

Příloha "C"**Část A****Ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty regionální dráhy provozované Adwanced World Transport, a.s., pro jízdu vlaku a podmínky jejich uplatnění**

Cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku na regionální dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem se pro vlaky osobní i nákladní dopravy vypočítá podle následujícího vzorce:

$$C = S_1 \times L + (Q/1000) \times S_2 \times L \quad [\text{Kč}]$$

Kde

$S_1 = 5,3 \text{ Kč/vlkm}$

$S_2 = 0 \text{ Kč/1000 hrtkm}$

L – vzdálenost jízdy vlaku v kilometrech zaokrouhlená na celé kilometry nahoru

Q – hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná pro vlak nákladní dopravy jako součet hmotností kolejových vozidel ve vlaku a hmotnosti nákladu v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru

Část B**Ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty regionálních drah provozovaných PDV Railway, a.s., pro jízdu vlaku a podmínky jejich uplatnění**

Na základě Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 stanovuje PDV RAILWAY a.s. jako provozovatel regionálních drah Sokolov – Kraslice a Trutnov – Svoboda nad Úpou tato pravidla a rámec pro stanovení cen za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku na výše uvedených regionálních drahách při provozování drážní dopravy.

Cena za použití železniční dopravní cesty nezahrnuje cenu za její přidělení. Přídělcem na regionálních drahách provozovaných společnostmi PDV RAILWAY a.s. je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku je stanovena na základě nákladů vynaložených na provozování dráhy (řízení provozu), viz vyhláška 501/2005 Sb. o vymezení nákladů provozovatele dráhy spojených s provozováním a zajišťováním provozuschopnosti, modernizace a rozvoje železniční dopravní cesty.

Ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku jsou rovnocenné pro všechny dopravce a stejný druh služby.

I. Maximální ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku

Maximální ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku na regionálních drahách provozovaných společnostmi PDV RAILWAY a.s.

A. Maximální ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku na regionálních drahách provozovaných společností PDV RAILWAY a.s. pro vlak nákladní dopravy

- $C_{\text{nákladní1}} = 35,00 \text{ Kč/vlkm}$
- $C_{\text{nákladní2}} = 36,00 \text{ Kč/1000 hrtkm}$

B. Maximální ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku na regionálních drahách provozovaných společností PDV RAILWAY a.s. pro vlak osobní dopravy a pro vlak lokomotivní

- $C_{\text{osobní}} = C_{\text{lokomotivní}} = 7,00 \text{ Kč/vlkm}$

C. Maximální ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku na regionálních drahách provozovaných společností PDV RAILWAY a.s. pro 1 vlak se vypočte podle vzorce

$$C_{\text{max}} = L \times C_{\text{nákladní1}} + L \times C_{\text{nákladní2}} \times Q/1000 + L \times C_{\text{osobní}} + L \times C_{\text{lokomotivní}} \quad [\text{Kč}]$$

Kde:

C_{max} = maximální cena za použití železniční dopravní cesty jedním vlakem pro sjednanou dopravní cestu

$C_{\text{nákladní1}}$ = část složky maximální ceny za použití železniční dopravní cesty jedním vlakem nákladní dopravy pro sjednanou dopravní cestu vztažená k části nákladů za provozování dráhy (řízení provozu) a přepočítaná na cenu za 1 vlkm jako podíl ceny za část nákladů na provozování dráhy (řízení provozu)

$C_{\text{nákladní2}}$ = část složky maximální ceny za použití železniční dopravní cesty jedním vlakem nákladní dopravy pro sjednanou dopravní cestu vztažená k části nákladů za provozování dráhy (řízení provozu) a přepočítaná na cenu za 1000 hrtkm pro příslušný druh vlaku daná jako podíl ceny za část nákladů na provozování dráhy (řízení provozu) za tisíc hrubých tunových kilometrů

$C_{\text{osobní}} = C_{\text{lokomotivní}}$ = maximální cena za použití železniční dopravní cesty jedním vlakem osobní dopravy nebo jedním vlakem lokomotivním pro sjednanou dopravní cestu vztažená k zajištění provozování dráhy (řízení provozu) a přepočítaná na cenu za 1 vlkm jako podíl ceny za část nákladů na provozování dráhy (řízení provozu)

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

Q = hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná pro vlak nákladní dopravy jako součet hmotnosti kolejových vozidel ve vlaku a hmotnosti nákladu v tunách zaokrouhlený na celé tony nahoru

II. Určené podmínky za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku na regionálních drahách provozovaných společností PDV RAILWAY a.s.

V maximální ceně za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku nejsou zahrnuty náklady na přidělení a rezervaci kapacity železniční dopravní cesty.

