



Čj. MSK 122380/2015

Moravskoslezský kraj

vydává

**Prohlášení o dráze regionální
Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport**

platné pro přípravu jízdního řádu 2017 a pro jízdní řád 2017

účinné ode dne zveřejnění

Moravskoslezský kraj, IČ 70890692, se sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava, jako osoba, která, podle § 34b odst.2 písm. b) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), přiděluje kapacitu dráhy na dráze regionální ve vlastnictví Moravskoslezského kraje, vydává, podle § 34c odst.1 téhož zákona o dráhách, „Prohlášení o dráze regionální“ (dále též „Prohlášení o dráze“).

Záznam o změnách Prohlášení o dráze

Číslo změny	Popis změny

1 OBECNÉ INFORMACE	7
1.1 ÚVOD	7
1.1.1 Státní správa ve věcech drah železničních	7
1.1.2 Základní údaje o manažerovi infrastruktury	8
1.2 ÚČEL	8
1.3 PRÁVNÍ RÁMEC	8
1.4 PRÁVNÍ POSTAVENÍ	9
1.4.1 Obecné poznámky	9
1.4.2 Závaznost	9
1.4.3 Přezkumná procedura	9
1.5 STRUKTURA PROHLÁŠENÍ O DRÁZE	9
1.6 PLATNOST A ZMĚNY	10
1.6.1 Období platnosti	10
1.6.2 Proces provádění změn	10
1.7 DISTRIBUCE	10
1.8 KONTAKTY	10
1.9 ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ KORIDORY	10
1.10 RAILNETEUROPE – MEZINÁRODNÍ SPOLUPRÁCE MEZI PROVOZOVATELI DRAH	10
2 PODMÍNKY PŘÍSTUPU	11
2.1 ÚVOD	11
2.2 OBECNÉ PŘÍSTUPOVÉ POŽADAVKY	11
2.2.1 Požadavky na žadatele o kapacitu dráhy	11
2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu	11
2.2.3 Licence	12
2.2.4 Bezpečnostní certifikát – osvědčení dopravce	13
2.2.5 Pokrytí provozních rizik	13
2.3 OBECNÉ OBCHODNÍ PODMÍNKY	13
2.3.1 Smlouva o přístupu na dráhu	13
2.3.2 Smlouvy s žadateli, kteří nejsou držiteli platné licence	14
2.4 PRAVIDLA PROVOZU	14
2.4.1 Vnitřní předpisy	14
2.4.2 Vzájemná komunikace provozovatele dráhy s dopravcem	15
2.5 MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY	15
2.6 NEBEZPEČNÉ VĚCI	17
2.7 PODMÍNKY PROVOZU DRÁŽNÍCH VOZIDEL	18
2.8 PODMÍNKY PRO PERSONÁL ZAJIŠŤUJÍCÍ PROVOZ	19
3 INFRASTRUKTURA	20
3.1 ÚVOD	20
3.2 ROZSAH SÍTĚ	20
3.2.1 Technická charakteristika sítě	20
3.2.2 Místa styku drah	20
3.2.3 Další informace	20
3.3 POPIS SÍTĚ	20
3.3.1 Zeměpisná identifikace	21
3.3.2 Parametry a limity tratí	21
3.3.3 Zabezpečení provozu a komunikační systémy	23
3.4 OMEZENÍ PROVOZU	24
3.4.1 Specializovaná infrastruktura	25
3.4.2 Ekologická omezení	25
3.4.3 Nebezpečný náklad	25
3.4.4 Omezení v tunelu	25
3.4.5 Omezení na mostech	25
3.5 DOSTUPNOST INFRASTRUKTURY	25

3.6 ZAŘÍZENÍ SLUŽEB	26
3.6.1 Osobní terminály (stanice)	26
3.6.2 Nákladní terminály (stanice)	26
3.6.3 Vlakotvorné stanice	26
3.6.4 Odstavná nádraží	26
3.6.5 Střediska pro opravy a údržbu	26
3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění	26
3.6.7 Vybavení námořních a vnitrozemských přístavů	26
3.6.8 Pomocná zařízení	26
3.6.9 Možnost doplnění paliva	26
3.6.10 Technická zařízení	27
3.7 ROZVOJ INFRASTRUKTURY	27
4 PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	28
4.1 Úvod	28
4.2 POPIS PROCESU PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	28
4.2.1 Žádost o přidělení kapacity dráhy	28
4.3 ČASOVÝ ROZVRH PODÁVÁNÍ ŽÁDOSTÍ O KAPACITU DRÁHY	30
4.3.1 Žádosti do jízdního řádu a jeho pravidelných změn	31
4.3.2 Individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy	34
4.4 PROCES PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY	36
4.4.1 Proces koordinace	36
4.4.2 Proces vyřešení sporů	37
4.4.3 Vyčerpaná kapacita dráhy	37
4.5 PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY PRO ÚDRŽBU, OBNOVU A ROZVOJ INFRASTRUKTURY	37
4.5.1 Proces přidělení rezervní kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti	38
4.6 NEVYUŽITÍ PŘIDĚLENÉ KAPACITY DRÁHY /PRAVIDLA PRO VZDÁNÍ SE KAPACITY	38
4.6.1 Pravidla pro využití přidělené kapacity dráhy	38
4.6.2 Odebrání přidělené kapacity dráhy	38
4.7 MIMOŘÁDNÉ ZÁSILKY A NEBEZPEČNÝ NÁKLAD	39
4.7.1 Mimořádnosti na vlaku	39
4.7.2 Mimořádné podmínky pro zkoušky drážních vozidel	39
4.8 ZÁSADY PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH	39
4.8.1 Principy	40
4.8.2 Operační pravidla	40
4.8.3 Předvídané problémy	40
4.8.4 Nepředvídané problémy	40
5 SLUŽBY	41
5.1 Úvod	41
5.2 MINIMÁLNÍ PŘÍSTUPOVÝ BALÍČEK	41
5.3 TRAŤOVÝ PŘÍSTUP K SERVISNÍM ZAŘÍZENÍM A NABÍDKA SLUŽEB	41
5.3.1 Použití elektrického napájecího zařízení pro trakční proud	42
5.3.2 Zařízení pro doplňování paliva	42
5.3.3 Nádraží pro osobní dopravu, jejich budovy a další zařízení	42
5.3.4 Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí	42
5.3.5 Seřadovací stanice	42
5.3.6 Vlakotvorné vybavení	42
5.3.7 Odstavné koleje	42
5.3.8 Zařízení pro údržbu a další technická zařízení	42
5.4 DALŠÍ SLUŽBY	42
5.4.1 Trakční elektřina	42
5.4.2 Dodávka paliva	42
5.4.3 Servis pro vlaky	42
5.4.4 Posun a jiné služby	42
5.4.5 Služby pro mimořádné přepravy a nebezpečný náklad	43
5.5 DOPLŇKOVÉ SLUŽBY	43

