



ZMĚNA Č. 2 PROHLÁŠENÍ O DRÁZE CELOSTÁTNÍ A REGIONÁLNÍ - 2019

č.j. 42479/2018-SŽDC-GŘ-O12

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ 70 99 42 34, se sídlem Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ 111 00, jako osoba, která podle § 33 odst. 1 zákona č.266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zpracovává Prohlášení o dráze, oznamuje vydání změny č. 2 Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019, účinné od 1.9.2018.

V Prohlášení o dráze celostátní a regionální platné pro přípravu jízdního řádu 2019 a pro jízdní řád 2019 se mění následující:

1. Kapitola 2.3.1.1 – nové znění kapitoly

2.3.1.1 Smlouva mezi dopravcem a SŽDC jako přidělcem kapacity a provozovatelem dráhy

Obchodní podmínky sjednává SŽDC s dopravcem před zahájením provozování drážní dopravy, a to uzavřením dvoustranné smlouvy.

Předmětem smlouvy je úprava vzájemných práv a povinností smluvních stran při:

- a) přidělování kapacity dráhy na celostátní dráze a regionálních dráhách, na nichž je SŽDC podle zákona o dráhách přidělcem,
- b) provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách provozovaných SŽDC,
- c) použití zařízení služeb provozovaných SŽDC a využití služeb, které bezprostředně souvisí s provozováním drážní dopravy na celostátní nebo regionální dráze, poskytovaných SŽDC.

Smluvní podmínky použití dráhy na regionálních drahách pronajatých třetí osobě upravují samostatné smlouvy mezi dopravcem a nájemcem příslušné dráhy regionální.

Standardní formát smlouvy mezi dopravcem a SŽDC jako přidělcem kapacity a provozovatelem dráhy:

S M L O U V A

o provozování drážní dopravy na celostátní dráze a regionálních dráhách

Kapitola I	Provozování drážní dopravy
Článek 1	Přidělování kapacity dráhy
Článek 2	Jízdní řád a plánování jízdy vlaků
Článek 3	Omezení provozování dráhy
Článek 4	Předpisové podmínky
Článek 5	Zaměstnanci dopravce
Článek 6	Drážní vozidla
Článek 7	Mimořádné zásilky
Článek 8	Omezení jízdy vlaků

Článek 9	<i>Mimořádné události</i>
Kapitola II	Zpoplatnění výkonů a služeb
Článek 10	<i>Ceny za přidělení kapacity dráhy</i>
Článek 11	<i>Ceny za použití dráhy</i>
Článek 12	<i>Ceny za poskytnuté služby</i>
Článek 13	<i>Evidence výkonů a služeb</i>
Článek 14	<i>Fakturace</i>
Kapitola III	Další ujednání
Článek 15	<i>Odpovědnost za škody nebo jiné újmy</i>
Článek 16	<i>Systém odměňování výkonu</i>
Článek 17	<i>Ukončení smluvního vztahu</i>
Článek 18	<i>Závěrečná ustanovení</i>
Příloha 1	Vnitřní předpisy provozovatele dráhy
Příloha 2	Sumární přehled fakturovaných cen za použití dráhy jízdou vlaku
Příloha 3	Sumární přehled sankce za nevyužitou nebo odřeknutou přidělenou kapacitu

Dále viz kapitola 5.

2. Kapitola 2.8 – odstraněn 6. odstavec

3. Kapitola 3.4.4 – nové znění kapitoly

3.4.4 Omezení v tunelu

V úseku Ejpovice – Plzeň hl.n. je možno provozovat drážní dopravu pouze hnacími vozidly vybavenými funkční radiovou stanicí GSM-R. Z důvodu použití pevné jízdni dráhy je také v tomto úseku zakázáno provozování drážních vozidel bez uzavřeného okruhu WC. Pokud je vlak vybaven WC bez uzavřeného okruhu, je povinností dopravce zajistit nepoužívání WC po dobu jízdy tunelem. Jízda parní lokomotivy v tomto úseku je povolena s provozuschopným kotlem a ohněm na roštu pouze za podmínky, že nebude vyvíjet tažnou sílu a za podmínek stanovených pro dopravu parní lokomotivy v článku 5 Směrnice SŽDC č. 71 Protipožární opatření při provozování parních lokomotiv na železniční dopravní cestě, kterou provozuje Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

4. Kapitola 4.5 – na konec předposledního odstavce doplněna věta:

V úseku Ejpovice – Plzeň hl. n. je denně v době od 23:30 do 4:30 vyčleněna kapacita jedné traťové koleje pro zamýšlenou údržbu a opravu dopravní cesty z důvodu nutných udržovacích prací v tunelu.