Maximální cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku se uplatňuje za jízdy vlaků i samostatných hnacích vozidel, a to jak za jízdy vozidel ložených, či obsazených tak prázdných či neobsazených.

Pro výpočet ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku je používán kalkulační vzorec, uvedený v odstavci I.C. Cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu každého

vlaků je stanovena podle druhu vlaku (nákladní, osobní, lokomotivní), vzdálenosti jízdy, popřípadě hrubé hmotnosti.

Maximální cena se určí:

1. pro vlaky výhradně s přepravou věcí a zvířat a to jak ložených tak prázdných dle části I.A pro vlak nákladní dopravy,
Vlakem nákladní dopravy se pro účely stanovení ceny za jeho jízdu po železniční dopravní cestě rozumí každý vlak, který není vlakem osobní dopravy a zároveň není vlakem lokomotivním. Mimo vlaky určené pro dopravu ložených nebo prázdných nákladních vozů se jedná také o každý vlak:
 - a) v němž jsou zařazena speciální hnací vozidla,
 - b) nákladní s přepravou cestujících;
2. pro vlaky s přepravou výhradně cestujících, kde přeprava věcí a zvířat je realizována jako doplňková služba pro cestující a to jak obsazené tak neobsazené (soupravové) dle části I.B pro vlak osobní dopravy,
Vlakem osobní dopravy se pro účely stanovení ceny za jeho jízdu po železniční dopravní cestě rozumí vlak:
 - a) který byl po celou dobu jízdy z výchozí do konečné stanice vlakem s přepravou výhradně cestujících, kde přeprava věcí a zvířat je realizována jako doplňková služba pro cestující,
 - b) soupravový:
 - mezi konečnou stanicí vlaku osobní dopravy po výstupu cestujících a výchozí stanicí následujícího vlaku osobní dopravy před nástupem cestujících,
 - z konečné stanice vlaku osobní dopravy po výstupu cestujících na místo provozního ošetření nebo odstavení soupravy,
 - z místa provozního ošetření nebo odstavení soupravy do výchozí stanice vlaku osobní dopravy před nástupem cestujících;Výchozí a konečná stanice jsou stanoveny jízdním řádem vlaku.
Pro soupravové vlaky podle čl. II.2.b) dále platí:
 - musí být dodržena podmínka, že vlak je složen výhradně z vozidel určených pro přepravu cestujících,
 - vlak nesmí obsahovat žádná vozidla, která nejsou součástí navazujícího výchozího nebo končícího vlaku osobní dopravy (výměna činného hnacího vozidla za jiné je povolena),
3. Pro vlaky, které jsou složeny výhradně z hnacích drážních vozidel dle části I.B pro vlak lokomotivní;
Vlakem lokomotivním se pro účely stanovení ceny za jeho jízdu po železniční dopravní cestě rozumí vlak, který je složen výhradně z hnacích drážních vozidel.

Rozhodující pro určení maximální ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku je druh vlaku a délka dopravní cesty, na které se doprava uskutečňuje. U vlaků výhradně pro přepravu věcí a zvířat a to jak ložených tak prázdných je dále rozhodující hmotnost vlaku.

Vykazování realizovaných výkonů na železniční dopravní cestě, které jsou dosazovány do kalkulačního vzorce a uspořádání fakturace poplatků za použití železniční dopravní cesty jsou stanoveny smlouvou o provozování drážní dopravy na železniční dopravní cestě

uzavřenou mezi PDV RAILWAY a.s. a každým dopravcem před jeho vstupem na železniční dopravní cestu.

Maximální cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku se uplatňuje pro dopravu veřejnou i neveřejnou a je stanovena bez DPH.

III. Cena za použití rezervní kapacity pro výkony spojené se zajišťováním provozuschopnosti železniční dopravní cesty

Za přidělení rezervní kapacity a vlastní použití železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro jízdy přímo zajišťující provedení diagnostiky, měření a údržby železniční infrastruktury v rámci akcí hrazených z prostředků na zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty není stanovena cena.

Část C

Ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a regionálních drah provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, pro jízdu vlaku a podmínky jejich uplatnění

I. Všeobecné informace a podmínky stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku

I.1. Všechny parametry systému stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku musí být v souladu se zásadami věcného usměrňování cen, stanovenými v platném výměru MF ČR.