5.5.1 Přístup k telekomunikační síti.....	43
5.5.2 Poskytování doplňkových informací.....	43
5.5.3 Technická prohlídka drážních vozidel.....	43
6 CENY ZA UŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A ZA POSKYTNUTÉ SLUŽBY	44
6.1 PRINCIPY STANOVENÍ CEN.....	44
6.1.1 Minimální přístupový balíček	44
6.1.2 Traťový přístup k servisním zařízením uvedeným v kapitole 5.3	44
6.1.3 Služby uvedené v kapitole 5.3	44
6.1.4 Další služby.....	45
6.1.5 Doplňkové služby.....	45
6.2 SYSTÉM STANOVENÍ CEN	45
6.2.1 Minimální přístupový balíček	45
6.2.2 Traťový přístup k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3	45
6.2.3 Služby uvedené v kapitole 5.3	45
6.2.4 Další služby.....	45
6.2.5 Doplňkové služby.....	45
6.3 CENY	45
6.3.1 Minimální přístupový balíček	45
6.3.2 Traťový přístup k servisním zařízením uvedeným v kapitole 5.3	45
6.3.3 Služby uvedené v kapitole 5.3	46
6.3.4 Další služby.....	46
6.3.5 Doplňkové služby.....	46
6.4 SYSTÉM ODMĚŇOVÁNÍ VÝKONU.....	46
6.4.1 Sankce za nevyužití kapacity dráhy.....	46
6.4.2 Sankce za odřeknutí kapacity dráhy.....	46
6.4.3 Pobídky pro rámcové smlouvy.....	46
6.4.4 Pobídky pro vozidla vybavená ERTMS	46
6.5 ZMĚNY CEN	46
6.6 USPOŘÁDÁNÍ FAKTURACE.....	46

PŘÍLOHY ¹	
A	Seznam kontaktů
B	Výběr základních údajů o dráze
C	Ceny za použití dráhy regionální pro jízdu vlaku a podmínky jejich uplatnění
D	Formulář vnitrostátní studie / žádosti o trasu

Slovník použitých výrazů

Použité pojmy a jejich význam jsou uvedeny v platném znění zákona o dráhách a jeho prováděcích předpisech

¹ Údaje obsažené v přílohách odpovídají stavu a informacím známým ke dni zpracování Prohlášení o dráze.

1 OBECNÉ INFORMACE

1.1 Úvod

1.1.1 Státní správa ve věcech drah železničních

Státní správu ve věcech drah vykonávají drážní správní úřady, kterými jsou pro dráhu celostátní a dráhy regionální Ministerstvo dopravy a Drážní úřad a Drážní inspekce.

1.1.1.1. Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy, IČ 66003008, se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, jako drážní správní úřad:

- a) rozhoduje o zařazení železniční dráhy do kategorie a o zrušení celostátní nebo regionální dráhy po dohodě s Ministerstvem obrany;
- b) rozhoduje o změně kategorie dráhy celostátní na jinou kategorii železniční dráhy a o změně kategorie jiné železniční dráhy než dráhy celostátní na dráhu celostátní po dohodě s Ministerstvem obrany;
- c) je odvolacím orgánem ve správním řízení ve věcech upravených zákonem o dráhách proti rozhodnutím Drážního úřadu a Drážní inspekce tam, kde tak stanoví právní předpis.
- d) uplatňuje stanoviska k politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentaci z hlediska zájmů a záměrů ve věcech drah.

Pro více informací navštivte webové stránky Ministerstva dopravy – <http://www.mdcz.cz/>.

1.1.1.2. Drážní úřad

Drážní úřad, IČ 61379425, se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, jako drážní správní úřad organizačně podřízený Ministerstvu dopravy, vykonává na dráze železniční působnost podle zákona o dráhách nebo podle zvláštního právního předpisu s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo obce.

Drážní úřad:

- a) je speciálním stavebním úřadem pro stavby dráhy a na dráze,
- b) rozhoduje o vydání úředních povolení pro provozování dráhy,
- c) rozhoduje o udělení licencí pro provozování drážní dopravy,
- d) vydává osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a osvědčení dopravce,
- e) vydává a odejímá licence strojvedoucího
- f) vydává průkazy způsobilosti osob k řízení drážních vozidel,
- g) vydává průkazy způsobilosti určených technických zařízení tlakových, plynových, elektrických, zdvihacích, dopravních a drážních vozidel,
- h) vydává osvědčení o odborné způsobilosti pro provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení v provozu,
- i) ukládá pokuty podle stavebního zákona a zákona o dráhách,
- j) vykonává státní stavební dohled a státní dozor ve věcech drah.

Pro více informací navštivte webové stránky Drážního úřadu – <http://www.ducz.cz/>.

1.1.1.3. Drážní inspekce

Drážní inspekce je správní úřad organizačně podřízený Ministerstvu dopravy, IČ 75 00 95 61, se sídlem Těšnov 1163/5, 110 00 Praha 1:

- a) provádí zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádných událostí v drážní dopravě v souladu s prováděcím právním předpisem;
- b) zjišťuje nedostatky ohrožující bezpečnost provozování dráhy nebo drážní dopravy, jejich příčiny a osoby odpovědné podle právních předpisů za jejich vznik nebo trvání;
- c) vyžaduje odstraňování a nápravu zjištěných nedostatků, jejich příčin a škodlivých následků u jejich původců a ukládá opatření k jejich odstranění a nápravě;
- d) provádí kontrolu plnění uložených opatření;
- e) vykonává státní dozor ve věcech drah.

Pro více informací navštivte webové stránky Drážní inspekce – <http://www.dicr.cz/>.

1.1.2 Základní údaje o manažerovi infrastruktury

1.1.2.1. Vlastník dráhy

Vlastníkem dráhy je Moravskoslezský kraj, IČ 70890692, se sídlem 28. října 117, 702 18 Ostrava. Pro více informací navštivte webové stránky Moravskoslezského kraje – <http://www.kr-moravskoslezsky.cz/>.

1.1.2.2. Přídělcce

V souladu s ustanovením § 34b odst.2 písm. b) zákona o dráhách vykonává funkci přídělce na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport vlastník, tedy Moravskoslezský kraj. Na základě smlouvy mezi Moravskoslezským krajem a Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, vykonává práva a povinnosti přídělce ve vztahu k procesu přidělování kapacity Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

1.1.2.3. Provozovatel dráhy

Provozovatelem dráhy je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČ 70 99 42 34, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl A., vložka 48384 (dále jen „SŽDC“). Pro více informací navštivte webové stránky SŽDC – <http://www.szdc.cz/>.

1.2 Účel

Přídělcce přiděluje kapacitu dráhy za cenu sjednanou podle platných cenových předpisů, a to stanovením rámcových časových tras vlaků.

Povinností přídělce při procesu přidělování kapacity dráhy je zajistit nediskriminační přístup dopravců na dráhu s cílem maximálního využití kapacity dráhy.

K tomu Moravskoslezský kraj vydává toto Prohlášení o dráze, ve kterém zveřejňuje podrobné podmínky pro přidělování kapacity dráhy.

Prohlášení o dráze se vztahuje na železniční infrastrukturu dráhy regionální ve vlastnictví Moravskoslezského kraje. Prohlášení o dráze obsahuje zásady a postupy, které jsou aplikovány při zpoplatňování železniční infrastruktury a přidělování kapacity dráhy. Prohlášení o dráze se vztahuje na používání dráhy jak pro vnitrostátní tak pro mezistátní železniční dopravu.