5. Kapitola 5.2 – odstraněno písmeno e)

~~e) poskytování audiovizuálních informací cestujícím v rozsahu stanoveném provozovateli dráhy zákonem o dráhách, jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy.~~

6. Kapitola 5.5.2 – dostraněn druhý odstavec

~~SŽDC umožňuje poskytování audiovizuálních služeb cestujícím nad rámec rozsahu dle ustanovení kapitoly 5.2.~~

7. Kapitola 5.5.7 – nové znění kapitoly

5.5.7 Poskytování audiovizuálních informací cestujícím

SŽDC nabízí službu poskytování audiovizuálních informací cestujícím. Podmínky pro využití této služby SŽDC zveřejňuje na Portále provozování dráhy. V případě služeb poskytovaných na dráhách, kde je SŽDC přidělcem, jinými poskytovateli, zveřejňuje SŽDC na Portále provozování dráhy údaje pouze v rozsahu poskytovatelem služeb poskytnutých údajů.

8. Příloha C část D bod III. – nové znění bodu:

III. Výpočet sankce

Výše sankce za nevyužitou nebo odřeknutou přidělenou kapacitu se stanoví součinem délky trasy v km (na 1 desetinné místo) a sazby sankce v Kč/km pro jednotlivé druhy dopravy a kategorie dráhy podle čl. IV. SŽDC vedena snahou motivovat dopravce odříkat kapacitu i v termínu kratším než jeden měsíc před jízdou vlaku vyhlašuje motivační koeficienty sankce za nevyužitou nebo odřeknutou přidělenou kapacitu, a to ve výši uvedené v čl. V. Lhůty uvedené v čl. V. se počítají v hodinách od hodiny a minuty odjezdu z prvního bodu na síti SŽDC podle přiděleného jízdního řádu. Výsledná sankce za nevyužitou nebo odřeknutou přidělenou kapacitu je součtem dílčích sankcí, vypočtených pro části trasy na úsecích trati s rozdílnou kategorizací, vynásobený příslušným koeficientem dle termínu odřeknutí kapacity uvedeným čl. V.:

$$S = M_x \times (L_1 \times N_1 + L_2 \times N_2 + L_3 \times N_3 + L_4 \times N_4 + L_5 \times N_5) \quad [\text{Kč}]$$

kde: S výsledná výše sankce za nevyužitou nebo odřeknutou kapacitu

M_x motivační koeficient (viz čl. V.)

L_x délka trasy vlaku podle jednotlivých kategorií dráhy (viz část C čl. II.4)

N_x Sazba sankce za nevyužitou nebo odřeknutou přidělenou kapacitu (viz čl. IV.)

9. Příloha C část D bod IV. – změna sazby N_4 :

Sazba	Přiřazení	Kč/1 vlkm
N_4	Osobní a nákladní doprava, kategorie trati 4	6,40

10. Příloha C část D bod V. – nový bod:

V. Motivační koeficienty sankce za nevyužitou nebo odřeknutou přidělenou kapacitu

Koeficient	Termín pro odřeknutí kapacity	Hodnota
M_1	30 a více dní před jízdou	0,00
M_2	Méně než 30, ale 7 a více dní před jízdou	0,25
M_3	Méně než 7, ale 3 a více dní před jízdou	0,50
M_4	Méně než 3 dny před jízdou	1,00

11. Příloha D část C – mezi nadpis části C a text se vkládá nový nadpis:

I. Sankční systém

12. Příloha D část C – na konec části C se vkládá nový text:

II. Vykazování příčin narušení provozování drážní dopravy a sankční platby

SŽDC v souladu se zákonem o dráhách a Vyhláškou č. 76/2017 Sb. sleduje a vyhodnocuje ve spolupráci s dopravci konkrétní příčiny narušení provozování drážní dopravy. Ke sledování a odsouhlasování příčin narušení provozování drážní dopravy mezi SŽDC a dopravcem je určen informační systém ISOR (dále jen „IS ISOR“).