I.2. V ceně za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku jsou v rozsahu věcného usměrnění kalkulovány náklady spojené s:

- jízdou vlaku po traťových a staničních kolejích v rozsahu přidělené kapacity dopravní cesty včetně nákladů na zabezpečení těchto jízd provozovaným zabezpečovacím zařízením a za umožnění použití zařízení pro distribuci elektrické trakční energie (mimo nákladů na trakční elektrickou energii),
- organizací drážní dopravy včetně operativního řízení,
- telekomunikačním spojením zaměstnanců provozovatele dráhy s obsluhou vlaku dopravce,
- příjmem a poskytováním informací provozovatelem dráhy dopravcům při zajišťování jízdy vlaku,
- zveřejněním předpisů, pokynů a pomůcek pro činnost dopravců dle smlouvy o provozování drážní dopravy (pouze datová, nikoliv tištěná forma).

I.3. Jízdu vlaku se pro účely stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty rozumí i jízda jednotlivého kolejového vozidla, včetně speciálního hnacího vozidla, pokud je organizována jako jízda vlaku ve smyslu dopravních předpisů.

I.4. Parametry a aplikační podmínky systému stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku jsou závazné pro provozovatele dráhy (dále jen SŽDC) a pro všechny provozovatele drážní dopravy na železniční síti ve vlastnictví České republiky (dále jen dopravci).

I.5. Cenami se v kontextu této přílohy „C“ rozumějí ceny bez DPH.

II. Základní ceny a kalkulační vzorec

II.1 **Základní cenou** se rozumí cena vypočtená podle kalkulačního vzorce s použitím jednotkových cen, stanovených pro vlaky osobní dopravy (čl. IV.) nebo pro vlaky nákladní dopravy (čl. V.).

II.2 K výpočtu základní ceny slouží následující kalkulační vzorec:

$$C_Z = C_1 + C_2 \quad [\text{Kč}]$$

kde: C_Z [Kč] je celková základní cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku

C_1 [Kč] je cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku v segmentu výkonů měřených ujetými vlakovými kilometry

C_2 [Kč] je cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku v segmentu výkonů měřených hrubými vlakovými kilometry

$$C_1 = S_{1E} \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R \quad [\text{Kč}]$$

kde: S_1 [Kč] je cena za 1 km jízdy vlaku (vlkm) po trati kategorie E, C nebo R. Ceny S_1 pro vlaky osobní dopravy jsou stanoveny v čl. IV. Ceny S_1 pro vlaky nákladní dopravy jsou stanoveny v čl. V.

L_E, L_C, L_R je vzdálenost [km] ujetá vlakem po trati kategorie E, C nebo R

$$C_2 = S_{2E} \times Q \times L_E + S_{2C} \times Q \times L_C + S_{2R} \times Q \times L_R \quad [\text{Kč}]$$

kde: S_2 [Kč] je cena za 1000 hrubých tunových kilometrů (hrtkm) převezených po trati kategorie E, C nebo R. Ceny S_2 pro vlaky osobní dopravy jsou stanoveny v čl. IV. Ceny S_2 pro vlaky nákladní dopravy jsou stanoveny v čl. V. Pro vlaky osobní i nákladní dopravy jsou stanoveny ceny S_2 , diferencované s ohledem na množství emisí, produkovaných spalovacími motory hnacích vozidel nezávislé trakce jedoucích po elektrifikovaných úsecích tratí (podrobněji v čl. III.4, IV. a V.).

Q [tis. hrubých tun] je 1 tisícina hrubé hmotnosti vlaku v tunách. Hmotností vlaku se rozumí součet hmotností všech vozidel vlaku včetně hmotnosti cestujících nebo nákladu. Nositelem informace o hmotnosti vlaku pro výpočet základní ceny jsou prvky souboru provozních informačních systémů (SPIS). Cena C_2 se vypočítá zvlášť pro každý traťový úsek, projetý daným vlakem po změně jeho hmotnosti (přivěšení nebo odvěšení vozidel, změna charakteru vlaku osobní dopravy z kategorie obsazený cestujícími na kategorii souprarový nebo naopak). Zdrojem informace o hmotnosti jednotlivého vozidla je registr vozidel REVOZ, pokud data některého drážního vozidla dosud nebylo do REVOZ doplněna, stanoví se hmotnost prázdného vozidla a nákladu nebo přepravovaných cestujících z jiných odpovídajících zdrojů (technické pasporthy, nákladní listy, počet míst k sezení x 0,08 aj.) se zaokrouhlením na celé tuny nahoru.

L_E, L_C, L_R je vzdálenost [km] ujetá vlakem po trati kategorie E, C nebo R

III. Provozní a technické podmínky, ovlivňující výpočet základních cen

III.1 Režim vykazování realizovaných výkonů které jsou dosazovány do kalkulačního vzorce (vlkm a hrtkm), je stanoven smlouvou o provozování drážní dopravy, uzavřenou mezi SŽDC a každým dopravcem před jeho vstupem na železniční dopravní cestu.