1.3 Právní rámec

Základní právní podmínky pro stavbu drah železničních, podmínky pro provozování drah železničních, pro provozování drážní dopravy na těchto dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené vytváří v České republice zákon o dráhách a jeho prováděcí předpisy v platném znění, jakož i přímo účinné předpisy práva Evropské unie.

Vybrané právní předpisy jsou zveřejněny na webových stránkách Ministerstva dopravy.

Moravskoslezský kraj upozorňuje, že s ohledem na probíhající legislativní práce na novelách právní úpravy problematiky drah v České republice, jejichž předpokládaný dopad lze označit jako zásadní s mimořádným významem, je více než pravděpodobná nutnost budoucích oprav a změn vydávaného prohlášení o dráze, které budou vyvolány předpokládanou změnou právní úpravy. Moravskoslezský kraj uvedenou změnu režimu není s to ovlivnit; pro zajištění vyššího uživatelského komfortu a informovanosti na takovou pravděpodobnou možnost tímto způsobem alespoň upozorňuje.

1.4 Právní postavení

1.4.1 Obecné poznámky

Povinnost vydání a zveřejnění Prohlášení o dráze ukládá vlastníkově dráhy ustanovení § 34c zákona o dráhách.

1.4.2 Závaznost

Prohlášení o dráze obsahuje technické, provozní a obchodní podmínky určené pro přístup žadatele na dráhu. Při sjednávání smlouvy o provozování drážní dopravy mezi manažerem infrastruktury a žadatelem jsou tyto podmínky závazné pro obě smluvní strany.

Přídělcé průběžně sleduje správnost v Prohlášení o dráze zveřejněného textu i dat, s výjimkou údajů poskytnutých, resp. autorizovaných externími dodavateli.

Přídělcé nenese odpovědnost za případné ztráty nebo škody způsobené omyly nebo tiskovými chybami v Prohlášení o dráze. Přídělcé také nenese odpovědnost za údaje a texty poskytnuté provozovatelem dráhy nebo zařízení služeb.

1.4.3 Přezkumná procedura

Zákon o dráhách ukládá zpracovateli Prohlášení o dráze povinnost projednat obsah Prohlášení o dráze s provozovatelem drah. Přídělcé seznamuje provozovatele dráhy s návrhem Prohlášení o dráze průběžně, v závislosti na dohodnutých termínech dokončení přípravy jednotlivých částí. Po projednání s provozovatelem dráhy zpracuje přídělcé nejpozději 12 měsíců před platností ročního jízdního řádu Prohlášení o dráze a zveřejní jej v Převážním a tarifním věstníku.

Žadatel o přidělení kapacity dráhy může do 15 dnů od zveřejnění tohoto Prohlášení o dráze, případně zveřejnění jeho změn, požádat Drážní úřad o jeho přezkoumání včetně kritérií v něm obsažených. Zjistí-li Drážní úřad nesprávný postup při zpracování Prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených, rozhodne o změně Prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených.

1.5 Struktura Prohlášení o dráze

Nutné náležitosti Prohlášení o dráze stanoví zákon o dráhách. V Prohlášení o dráze je užitá společná struktura, sjednaná v rámci odborné pracovní skupiny složené ze zástupců členských infrastrukturních manažerů a přídělců kapacity RailNetEurope (dále též RNE) ve verzi z 10. března 2015.

Prohlášení o dráze obsahuje:

- a) technickou povahu dráhy a její kapacitu pro železniční dopravu,
- b) zásady, kritéria a podmínky přidělování kapacity dráhy žadatelům včetně postupů při nedostatku kapacity dráhy,
- c) podmínky přístupu na dráhu,
- d) podmínky pro přidělení kapacity dráhy na období přesahující platnost ročního jízdního řádu a zásady uzavírání rámcových smluv o rezervaci kapacity dráhy s dopravci,
- e) možnost vzdání se přidělené kapacity dráhy při jejím nevyužívání,

- f) podmínky odebrání přidělené kapacity dráhy při jejím nevyužívání nebo částečném využívání včetně informace o ceně za nevyužívání přidělené kapacity dráhy,
- g) informace o ceně za přidělení kapacity dráhy a stanovení ceny za použití dráhy jízdou vlaku,
- h) náležitosti žádosti o přidělení kapacity dráhy,
- i) podrobnosti o omezeních při přidělování kapacity dráhy,
- j) stanovení rezervní kapacity dráhy pro opravy a údržbu a pro mimořádné případy a postup při jejím využívání; povinnou součástí jsou lhůty pro přidělování,
- k) vymezení systému finančních pobídek pro přidělce i dopravce k zajištění minimalizace závad na dráze a zvyšování její propustnosti pro účely sjednávání smlouvy o provozování drážní dopravy; systém může zahrnovat pokuty i odměny.

1.6 Platnost a změny

1.6.1 Období platnosti

Prohlášení o dráze v tomto znění je účinné ode dne zveřejnění a údaje v něm obsažené jsou platné pro období platnosti ročního jízdního řádu 2017, tj. od 11. 12. 2016 do 9. 12. 2017.

1.6.2 Proces provádění změn

V souladu s bodem 3, článku 27 Směrnice EU 34/2012 musí být Prohlášení o dráze udržováno v aktuálním stavu a v případě nutnosti upravováno. Moravskoslezský kraj proto Prohlášení o dráze udržuje v aktuálním stavu a v případě nutnosti upravuje. Aktuální znění je zveřejněno na webových stránkách přidělce (<http://www.kr-moravskoslezsky.cz/>).

1.7 Distribuce

Moravskoslezský kraj zveřejňuje Prohlášení o dráze a jeho změny v Převážném a tarifním věstníku. Prohlášení o dráze regionální, v české verzi, poskytuje Moravskoslezský kraj bezplatně ke stažení na svých webových stránkách v sekci Doprava.

1.8 Kontakty

Viz Příloha „A“.

1.9 Železniční nákladní koridory

Neobsazeno

1.10 RailNetEurope – mezinárodní spolupráce mezi provozovateli drah

Neobsazeno

2 PODMÍNKY PŘÍSTUPU

2.1 Úvod

Základní legislativní podmínky pro provozování drážní dopravy na dráhách železničních, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené, vytváří v České republice zákon o dráhách a jeho prováděcí předpisy v platném znění, jakož i přímo účinné předpisy práva Evropské unie.