V době platnosti jízdního řádu 2019 je systém vykazování příčin narušení provozování drážní dopravy včetně sankčních plateb, popsán v této kapitole, provozován ve zkušebním provozu. Zahájení zkušebního provozu se předpokládá od 1. 4. 2019. Základní sankční sazby jsou pro účely zkušebního provozu stanoveny nulové. Po celou dobu tohoto zkušebního provozu nevzniká ze strany SŽDC, dopravce ani arbitra žádný nárok na úhradu jakékoli sankční platby podle této kapitoly. Ukončení zkušebního provozu a plné zavedení systému vykazování příčin narušení provozování drážní dopravy včetně stanovení platných sankčních sazeb se předpokládá v období platnosti jízdního řádu 2020.

Ode dne spuštění modulu pro odsouhlasování příčin narušení provozování drážní dopravy v rutinním provozu umožní SŽDC na základě požadavku dopravce i datovou komunikaci tohoto modulu s informačním systémem dopravce. Datová komunikace bude probíhat dle postupů stanovených TSI TAF/TAP (Zpráva o zpoždění vlaku - DelayCauseMessage).

1 Stanovení příčin narušení provozování drážní dopravy

1.1 Projednání příčin narušení provozování drážní dopravy mezi SŽDC a dopravcem

Kódování příčin zpoždění provozními zaměstnanci SŽDC probíhá v příslušných aplikacích SPIS s následným výstupem do IS ISOR. Příčina zpoždění se určuje u každého narušení provozování drážní dopravy, u něhož je přírůstek zpoždění vlaku větší než 1 minuta.

Každý přírůstek zpoždění vlaku je na základě kódu příčiny zpoždění přiřazen k odpovědnosti SŽDC, dopravce nebo k ostatním příčinám. Kódy jsou definovány v příloze 2 předpisu SŽDC D7, která je v souladu s Vyhláškou č. 76/2017 Sb., § 4. Informace o přírůstku zpoždění každého vlaku a jeho příčinách jsou předávány dopravci k odsouhlasení.

Odsouhlasení nebo neodsouhlasení příčiny přírůstku zpoždění každého vlaku dopravcem je možné ve lhůtě do 5 kalendářních dnů po přiřazení kódu zpoždění v daném dopravním bodu trasy vlaku. Pokud se dopravce v této lhůtě k příčinám zpoždění nevyjádří, jsou přiřazené kódy příčin zpoždění považovány za dopravcem odsouhlasené. Případný nesouhlas dopravce je ze strany SŽDC prověřen, v případě akceptování stanoviska dopravce je kód zpoždění upraven, v opačném případě potvrzen. Toto stanovisko se považuje za konečné.

Za konečné stanovisko se po uplynutí lhůty 5 kalendářních dnů od přiřazení kódu zpoždění v daném dopravním bodu považuje také každá příčina narušení provozování drážní dopravy, k níž se dopravce v IS ISOR nevyjádřil.

1.2 Řešení sporů

Pokud dopravce s konečným stanoviskem SŽDC nesouhlasí, zaznamená svůj nesouhlas ve lhůtě do 5 kalendářních dnů od vydání konečného stanoviska v IS ISOŘ a SŽDC sporný případ předá k posouzení arbitrovi. Pokud dopravce v této lhůtě svůj případný nesouhlas v IS ISOŘ nezaznamená, je konečné stanovisko potvrzeno.

Sporné případy předává SŽDC arbitrovi 3x měsíčně, a to k 10., 20. a poslednímu dni kalendářního měsíce. Lhůta pro řešení těchto případů arbitrem je 10 pracovních dnů.

SŽDC uhradí arbitrovi za každý rozhodnutý sporný případ sankci ve výši $1 \times A$. Dopravce uhradí SŽDC sankci ve výši $1 \times A$ za každý sporný případ rozhodnutý arbitrem ve prospěch SŽDC. Pokud rozhodnutí arbitra není ve prospěch dopravce nebo SŽDC jednoznačné, dopravce uhradí SŽDC sankci ve výši $0,5 \times A$. Pokud arbitr z vlastní viny sporný případ ve lhůtě 10 pracovních dnů nerozhodne, uhradí SŽDC sankci ve výši $2 \times A$ a SŽDC uhradí dopravci sankci ve výši $1 \times A$. Kalkulačním obdobím je kalendářní měsíc.