III.2. Cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku je vždy stanovena podle jeho skutečného složení, zjištěného ze zdrojů dat určených režimem podle čl. III.1 nebo kontrolou vlaku, provedenou SŽDC.

III.3 Pro výpočet základních cen se vzdálenost ujetá daným vlakem (L_E , L_C , L_R) stanoví s použitím údajů o délce a kategorii úseků (hran), které jsou uvedeny v aplikaci DYPOD. Aplikace je dopravcům dostupná na portálu Provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz/dypod>). Délky hran jsou stanoveny v kilometrech se zaokrouhlením na 1 desetinné místo. Pro výpočet základních cen za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku je rozhodující skutečná vlakem projetá trasa, s výjimkou případů, kdy je vlak veden odklonem z důvodu výluky. Výjimky se netýkají výluk způsobených odstraňováním následků živelných událostí, nehod nebo přerušení dodávek elektrické energie z veřejné přenosové sítě do technických zařízení SŽDC. Při vedení vlaku odklonem se pro výpočet ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku použije původně přidělená trasa.

III.4 Koeficient e nabývá hodnot 1,00 pro hnací vozidla s motorem, splňujícím předepsané emisní limity a 1,075 pro hnací vozidla s motorem, který tyto limity nesplňuje. U speciálních hnacích vozidel (traťová mechanizace a motorové vozy pro prohlídky a údržbu pevných trakčních zařízení) se vždy použije hodnota 1,00. Hodnoty koeficientu e ve vztahu k plnění emisních limitů jsou uvedeny na kartách jednotlivých hnacích vozidel nebo řad hnacích vozidel v REVOZ. V případě, že ve vlaku je zařazeno více činných hnacích vozidel, z nichž alespoň jedno nesplňuje předepsané emisní limity, použije se vždy hodnota 1,075. Při výpočtu základní ceny v informačním systému IS KAPO se jednotlivým hnacím vozidlům automaticky přiřazuje hodnota z REVOZ. Při jízdě vlaku částečně po elektrifikované a částečně po neelektrifikované trati se koeficient e uplatňuje pouze při výpočtu ceny za jízdu po elektrifikovaných úsecích. Při jízdě vlaku, který je po elektrifikovaném úseku z důvodu výluky veden hnacím vozidlem, jemuž přísluší hodnota koeficientu e 1,75, se do výpočtu ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku dosadí hodnota 1,00.

Výpočet základních cen za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku bere v případě elektrifikovaných traťových úseků v úvahu zařazení hnacích vozidel nezávislé trakce do vlaku. Je-li na elektrifikovaném úseku trati do vlaku zařazeno nejméně jedno činné hnací vozidlo nezávislé trakce, jehož spalovací motor nesplňuje předepsané emisní limity, použije se při výpočtu základní ceny diferencovaná hodnota ceny S_{2Ee} , S_{2Ce} nebo S_{2Re} . Skutečnost, zda konkrétní hnací vozidlo, eventuálně řada hnacích vozidel splňuje nebo nesplňuje emisní limity, je uvedena na kartě hnacího vozidla (řady) v REVOZ. Cenová diferenciace je u každého vlaku vždy prováděna ve vztahu ke skutečné délce poježděných elektrifikovaných a neelektrifikovaných úseků. Cenová diferenciace se neprovádí u vozidel nezávislé trakce se spalovacími motory splňujícími emisní limity a u všech speciálních hnacích vozidel (traťová mechanizace, motorové vozy pro prohlídky a údržbu pevných trakčních zařízení a vozidla pro měření železniční infrastruktury vybavená vlastním spalovacím motorem). Při jízdě vlaku, který je z důvodu výluky neplánovaně veden po elektrifikovaném úseku, se cenová diferenciace rovněž neprovádí.

III.5 Vlaky osobní dopravy

Vlakem osobní dopravy se pro účely stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku rozumí vlak, který vyhovuje následujícím podmínkám:

- a) byl v úseku trati, za jehož použití je cena kalkulována, určen výhradně k přepravě osob, zavazadel a jízdních kol,
- b) byl v úseku trati, za jehož použití je cena kalkulována, složen výhradně z hnacích a tažených vozidel, souvisejících s přepravou osob a zavazadel včetně jízdních kol. Do vlaku, s cenou za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku osobní dopravy nesmí být zařazeno nečinné hnací vozidlo (s výjimkou elektrifikovaných úseků s napětíovou výlukou, kde na vlaku zůstávají původní hnací vozidla závislé trakce), speciální hnací vozidlo, tažené vozidlo pro přepravu věcí a živých zvířat (s výjimkou historických vlaků parní trakce, kde je přípustné zařazení nejvýše jednoho vozu s uhlím a jednoho vozu s vodou pro napájení lokomotivního kotle), vozidlo, na němž za jízdy vlaku probíhají zkoušky a měření nebo správkové vozidlo (s výjimkou vozidel, k jejichž poruše došlo v průběhu jízdy vlaku, na němž se nacházejí – SŽDC je ve sporných případech oprávněna na dopravci požadovat, aby vznik tohoto stavu v průběhu jízdy doložil). Pokud je k vlaku osobní dopravy na žádost SŽDC přivěšeno vozidlo, sloužící k měření infrastruktury, druh dopravy (osobní) se nemění a pro účel výpočtu ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku se hmotnost tohoto vozidla odečte od celkové hmotnosti vlaku (aplikaci tohoto kroku musí dopravce iniciovat v rámci odsouhlasení měsíčního výstupu IS KAPO),

Pro účely stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku se za vlak osobní dopravy považuje také soupravový vlak jedoucí do maximální vzdálenosti 70 km v některé z níže uvedených variant:

- mezi konečnou stanicí vlaku osobní dopravy po výstupu cestujících a výchozí stanicí následujícího vlaku před nástupem cestujících,
- z konečné stanice vlaku osobní dopravy po výstupu cestujících na místo provozního ošetření,
- z konečné stanice vlaku osobní dopravy po výstupu cestujících na místo odstavení soupravy,
- z místa provozního ošetření soupravy do výchozí stanice vlaku osobní dopravy před nástupem cestujících,
- z místa odstavení soupravy do výchozí stanice vlaku osobní dopravy před nástupem cestujících.

Výchozí a konečná stanice soupravového vlaku jsou stanoveny datovým jízdním řádem vlaku.

Pokud soupravový vlak nevyhověl podmínkám uvedeným v bodu b), není pro účely stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty pro jeho jízdu rozhodující případná skutečnost, že byl v souboru informačních systémů SPIS evidován pod druhovým označením soupravový vlak (Sv).

III.6 Vlaky nákladní dopravy

Z hlediska stanovení ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku jsou všechny vlaky v úsecích trati, kde nevyhověly kritériím vlaku osobní dopravy podle čl. III.5 považovány za vlaky nákladní dopravy.

IV. Základní ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku osobní dopravy

Druh ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu
S _{1E}	vlkm	7,81
S _{1C}	vlkm	6,49
S _{1R}	vlkm	5,50
S _{2E}	1 000 hrtnm	44,77
S _{2Ee}	1 000 hrtnm	48,13
S _{2C}	1 000 hrtnm	35,59
S _{2Ce}	1 000 hrtnm	38,26
S _{2R}	1 000 hrtnm	30,16
S _{2Re}	1 000 hrtnm	32,42

V. Základní ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku nákladní dopravy

Druh ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu
S _{1E}	vlkm	36,10
S _{1C}	vlkm	35,33
S _{1R}	vlkm	33,19
S _{2E}	1 000 hrtnm	49,23
S _{2Ee}	1 000 hrtnm	52,92
S _{2C}	1 000 hrtnm	43,88
S _{2Ce}	1 000 hrtnm	47,17
S _{2R}	1 000 hrtnm	33,60
S _{2Re}	1 000 hrtnm	36,12

VI. Nabídkové ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku

VI.1. Za účelem podpory rozvoje vybraných segmentů trhu v železniční dopravě vyhlašuje SŽDC nabídkové ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku, které jsou při dodržení vyhlášených podmínek dostupné rovným a nediskriminačním způsobem všem dopravcům na železniční infrastruktuře ve vlastnictví České republiky.

VI.2. Pravidla pro zadávání vstupních dat vlaku, potřebných k tomu, aby mu byla v informačním systému IS KAPO přiřazena příslušná nabídková cena, jsou obsažena ve směrnici Is 10 (Směrnice SŽDC pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy - SPIS).

VI.3. Nabídková cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku přiznaná dopravci nesmí být převedena na jiného dopravce.

VI.4. Pokud je to z hlediska evidence výkonů a kontroly jejich realizace nutné (např. je-li přechodně nemožné zpracování dat o vlaku v některé z úloh souboru provozních informačních systémů - SPIS), SŽDC stanovuje dopravcům podmínky pro oddělené vykazování výkonů, pro které mají být použity nabídkové ceny. Tyto podmínky jsou buď zakotveny ve smlouvě o provozování drážní dopravy, nebo (zpravidla u nabídkových cen jednorázového charakteru) určeny v rámci rozhodnutí o jejich přiznání. V případě nedodržení podmínek, včetně nedodání stanovených výkazů ve stanoveném termínu, si SŽDC vyhrazuje právo stanovit pro vlak osobní dopravy ceny podle čl. IV. nebo vlak nákladní dopravy podle čl. V.