2.2 Obecné přístupové požadavky

2.2.1 Požadavky na žadatele o kapacitu dráhy

Žádost o přidělení kapacity dráhy může u SŽDC podat osoba, která je držitelem platné licence, nebo osoba, která není držitelem platné licence a splnila všechny právními předpisy stanovené podmínky. Osoba, která není usazená na území České republiky a hodlá podat žádost o přidělení kapacity dráhy pro účely provozování přeshraniční osobní drážní dopravy, písemně oznámí tuto skutečnost přidělci, provozovateli dráhy, pokud není přidělcem, a drážnímu správnímu úřadu nejpozději 2 měsíce před podáním řádné žádosti o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu. Oznámení musí obsahovat vymezení kapacity dráhy, o níž se bude žádat, a vymezení trasy vlaku včetně zastávek mimo území České republiky. Drážní správní úřad postoupí oznámení bez zbytečného odkladu Ministerstvu dopravy, krajům a dopravcům, kteří na dané dráze provozují osobní drážní dopravu na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

2.2.2 Kdo může provozovat drážní dopravu

Provozovat osobní drážní dopravu na dráze regionální může právnická nebo fyzická osoba, při splnění podmínek stanovených zákonem o dráhách:

- a) je usazená na území České republiky, nejedná-li se o osobu usazenou v členském státě Evropské unie provozující přeshraniční osobní drážní dopravu;
- b) je držitelem platné licence;
- c) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba;
- d) je držitelem platného osvědčení dopravce (osvědčení jako bezpečnostní certifikát pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních v České republice vydává na základě žádosti Drážní úřad);
- e) je finančně způsobilá k provozování drážní dopravy (finanční způsobilost prokazuje dopravce Drážnímu úřadu – finanční způsobilost se rozumí schopnost finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy a schopnost zabezpečit současné a budoucí závazky minimálně na období jednoho roku, dopravce není finančně způsobilý, pokud vstoupil do likvidace, příp. byl-li na jeho majetek prohlášen konkurs, nebo byl zamítnut návrh na prohlášení konkursu na jeho majetek pro nedostatek majetku, nebo jestliže dluží nedoplatky na daních, pojistném na sociální zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, nebo pojistném na všeobecné zdravotní pojištění);
- f) má po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a uhrazené pojistné, přičemž na dráhách provozovaných SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč;

- g) má v celém rozsahu provozované drážní dopravy přidělenou kapacitu dráhy;
- h) byla sjednána cena za použití dráhy jízdou vlaku podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady;
- i) v případě přepravy mimořádné zásilky nebo mimořádné přechodnosti drážního vozidla má s provozovatelem dráhy sjednány zvláštní technické a provozní podmínky, které tuto přepravu umožňují.

Provozovat nákladní drážní dopravu na dráze regionální může právnická nebo fyzická osoba, při splnění podmínek stanovených zákonem o dráhách:

- a) je držitelem platné licence;
- b) má uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba;
- c) je držitelem osvědčení dopravce (osvědčení jako bezpečnostní certifikát pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních v České republice vydává na základě žádosti Drážní úřad);
- d) je finančně způsobilá k provozování drážní dopravy (finanční způsobilost prokazuje dopravce Drážnímu úřadu – finanční způsobilost se rozumí schopnost finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy a schopnost zabezpečit současné a budoucí závazky minimálně na období jednoho roku, dopravce není finančně způsobilý, pokud vstoupil do likvidace, příp. byl-li na jeho majetek prohlášen konkurs, nebo byl zamítnut návrh na prohlášení konkursu na jeho majetek pro nedostatek majetku, nebo jestliže dluží nedoplatky na daních, pojistném na sociální zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, nebo pojistném na všeobecné zdravotní pojištění);
- e) má po celou dobu provozování drážní dopravy uzavřeno pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem drážní dopravy a uhrazené pojistné, přičemž na dráhách provozovaných SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč;
- f) má v celém rozsahu provozované drážní dopravy přidělenou kapacitu dráhy;
- g) byla sjednána cena za použití dráhy jízdou vlaku podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady;
- h) v případě přepravy mimořádné zásilky nebo mimořádné přechodnosti drážního vozidla má s provozovatelem dráhy sjednány zvláštní technické a provozní podmínky, které tuto přepravu umožňují.

O smlouvě viz kapitola 2.3.1.

2.2.3 Licence

Licence k provozování drážní dopravy udělená úřadem členského státu Evropských unie platí na území České republiky.

V České republice uděluje licenci pro provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních Drážní úřad, se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2.

Licence může být udělena za podmínky stanovené zákonem o dráhách, tj. že:

- a) fyzická osoba a její odpovědný zástupce, byl-li ustanoven, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel nemusí splňovat podmínku odborné způsobilosti, jestliže ji splňuje jeho odpovědný zástupce,
- b) statutární orgán nebo člen statutárního orgánu, je-li žadatelem právnická osoba, dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, jsou bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu je odborně způsobilý,
- c) žadatel, který hodlá provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální, prokáže finanční způsobilost k provozování drážní dopravy,
- d) technické podmínky dráhy to umožňují.

Pro další informace, navštivte webové stránky Drážního úřadu – www.ducr.cz.

2.2.4 Bezpečnostní certifikát – osvědčení dopravce

Dopravce musí mít ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální část A i B osvědčení dopravce, ve kterém je uveden druh dopravy a rozsah služeb, na něž se vztahuje. Osvědčení vydává Drážní úřad, se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, na základě žádosti dopravce.

Pro další informace navštivte webové stránky Drážního úřadu - www.ducr.cz.

2.2.5 Pokrytí provozních rizik

Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze regionální je povinen dodržovat požadavky zákona o dráhách ve vztahu k finanční způsobilosti a pojištění:

- a) finančně zajistit řádné provozování drážní dopravy po celou dobu platnosti licence,
- b) ke dni zahájení drážní dopravy sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy a zaplatit pojistné a po celou dobu provozování drážní dopravy mít sjednáno toto pojištění a zaplacené pojistné, přičemž na dráhách provozovaných SŽDC je stanovena minimální výše pojistného plnění v částce 50.000.000,- Kč.

2.3 Obecné obchodní podmínky

Přidělcce přiděluje kapacitu dráhy za cenu sjednanou podle cenových předpisů stanovením rámcových časových tras vlaků. Kapacitu dráhy přiděluje na dobu platnosti ročního jízdního řádu.

Bezpečné provozování drážní dopravy na dráze vyžaduje součinnost všech zúčastněných osob. V tomto procesu jsou to dopravce, provozovatel dráhy a vlastník dráhy. Jejich vzájemné vztahy jsou definovány dvoustranným smluvním ujednáním.

2.3.1 Smlouva o přístupu na dráhu

Dopravce, který vstupuje na dráhu za účelem provozování drážní dopravy, musí uzavřít s provozovatelem dráhy smlouvu o provozování drážní dopravy na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport.

Dopravce je povinen provozovat drážní dopravu podle smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze. Provozovatel dráhy je povinen poskytnout dopravci smluvně sjednané služby ve standardní kvalitě.

Dopravce a provozovatel dráhy, na níž má být doprava provozována, jsou při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze vázáni rozsahem a podmínkami stanovenými v rozhodnutí o licenci a v osvědčení dopravce.

Pokud při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem vznikne spor o stanovení konkrétních podmínek provozování drážní dopravy, rozhodne na žádost jednoho z nich drážní správní úřad.

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 použití regionální dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport ve vlastnictví Moravskoslezského kraje.