Pokud arbitr sporný případ ve lhůtě 10 pracovních dnů nerozhodne bez vlastního zavinění, žádná sankce se nehradí. Arbitr v takovém případě doloží SŽDC i dopravci důvody, které mu znemožnily vydat rozhodnutí.

U případů rozhodnutých arbitrem upraví SŽDC záznam v IS ISOŘ podle výsledku tohoto rozhodnutí, pokud sporný případ arbitr ve stanovené lhůtě nerozhodl, označí jej SŽDC v IS ISOŘ za přírůstek zpoždění vzniklý z ostatních příčin. Toto řešení sporného případu je považováno za potvrzené konečné stanovisko.

Uplatněním postupu, který je uveden v předcházejícím odstavci, není dotčeno právo dopravce ani SŽDC předložit daný spor k řešení příslušnému soudu České republiky.

2 Zahrnutí vlaků do sankčního režimu

Po stanovení příčin narušení provozování drážní dopravy jsou do sankčního režimu zahrnuty vlaky osobní dopravy, které dojedou do posledního dopravního bodu na síti SŽDC zpožděny více než 15 min. a vlaky nákladní dopravy, které dojedou do posledního dopravního bodu na síti SŽDC zpožděny více než 60 min. Pro určení, zda se jedná o vlak osobní nebo nákladní dopravy, je rozhodující druh vlaku v posledním dopravním bodě na síti SŽDC a rozdělení druhů vlaků na osobní a nákladní ve vnitřním předpise provozovatele dráhy SŽDC D1.

V sankčním režimu nejsou zahrnuty:

- vlaky, které dojedou do posledního dopravního bodu na síti SŽDC s náskokem,
- vlaky ve zbytkové kapacitě,
- odřeknuté vlaky.

3 Sankční platby za narušení provozování drážní dopravy

Vyhodnocování a kalkulace narušení provozování drážní dopravy probíhá ve dvou fázích.

- **Vyhodnocování jednotlivých jízd daného dopravce:**
 - Každý vlak daného dopravce zahrnutý do sankčního režimu je vyhodnocován samostatně.
 - U každého vlaku se sečtou zvlášť přírůstky zpoždění vzniklé po dobu jízdy vlaku z odpovědnosti SŽDC a zvlášť přírůstky zpoždění vzniklé po dobu jízdy vlaku z odpovědnosti dopravce. Přírůstky zpoždění vzniklé po dobu jízdy vlaku z ostatních příčin se nezohledňují.

- Výše sankce se vypočítá jako rozdíl mezi sumou přírůstků zpoždění vzniklých po dobu jízdy vlaku z odpovědnosti jedné strany a sumou přírůstků zpoždění vzniklých po dobu jízdy vlaku z odpovědnosti druhé strany, přičemž stranami se rozumí SŽDC a dopravce, vynásobený sazbou za minutu zpoždění. Výše této sankce je shodná pro dopravce i pro SŽDC. Sazba za minutu zpoždění je pro jízdní řád 2019 stanovena ve výši $1 \times B$ za minutu zpoždění.
- Kalkulačním obdobím je kalendářní měsíc.
- **Vyhodnocování všech jízd daného dopravce:**
 - Počet vlaků daného dopravce zahrnutých v sankčním režimu je porovnán s počtem všech vlaků daného dopravce v daném kalendářním měsíci.
 - Pokud je počet vlaků zahrnutých v sankčním režimu vyšší nebo roven 20%, uhradí strana, která je odpovědná za 60 a více % minut přírůstků zpoždění všech vlaků zahrnutých do sankčního režimu v daném kalendářním měsíci, druhé straně sankci. Výše této sankce je shodná pro dopravce i pro SŽDC a pro jízdní řád 2019 činí $1 \times C$,
 - Kalkulačním obdobím je kalendářní měsíc.

4 Základní sankční sazby

Proces	Symbol	Sazba
Řešení sporů	A	0,- Kč
Vyhodnocování jednotlivých jízd dopravce	B	0,- Kč
Vyhodnocování všech jízd dopravce	C	0,- Kč

V Praze dne 27. 8. 2018

Bc. Jiří Svoboda, MBA, v.r.
generální ředitel