VI.5. Pokud dopravce nejdéle při odsouhlasení měsíčního pracovního dodacího listu vygenerovaného informačním systémem IS KAPO nebo v termínu stanoveném SŽDC v rámci zavedení webové aplikace IS KAPO neuvede na správnou míru data vedoucí k neoprávněnému použití nabídkové ceny pro daný vlak, vyhrazuje si SŽDC právo pozastavit platnost přiznané nabídkové ceny nebo ji dopravci zcela odebrat. Dopravce bude o tomto rozhodnutí písemně informován nejpozději 5 dnů před začátkem kalendářního měsíce, v němž k odebrání dochází. Odvolání dopravce proti tomuto kroku nemá odkladný účinek.

VI.6 Nabídkové ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu daného vlaku nelze kombinovat nebo spojovat. Pro žádný vlak nesmí být použita více než jedna nabídková cena.

VI.7. Nabídková cena „G“ pro vlaky nákladní dopravy k podpoře nově získaných přeprav

- Nabídková cena „G“ bude za níže uvedených podmínek použita pro vlaky nákladní dopravy, složené výhradně z vozů se zásilkami zboží, které nebyly po železniční dopravní cestě ve vlastnictví ČR v dané relaci převáženy nejméně po dobu posledních 12 měsíců žádným z dopravců. Platnost nabídkové ceny je 12 měsíců ode dne jejího přiznání a nemůže být dále prodlužována.
- Nabídková cena „G“ se pro konkrétní obchodní případ dopravci přizná na základě jeho písemné žádosti, doručené odboru smluvních vztahů SŽDC nejpozději 45 dnů před zamýšleným datem jízdy prvního vlaku v dané relaci. SŽDC posoudí oprávněnost žádosti a ve lhůtě 20 dnů rozhodne, zda žádost splňuje stanovená kritéria. V kladném případě vyrozumí dopravce o přidělení čísla obchodního případu pro evidenci výkonů v IS KAPO.
- Dopravce v žádosti uvede:
 - a) výchozí stanici vlaků na síti SŽDC (nebo vstupní pohraniční bod) a stanici určení (nebo výstupní pohraniční bod),
 - b) druh přepravovaného zboží,
 - c) předpokládanou četnost jízd vlaků po dobu platnosti nabídkové ceny „G“. V rámci jednoho obchodního případu bude nabídková cena „G“ poprvé použita pro vlak, jehož jízdou bude dosaženo součtu hrubých hmotností převezených vlaků 2000 tun. Předchozí vlaky budou evidovány pouze statisticky a budou pro ně použity základní ceny.
 - d) skutečnosti potvrzující, že jde o nově získanou přepravu (může jít např. o podpůrné stanovisko přepravce, o sdělení, že nakládkovým nebo vykládkovým místem je železniční vlečka, která nebyla nejméně 12 měsíců obsluhována apod.)
- SŽDC si vyhrazuje právo posoudit oprávněnost žádosti o přiznání nabídkové ceny „G“ v souladu s vlastními dostupnými informacemi (zejména statistika jízd vlaků v požadované relaci), rozhodnout o přiznání nabídkové ceny a stanovit pravidla oddělené evidence jízd vlaků v rámci daného obchodního případu.
- Použití nabídkové ceny „G“ je podmíněno pořízením složení vlaku v IS COMPOST.

- Nabídková cena „G“ se nevztahuje na návoz nebo zpětnou přepravu prázdných vozů.
- Nabídková cena „G“ činí 85% ze základní ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku nákladní dopravy.

VI.8. Nabídková cena „J“ pro vlaky nákladní dopravy, dopravující jednotlivé vozové zásilky

- Nabídková cena „J“ bude použita pro:
 - » manipulační a vlečkové vlaky podle projednaného seznamu, zapracované v ročním jízdním řádu nebo jeho pravidelných změnách,
 - » vnitrostátní relační vlaky podle projednaného seznamu, zapracované v ročním jízdním řádu nebo jeho pravidelných změnách,
 - » mezinárodní relační vlaky podle projednaného seznamu, zapracované v ročním jízdním řádu nebo jeho pravidelných změnách,
- Použití nabídkové ceny „J“ je podmíněno pořízením složení vlaku v IS COMPOST.
- Nabídková cena „J“ činí 45% ze základní ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku nákladní dopravy.
- Seznam vlaků s nabídkovou cenou „J“ bude mezi SŽDC a dopravcem projednán v rámci zpracování ročního jízdního řádu, případně jeho změn. Čísla přidělená těmto vlakům nesmí být použita pro jiné vlaky.