Standardní formát smlouvy mezi dopravcem a SŽDC:

S M L O U V A

o provozování drážní dopravy na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport

Kapitola I Provozování drážní dopravy

Článek 1 Přidělování kapacity dráhy

Článek 2 Jízdní řád a plánování jízd vlaků

Článek 3	<i>Omezení provozování dráhy</i>
Článek 4	<i>Předpisové podmínky</i>
Článek 5	<i>Zaměstnanci dopravce</i>
Článek 6	<i>Drážní vozidla</i>
Článek 7	<i>Mimořádné zásilky</i>
Článek 8	<i>Zpoždění vlaků</i>
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 pro jízdu vlaku</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</i>
Článek 16	<i>Ukončení smluvního vztahu</i>
Článek 17	<i>Závěrečná ustanovení</i>

Příloha 1 Ceny**Příloha 2 Vnitřní předpisy provozovatele dráhy****Příloha 3 Sumární přehled fakturovaných výkonů dopravce****Příloha 4 Výkaz poskytnutých služeb dopravci**

Dále viz kapitola 5

2.3.2 Smlouvy s žadateli, kteří nejsou držiteli platné licence

Podmínkou pro přidělení kapacity dráhy žadateli, který není držitelem platné licence, je splnění právními předpisy stanovených podmínek žadatelem a uzavření Smlouvy o přidělení kapacity dráhy, která je uzavírána mezi přidělcem a žadatelem, který není držitelem platné licence. Předmětem této smlouvy je úprava vzájemných práv a povinností smluvních stran při objednávání a přidělování kapacity dráhy a jejím následném využívání.

2.4 Pravidla provozu

Základní pravidla provozu na dráze celostátní a regionální vydává formou prováděcích vyhlášek k zákonu o dráhách Ministerstvo dopravy.

Pro další informace navštivte webové stránky Ministerstva dopravy - www.mdcr.cz.

Konkrétní výčet pravidel provozu, která je dopravce povinen při provozování drážní dopravy dodržovat, určuje smlouva mezi dopravcem a provozovatelem dráhy (viz. kapitola 2.3.1).

2.4.1 Vnitřní předpisy

Souhrnný výčet vnitřních předpisů, určujících pravidla organizování a zabezpečení provozu na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport provozované SŽDC závazných pro dopravce je uveden na Portále provozování dráhy, jejich výčet je též součástí smlouvy o provozování drážní dopravy.

Kontakty na provozovatele dráhy regionální jsou uvedeny v kapitole 1.1.2.3 a v Příloze „A“.

2.4.2 Vzájemná komunikace provozovatele dráhy s dopravcem

V souladu s Rozhodnutím Komise ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (Rozhodnutí Komise 2012/757/EU) je provozním jazykem na dráhách provozovaných SŽDC český jazyk.

Jedním ze základních prostředků pro komunikaci SŽDC, jako provozovatele dráhy, s dopravci je webový Portál provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz>) poskytující informace o dráze jako jsou podmínky přístupu a vnitřní předpisy provozovatele dráhy, popis provozované sítě (Tabulky traťových poměrů, Základní dopravní dokumentace), výluky na síti provozované SŽDC včetně plánů a výlukových rozkazů a přehled pomalých jízd. Dále jsou zde zveřejněny pomůcky k ročnímu jízdnímu řádu a to jak aktuální, tak i připravované, informace pro dopravce, kontakty na dispečerský aparát SŽDC a odkazy do ostatních aplikací provozovatele dráhy, kam je nabízen dopravcům přístup.

Pro komunikaci SŽDC s veřejností jsou určeny oficiální webové stránky SŽDC na adrese <http://www.szdc.cz/>.

2.4.2.1. Zajištění vzájemné datové komunikace dopravců a SŽDC v rámci implementace TAF/TAP TSI

SŽDC provozuje Soubor Provozních Informačních Systémů (dále jen SPIS), které jsou vzájemně provázány a propojeny, a informačně pokrývají celý životní cyklus vlaku od předání žádosti o trasu až po kalkulaci cen za použití dráhy pro jízdu vlaku. Pro komunikaci s IS dopravců se využívají standardy definované v rámci společné evropské implementace TAF/TAP TSI. Při postupné implementaci TAF TSI (Nařízení Evropské Komise (EU) č. 1305/2014) a TAP TSI (Nařízení Evropské Komise č. 454/2011) a současně s provozem IS KAPO pro zajištění automatizovaného výpočtu ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku a návazných služeb SŽDC se postupně spouští oboustranná datová komunikace mezi IS dopravců a IS provozovatele dráhy. Podmínky pro vzájemnou datovou komunikaci IS dopravců s jednotlivými aplikacemi SPIS se zveřejňují na Portále provozování dráhy a rovněž jsou předmětem vzájemných dohod. Pro konkrétní napojení IS dopravce na jednotlivé aplikace SPIS uzavírá SŽDC s dopravcem zvláštní dohodu o zajištění datové výměny mezi SŽDC a dopravcem.

V některých případech SŽDC nabízí jako plnohodnotnou variantu k datové komunikaci přístup do vlastních IS, kde dopravci využívají poskytovaných funkcionalit.

Cílem provozování SPIS je maximálně účelná automatizace jednotlivých procesů a činností provozovatele dráhy směřující k on-line propojení s IS dopravců a okolních IM prostřednictvím centrálních IS RNE, k automatizovanému výpočtu cen za přidělení kapacity, ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku a konzumaci poskytnutých služeb. Tím dochází k zvýšení přesnosti všech procesů na rozhraní mezi dopravci a SŽDC a rovněž vnitřních procesů provozovatele dráhy, což se v konečném důsledku projevuje vyšší jakostí a efektivností činnosti provozovatele dráhy.

Pro stanovení podrobných podmínek a pravidel užívání SPIS a komunikace se SPIS vydává SŽDC Směrnicí Is 10 „Směrnice SŽDC pro užívání informačních systémů provozovatele dráhy (SPIS)“.

2.5 Mimořádné zásilky

Zásilka se považuje za mimořádnou, jestliže pro svoje vnější rozměry, hmotnost nebo povahu s přihlédnutím k parametrům užitých drážním vozidel a tratí, dotčených přepravou, vyžaduje přijetí a provedení zvláštních technických nebo provozních opatření na některého zúčastněného provozovatele dráhy.

