebo pokud zkouška vyžaduje speciální dopravní opatření, 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 přidělcce je možné jen v případě vyčerpání kapacity dané trati, kde dopravce přidělenou kapacitu řádně nevyužíval.

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 svršek a spodek, umělé stavby, sdělovací a zabezpečovací zařízení a pevná trakční vedení na širé trati a ve stanicích).
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<sup>4)</sup>. 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 (např. dodání paliv, maziv, vody, předtápění vlaků (vozů), technické a komerční prohlídky vozů (vlaků), čištění, dezinfekce a jiné)<sup>5)</sup>;
  - 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 služby informačních systémů podle speciálních požadavků dopravce kromě informací poskytovaných provozovatelem o pohybu vlaků dopravce; náklady na telekomunikační služby komerčního charakteru podle speciálních požadavků dopravce kromě nákladů spojených s poskytováním informací o pohybu vlaků dopravce;
  - h) náklady na vyžádaný doprovod vlaků odborně způsobilými zaměstnanci jiného oprávněného 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) vlaky jedoucí z důvodu zajištění dopravcem poskytovaných služeb souvisejících s přepravou věcí a živých zvířat ve veřejné nebo neveřejné drážní dopravě (včetně vlaků nákladní dopravy 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. písmenu C a podmínek uvedených v písmenu F;
  - b) vlaky jedoucí 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. písmenu 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. 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 přidělcem 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 i neveřejnou.
  9. Maximální ceny jsou stanoveny bez DPH.
  10. Nabídkové ceny těchto maximálních cen jsou upraveny prohlášením o dráze celostátní a regionální vydaném příslušným přidělcem dle [§34c](#) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a jsou v případě splnění stanovených podmínek nárokové a musí být prokazatelně poskytovány všem dopravcům za rovných a nediskriminujících podmínek.
- 1) Dle [§2](#) zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů; seznam tratí zveřejní přidělcem v Převavním a tarifním věstníku Ministerstva dopravy
  - 2) Zařazení dráhy do příslušné skupiny podle charakteru tratě uvede přidělcem v prohlášení o dráze vydávaném podle [§34c](#) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.
  - 3) 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, 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 spod.).
  - 4) Např. zákon [č. 266/1994 Sb.](#), o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a jeho prováděcí vyhlášky.
  - 5) Vyhláška [č. 351/2004 Sb.](#), o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.