VI.9. Nabídková cena „K“ pro nákladní vlaky kombinované dopravy

- Nabídková cena „K“ bude použita pro vlaky nákladní dopravy, dopravující výhradně vozy pro přepravní jednotky kombinované dopravy (ložené těmito jednotkami nebo prázdné). Vlaky musí být vedeny bez přepracování, tudíž bez změny zátěže mezi dvěma terminály kombinované dopravy nebo mezi dvěma pohraničními přechodovými stanicemi nebo mezi terminálem a pohraniční přechodovou stanicí. Za terminály kombinované dopravy se pro tento případ považují také předávací místa vleček.
- U vlaků, které budou obsahovat i jiné druhy vozů, než je výše uvedeno, budou použity základní ceny.
- Použití nabídkové ceny „K“ je podmíněno pořízením složení vlaku v IS COMPOST.
- Seznam pravidelných vlaků s nabídkovou cenou „K“ bude mezi SŽDC a dopravcem projednán v rámci zpracování ročního jízdního řádu, případně jeho změn. Čísla přidělená těmto vlakům nesmí být použita pro vlaky, jejichž složení a účel vylučuje aplikaci nabídkové ceny „K“. Při objednávání vlaku ad hoc, kterému má být přiznána nabídková cena „K“, musí dopravce v informačním systému ISOŘ KADR tento požadavek zadat na kartě „Parametry trasy vlaku, oddíl Další údaje/Nabídková cena“.
- Vlaky kombinované dopravy, které budou ve své trase mezi výše uvedenými dopravními body odstaveny bez zavinění SŽDC, budou použity základní ceny.
- Nabídková cena „K“ činí 55% ze základní ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku nákladní dopravy.

VI.10. Jednorázová nabídková cena „C“ pro vlaky spojené s charitativními akcemi

- Nabídková cena „C“ bude použita pro vlaky neveřejné osobní dopravy „ad hoc“, které jsou spojeny s neziskovými charitativními akcemi.
- Žádost o přiznání jednorázové nabídkové ceny „C“ dopravce uplatní u odboru smluvních vztahů SŽDC písemně nebo elektronickou poštou na adresu

poplatky@szdc.cz tak, aby došla nejpozději 15 dnů před zamýšleným začátkem akce. Žádost musí obsahovat údaje o datu, názvu a pořadateli akce, seznam všech vlaků, pro něž je sleva požadována (datum jízdy, traťový úsek, druh vlaku, hnací a tažená vozidla) a potvrzení třetí strany - objednavatele vlaku o charitativním účelu jízdy. Jednorázovou nabídkovou cenu „C“ lze poskytnout i pro návoz a odvoz souprav, jejichž parametry vyhovují podmínkám uvedeným v čl. III.5. pro soupravové vlaky.

- Vyhoví-li žádost všem stanoveným podmínkám a je-li výše uvedeným způsobem doložena, odbor smluvních vztahů SŽDC sdělí dopravci elektronickou poštou, že mu nabídková cena byla přiznána a přidělí mu číslo obchodního případu, které dopravce použije při objednávce kapacity dopravní cesty v informačním systému ISOŘ KADR. Veškerá evidence o vlacích s nabídkovou cenou „C“ v souboru provozních informačních systémů (SPIS) je vedena pod přiděleným číslem obchodního případu.
- Nabídková cena „C“ činí 25% ze základní ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku osobní dopravy.
- Při objednávání vlaku ad hoc, kterému má být přiznána nabídková cena „C“, musí dopravce v informačním systému ISOŘ KADR tento požadavek zadat na kartě „Parametry trasy vlaku, oddíl Další údaje/Nabídková cena“. Na stejné kartě doplní do rubriky „Obchodní případ“ přidělené evidenční číslo obchodního případu.

IV.11. Jednorázová nabídková cena „N“ za použití železniční dopravní cesty pro jízdu zvláštních nostalgických vlaků

Cena je určena k podpoře jízd, které jsou spojeny s:

- oslavami výročí zahájení provozu na jednotlivých tratích (pouze výročí dělitelná 10 nebo 25),
- oslavami Dne železnice,
- každoročním zahájením a ukončením hlavní sezóny ve stálé muzejní expozici železniční dopravy a techniky.

Jiné nostalgické jízdy, neveřejné i veřejné, nezakládají oprávnění dopravce požádat o tento druh nabídkové ceny.