Za mimořádné zásilky (dále jen „MZ“) se považují:

- a) Zásilky s překročením ložné míry (dále jen „PLM“), vozidla překračující vztažný obrys:
- » zásilka, která svým rozměrem přesáhne ložnou míru nebo u níž není dodrženo předepsané omezení ložné šířky,
 - » zásilky ložných jednotek kombinované dopravy překračující platnou ložnou míru a jejich kód je vyšší než kód příslušné tratě nebo jsou dopravovány vlaky, které nejsou určeny pro kombinovanou dopravu (není uveden příslušný kód vlaku) nebo ložné jednotky nejsou naloženy na schválených kódovaných vozech pro kombinovanou dopravu,
 - » železniční kolejové vozidlo překračující svým kinematickým nebo statickým obrysem vztažný obrys odpovídající průjezdnému průřezu tratě, pokud Drážní úřad nestanovil jinak.
- b) Zásilky s překročenou hmotností:
- » hmotnost zásilky překračuje stanovenou traťovou třídu zatížení příslušné tratě (na nápravu nebo na běžný metr vozu),
 - » hmotnost nákladu překračuje údaj pro nejvyšší zatížení vozu (rastr ložné hmotnosti / rastr dodatkového údaje).
- c) Zásilky s mimořádnou délkou:
- » tuhé ložné jednotky na dvou vozech s opleny / kluznými otočnými opleny,
 - » zásilky ohebných ložných jednotek o délce větší než 36 m na více vozech².
- d) Ostatní zásilky:
- » železniční kolejové vozidlo, u něhož Drážní úřad rozhodl, že smí být provozováno za zvláštních technických a provozních podmínek (jako zvláštní, mimořádná zásilka),
 - » zásilky naložené na vozech s více než 8 nápravami.
- e) Ostatní zásilky s ohledem na ustanovení CIM, AVV, Nakládací směrnice UIC a vyhlášky UIC 502-1:
- » železniční vozidlo přepravované na vlastních kolech, které je samo předmětem přepravní smlouvy, bez označení RIV/RIC/TEN nebo bez označení v rastru přechodnosti (např. CZ/ČD) podle Úmluvy o používání nákladních vozů AVV přílohy 11, čl. 2.1 nebo č. 2.2,
 - » náklad, který není uložen a zajištěn podle zásad mezinárodních předpisů (např. Nakládací směrnice UIC) a není-li k dispozici žádné srovnatelné, alternativní zajištění,
 - » zásilka, která má přejít na lodní převoz (trajekt), pokud nevyhovuje podmínkám uvedeným v Úmluvě o používání nákladních vozů (AVV, příl. 11, přípojek 1),
 - » zásilka nákladu, který nemůže být přepraven do stanice určení bez překládky, pokud váží více než 25 t nebo je naložen na hlubinovém voze (platí jen pro překládku na železnice s jiným rozchodem kolejí),
 - » ostatní zásilky výše neuvedené, které vyplývají z evropských norem, Dohod a Úmluv (např. UIC)³.

Mimořádné zásilky se smí přepravovat jen po splnění podmínek stanovených provozovatelem dráhy. Přepravu MZ na dráze celostátní a drahách regionálních provozovaných SŽDC je dopravce povinen projednat se SŽDC – URMIZA (Ústřední registr mimořádných zásilek) podle

² Na SŽDC a některých dalších železničních podnicích jsou přepravy uskutečněné v ucelených vlacích považovány za pravidelné zásilky (bez projednávání jako MZ), pokud jsou dodrženy podmínky zajištění nákladu podle zásad mezinárodních předpisů (např. Nakládací směrnice UIC).

³ Jedná se např. o vozy s prošlou revizí, u nichž jsou zjištěny škody a závady, které mají za následek omezení rychlosti a přeprava je přípustná jen jako mimořádná zásilka; o drážní vozidlo na vlastních kolech (hnací vozidlo, elektrická/motorová jednotka apod.), které smí být přepravováno jen s připuštěnými technickými a provozními podmínkami jako mimořádná zásilka.

předpisu SŽDC D31, který stanovuje pravidla pro projednávání, organizování a posuzování možnosti přepravy MZ. Předpis SŽDC D31 aplikuje ustanovení vyhlášky UIC 502-1, která reguluje schvalovací postupy v mezistátní přepravě MZ.

MZ v mezistátní přepravě musí dopravce předem projednat a harmonizovat se spolupracujícími dopravci na železničních infrastrukturách.

Vyhlášku UIC 502-1 publikuje UIC na internetové stránce: <http://www.uic.org/etf/codex/codex-resultat.php?codeFiche=502>.

Seznam útvarů/osob provozovatelů drah a dopravců, které jsou oprávněny k projednávání MZ v mezinárodní přepravě, je uveden jako MB 502-1_Příloha E na internetové stránce UIC: <http://www.uic.org/spip.php?article2145>.

Kontakty:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor operativního řízení provozu - URMIZA
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové Město

Pracoviště:

Praha 8, Křižíkova 2
tel.: 420 972 244 761
tel.: 420 972 244 405
fax: 420 972 244 690
e-mail: urmiza@szdc.cz

Olomouc, Nerudova 1
tel.: 420 972 741 258
fax.: 420 972 741 203

e-mail: urmiza@szdc.cz

2.6 Nebezpečné věci

Doprovodce je při přepravě nebezpečných věcí povinen dodržovat Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) v platném znění a národní obecně platné právní předpisy pro ochranu životního prostředí při zahájení takovéto přepravy, popř. další vnitřní předpisy a dokumenty provozovatele dráhy.

Doprovodce smí přepravovat nebezpečné věci podle RID za podmínek v RID uvedených. Při přepravách nebezpečných věcí musí dopravce zajistit, aby provozovatel dráhy měl k dispozici informace minimálně v tomto rozsahu:

- složení vlaku,
- umístění vozu s nebezpečnými věcmi ve vlaku,
- UN čísla přepravovaných nebezpečných věcí,
- přítomnost nebezpečných věcí balených v omezených množstvích podle kapitoly 3.4 RID, pokud jsou přepravovány jen nebezpečné věci balené v omezených množstvích,
- hmotnost přepravovaných nebezpečných věcí.

Doprovodce tyto údaje předá do IS provozovatele dráhy ještě před odjezdem vlaku z výchozí stanice, popř. z místa zařazení vozu s nebezpečnými věcmi do vlaku.

Odstavení vozů s nebezpečnými věcmi musí být ze strany dopravce předem projednáno s provozovatelem dráhy. Zejména musí být dohodnuto a ze strany provozovatele dráhy odsouhlaseno:

- místo odstavení vozů s nebezpečnými věcmi (stanice, kolej),
- doba odstavení vozů s nebezpečnými věcmi,
- zda bude nad vozy s nebezpečnými věcmi zřízen dohled a kdo jej zajistí,
- kde bude uložena dokumentace o vlaku a přepravní doklady.

Postupy při mimořádných událostech (úniky, havárie apod.) jsou řešeny vnitřními předpisy a dalšími dokumenty provozovatele dráhy. Vlastní postupy respektující zásady stanovené provozovatelem dráhy je dopravce povinen provozovateli dráhy na žádost poskytnout.

Dopravci a ostatní právnické či fyzické osoby podílející se na přepravě vysoce rizikových nebezpečných věcí musí přijmout a aplikovat taková bezpečnostní opatření, aby byla zajištěna bezpečná manipulace a přeprava nebezpečných věcí a to tak, že stanoví odpovědnosti a pravidla pro manipulaci tzv. Bezpečnostním plánem. Tento Bezpečnostní plán zpracuje dopravce v souladu s Bezpečnostním plánem SŽDC pro přepravy vysoce rizikových nebezpečných věcí podle RID (zpracovaného podle 1.10.3.2 RID) a interními nouzovými plány pro seřadovací stanice provozovatele dráhy. Vysoce nebezpečnými věcmi podle RID se rozumějí ty, které jsou potenciálně zneužitelné při teroristických akcích a které mohou vyvolat v jejich důsledku vážné následky, jako jsou hromadné ztráty na lidských životech nebo hromadná nákaza. Přehled vysoce rizikových nebezpečných věcí je uveden v kapitole 10 RID.

Při ohlašování mimořádné události musí být součástí ohlášení i informace o přítomnosti přepravovaných nebezpečných věcí podle RID.

2.7 Podmínky provozu drážních vozidel

Základní pravidla provozu drážních vozidel na dráze celostátní a regionální stanovuje zákon o dráhách.

Drážní správní úřad schválí typ drážního vozidla v souladu s platnými právními předpisy. Podkladem pro rozhodnutí drážního správního úřadu je certifikát shody vydaný autorizovanou osobou podle zvláštního právního předpisu (nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému), tvoří-li drážní vozidlo subsystém evropského železničního systému. V ostatních případech je podkladem pro rozhodnutí drážního správního úřadu výsledek zkoušky drážního vozidla, kterou zajistí výrobce drážního vozidla nebo jiná osoba, která prokáže právní zájem na schválení typu drážního vozidla na svůj náklad u právnické osoby pověřené Ministerstvem dopravy.

Na dráhách lze provozovat drážní vozidlo, které svojí konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a jehož technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem a které neohrožuje životní prostředí. Drážní vozidla hnací, drážní vozidla tažená s rychlostí nad 160 km/h na dráhách železničních musí mít technickou způsobilost kromě prokázané shody se schváleným typem ještě ověřenou Drážním úřadem. Zjistí-li dopravce nebo jeho zaměstnanec, že provozované vozidlo ohrožuje bezpečnost železniční dopravy, je povinen neprodleně učinit opatření pro zabránění případné mimořádné události nebo pro snížení jejich následků.

Pro další informace, navštivte www.ducr.cz

Dopravce musí při provozu drážních vozidel zabránit všem negativním dopadům na životní prostředí, a to při respektování obecně platných právních předpisů.

Dopravce musí při provozu hnacích kolejových vozidel zajistit jejich zbrojení takovým způsobem, které není v rozporu s platnou legislativou České republiky a zároveň předcházet negativním dopadům na životní prostředí.

Dopravce je povinen přijímat vlastní opatření k odstranění negativních dopadů na životní prostředí, pokud se tak stalo v souvislosti s provozováním drážních vozidel, a to i v případě, že vinu nese jiný subjekt.

Dopravce, jehož činností došlo k poškození životního prostředí je povinen neprodleně zajistit nápravná opatření. Není-li to pro dopravce možné nebo z vážných důvodů účelné, je povinen

ekologickou újmu SŽDC nahradit jiným způsobem (náhradní plnění), případně nahradit tuto újmu SŽDC v penězích.

SŽDC v zájmu prevence před možným ohrožením životního prostředí stanovuje ve svých vnitřních předpisech provozní podmínky a konkrétní opatření určená k zabránění resp. minimalizaci potencionálních škod na životním prostředí. Tyto provozní podmínky a opatření jsou pro všechny fyzické a právnické osoby zúčastněné na železničním provozu závazná.

Na dráhách provozovaných SŽDC lze provozovat pouze drážní vozidla, jejichž dvojkolí jsou udržována v souladu s ČSN EN 15313.

2.8 Podmínky pro personál zajišťující provoz

Požadavky na zdravotní způsobilost zaměstnanců zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy stanoví vyhláška č.101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, v platném znění. Požadavky na odbornou způsobilost osob řídících drážní vozidlo jsou stanoveny Vyhláškou č. 16/2012 Sb., o odborné způsobilosti osob řídících drážní vozidlo a osob provádějících revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy, ve znění pozdějších předpisů

Konkrétní požadavky na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, stanoví každý dopravce vnitřním předpisem pro provozování drážní dopravy.

Konkrétní požadavky na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících činnosti související s organizováním a řízením drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení, stanoví provozovatel dráhy vnitřním předpisem.

3 INFRASTRUKTURA

3.1 Úvod

Obecná platnost informací uvedených v této části je vymezena skutečností známou v době zpracování tohoto Prohlášení o dráze.

3.2 Rozsah sítě

3.2.1 Technická charakteristika sítě

Technické specifikace sítě jsou popsány v této kapitole a Příloze „B“.

3.2.2 Místa styku drah

Místa styku dráhy regionální s ostatními dráhami jsou:

Místo styku	Vlastník
Sedlnice	Česká republika

3.2.3 Další informace

Železniční dráhy se z hlediska významu, účelu a technických podmínek, stanovených prováděcím předpisem, člení do jednotlivých kategorií.

Dráha Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je na základě rozhodnutí Ministerstva dopravy dráhou regionální.

Viz Příloha „B“.

Aktuální údaje o infrastruktuře poskytuje na vyžádání provozovatel dráhy. Kontakty na provozovatele dráhy jsou uvedeny v kapitole 1.1.2.3 a v Příloze „A“.

3.3 Popis sítě

Dráhu tvoří:

- železniční spodek, který tvoří těleso železničního spodku, stavby a zařízení železničního spodku, jakož i dopravní plochy,
- železniční svršek, který je tvořen z kolejí, výhybek, zvláštních konstrukcí a konstrukčních prvků; součásti železničního svršku jsou zejména kolejnice, kolejnicové podpory, upevňovací, drobné kolejivo, výhybkové součásti, dilatační zařízení, izolované styky, vodivá a speciální spojení, přídržné kolejnice, ochranné kolejnice, ozubnicové tyče, zařízení proti putování kolejnic, pražcové kotvy, kolejové lože, ohřev výhybek,
- železniční přejezdy,
- stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům dráhy, tj. zařízení proti hluku, bludným proudům, korozi, rušení telekomunikačních systémů, vlivu vysokého napětí a k omezení vlivu provozování dráhy a drážní dopravy na elektrizační soustavu,
- sdělovací zařízení pro přenos informací obsahující přenosové cesty, zařízení koncová, spojovací, přenosová, zapojená do samostatných okruhů nebo telefonní, dálkopisné, datové a rádiové sítě, zařízení rozhlasová a dále zařízení hodinová, informační, průmyslové televize a požární signalizace,

- f) zabezpečovací zařízení obsahující technické prostředky zabezpečení a řízení drážní dopravy v železničních stanicích a na tratích, zařízení pro mechanizaci a automatizaci spádovišť a související přenosové cesty,
- g) elektrická zařízení obsahující zařízení, která zajišťují napájení elektrických hnacích vozidel (trakční napájecí a spínací stanice, trakční vedení), prostředky dispečerského řízení, drážní elektrická silnoproudá zařízení pro výrobu, přeměnu, zásobování a využití elektrické energie, speciální elektrická zařízení, přístroje a osvětlovací zařízení, zařízení pro napájení zabezpečovacího zařízení, elektrická zařízení pro předtápění vlakových souprav, zařízení pro ochranu před účinky atmosférické elektriny, zařízení pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů, případně další elektrická zařízení napájená i z trakčního vedení,
- h) pevná zařízení pro měření, údržbu a opravy dráhy, zařízení pro diagnostiku závad jedoucích vozidel a k nim příslušející budovy,
- i) budovy a zařízení určené k organizování, zabezpečení a řízení drážní dopravy a k uspokojování přepravních potřeb a poskytování služeb spojených s přepravou veřejnosti, včetně inženýrských sítí nutných k jejich provozování,
- j) pozemky v obvodu dráhy,
- k) další zařízení, která svou činností ovlivňují jízdu železničního vozidla nebo jsou jízdou železničního vozidla ovlivňována.