Podmínky pro přiznání nabídkové ceny „N“:

- Za nostalgický se považuje zvláštní vlak, v němž je zařazeno činné historické hnací vozidlo (pro účely posouzení žádosti o přiznání nabídkové ceny jsou za historické hnací vozidlo považována všechna hnací vozidla parní trakce a ostatní hnací vozidla vyrobená před r.1968).
- Jízdní řád zvláštního nostalgického vlaku veřejné osobní dopravy bude zveřejněn v termínu stanoveném zákonem o dráhách a dopravce neučiní žádná opatření, jimiž by zpochybnil veřejný charakter vlaku (např. vyhrazení vlaku pro přepravu klientů cestovních kanceláří).
- U zvláštních nostalgických vlaků neveřejné osobní dopravy (protokolární vlaky, vlaky na objednávku cestovních kanceláří apod.) budou na obvyklých veřejnosti dostupných místech včas umístěny informace se základními časovými údaji o jízdě vlaku a dopravce neučiní žádná opatření, jimiž by pro veřejnost omezil vnější prohlídku a fotografování vlaku z míst, kam je za běžných okolností vstup veřejnosti dovozen.

- U zvláštních nostalgických vlaků nákladní dopravy, určených k prezentaci historických vozidel budou na obvyklých veřejnosti dostupných místech včas umístěny informace se základními časovými údaji o jízdě vlaku a dopravce neučiní žádná opatření, jimiž by pro veřejnost omezil vnější prohlídku a fotografování vlaku z míst, kam je za běžných okolností vstup veřejnosti dovolen.
- Nabídková cena „N“ se poskytuje také na návoz a odvoz souprav zvláštních nostalgických vlaků vyhovujících podmínkám soupravných vlaků osobní dopravy podle čl. III.5.
- Nabídková cena „N“ činí 50% ze základní ceny podle čl. IV (vlaky osobní dopravy) nebo V (vlaky nákladní dopravy).
- Při objednávání vlaku ad hoc kterému má být přiznána nabídková cena „N“, musí dopravce v informačním systému ISOŘ KADR tento požadavek zadat na kartě „Parametry trasy vlaku, oddíl Další údaje/Nabídková cena“. Na stejné kartě doplní do rubriky „Obchodní případ“ přidělené evidenční číslo obchodního případu.

VII. Cena za použití železniční dopravní cesty pro jízdu nestandardních vlaků

- Z hlediska stanovení ceny použití železniční dopravní cesty jízdou vlaku jsou za nestandardní považovány vlaky vedené pro zkoušky drážních 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.
- Za použití železniční dopravní cesty pro jízdu nestandardního vlaku bude dopravci účtována cena podle níže uvedené tabulky.

Druh ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu
S _{1E}	vlkm	72,20
S _{1C}	vlkm	70,66
S _{1R}	vlkm	66,38
S _{2E}	1 000 hrtnm	98,46
S _{2Ee}	1 000 hrtnm	98,46
S _{2C}	1 000 hrtnm	87,76
S _{2Ce}	1 000 hrtnm	87,76
S _{2R}	1 000 hrtnm	67,20
S _{2Re}	1 000 hrtnm	67,20

VIII. Ceny za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku v rámci čerpání rezervní kapacity pro výkony spojené se zajišťováním provozuschopnosti železniční dopravní cesty

VIII.1. Přidělení rezervní kapacity a vlastní použití železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro jízdu vlaků přímo zajišťující provedení diagnostiky, měření a údržby železniční infrastruktury v rámci akcí hrazených z prostředků na zabezpečení provozuschopnosti železniční dopravní cesty nebude účtováno za podmínky, že:

- dopravce při zadávání vstupních dat příslušného vlaku nákladní dopravy ad hoc v souboru provozních informačních systémů (SPIS) stanoveným způsobem uvedl identifikační číslo zakázky, k níž se jízda vlaku váže,
- skutečné parametry vlaku a ujetá trasa jsou v souladu s místem a účelem akce spojené se zajišťováním provozuschopnosti, která byla dopravcem při zadávání vstupních dat uvedena.

Podrobná pravidla pro zadávání vstupních dat vlaku a jejich věcnou kontrolu budou vyhlášena na portálu provozování dráhy po ukončení pilotního ověření (nejpozději k datu začátku jízdního řádu 2015).

VIII.2. Vyhoví-li výkony vlakové dopravy podmínkám v čl. VIII.1., budou odečteny z celkového objemu výkonů, vstupujících po ukončení každého kalendářního měsíce do algoritmu pro výpočet cen za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku.

VIII.3. Splnění podmínek v čl. VIII.1 rovněž zakládá oprávněný nárok dopravce na použití ceny za přidělení rezervní kapacity dopravní cesty podle kapitoly 6.3.1 písm. h) tohoto Prohlášení o dráze.