Toto Prohlášení o dráze se týká pouze těch součástí, které jsou v majetku Moravskoslezského kraje. Uvedené součásti dráhy splňují technické podmínky a požadavky prostorového uspořádání, traťových tříd zatížení a geometrického uspořádání koleje a uspořádání tělesa železničního spodku, staveb železničního spodku, zařízení železničního spodku, podmínky stavby přejezdu, technické parametry železničního svršku, způsobu označování tratě, vybavenosti železničních stanic a železničních zastávek, uspořádání elektrických zařízení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

3.3.1 Zeměpisná identifikace

3.3.1.1. Typologie drah

Dráha regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je dráhou jednokolejnou. Stavební délka tratě je 3760 m.

3.3.1.2. Rozchody

Dráha regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je dráhou s normálním rozchodem (1435 mm).

3.3.1.3. Stanice a uzly

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport se nachází železniční stanice Mošnov, Ostrava Airport.

3.3.2 Parametry a limity tratí

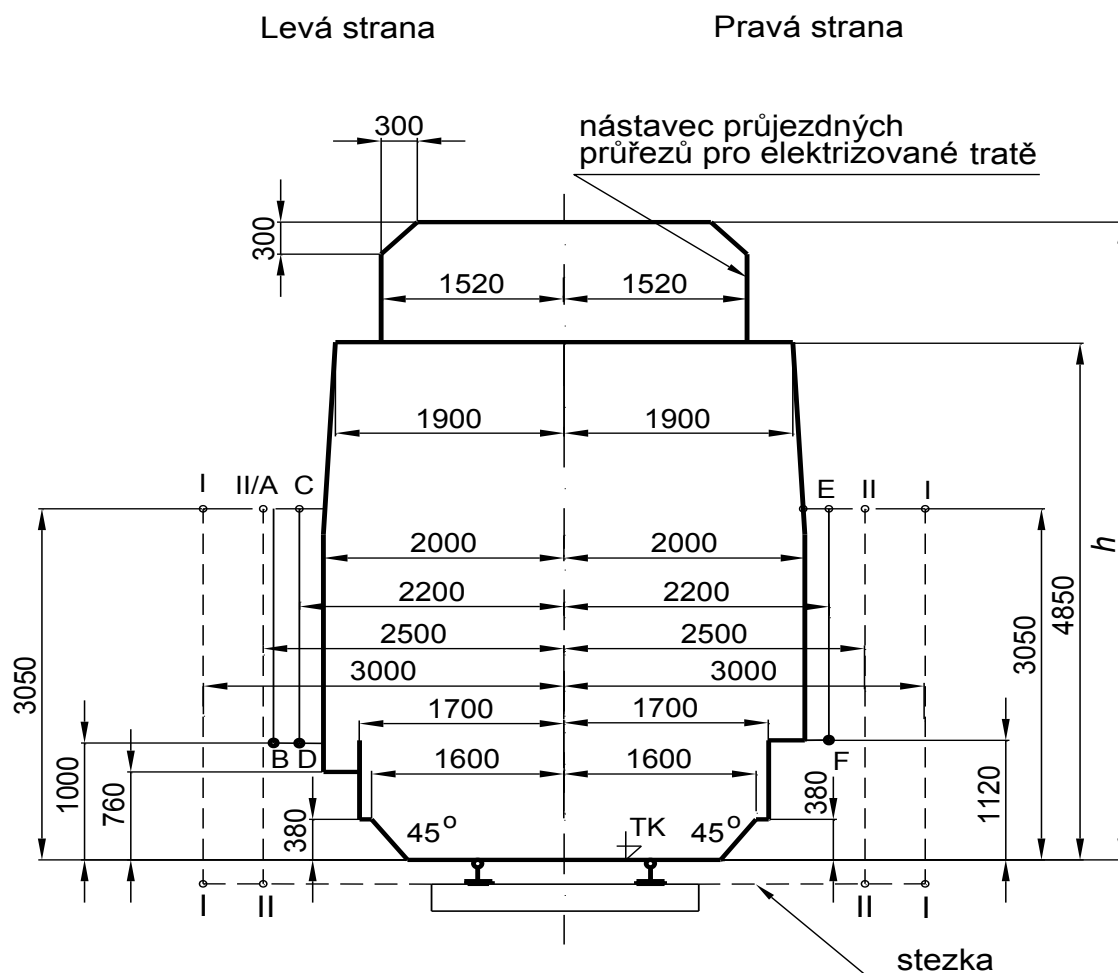
3.3.2.1. Průjezdny průřez

Prostorové uspořádání staveb dráhy vymezují rozměrové parametry tratí, stanovené pro bezpečnou průchodnost drážních vozidel.

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je dodržen průjezdný průřez Z-GC pro dráhu normálního rozchodu vycházející z průjezdných průřezů Evropského výboru pro normalizaci CEN (EN 15273-3), které byly vytvořeny na základě vztažných kinematických obrysů pro vozidla GC. Průjezdný průřez základní platný pro přímou kolej a kolej v oblouku o poloměru 250 m a větším je uveden na obrázku níže (Obrázek1).

V obloucích o poloměru menším než 250 m se zvětšují šířkové rozměry základních průjezdných průřezů včetně postranních volných prostorů průjezdných průřezů podle vnitřních předpisů SŽDC.

Do průjezdného průřezu mohou zasahovat pouze zařízení, která mění svou polohu při součinnosti s vozidly (kolejové brzdy v pracovní poloze, trolejové dráty na elektrizovaných tratích apod.), mají-li tato zařízení uvnitř průjezdného průřezu přesně vymezený dotyk s částmi vozidel, pro něž jsou určena, a nemohou-li se dostat do styku s jinými částmi vozidel. Pro nástupištní hranu ve výšce 550 mm se využívá ustanovení ČSN 73 6320 +Z1 pro jmenovitý průjezdný průřez.



Obrázek 1: Obrys průjezdného průřezu Z-GC a volného schůdného a manipulačního prostoru (platí pro přímou kolej a poloměr oblouku $R \cdot 250$ m)

V Obrázek 1 platí

levá strana

- pro traťové koleje (i na zastávkách),
- pro hlavní koleje ve stanicích a výhybnách,
- pro dopravní koleje pojížděné vlaky pro přepravu cestujících,
- postranní volné prostory

A - B pro zařízení na vnější straně krajních kolejí a stavby,

C - D pro zařízení mezi kolejemi,

pravá strana

- pro ostatní koleje ve stanicích a výhybnách,
- postranní volný prostor

E - F pro všechny stavby a zařízení

I – I volný schůdný a manipulační prostor (základní),

II – II volný schůdný a manipulační prostor (zúžený),

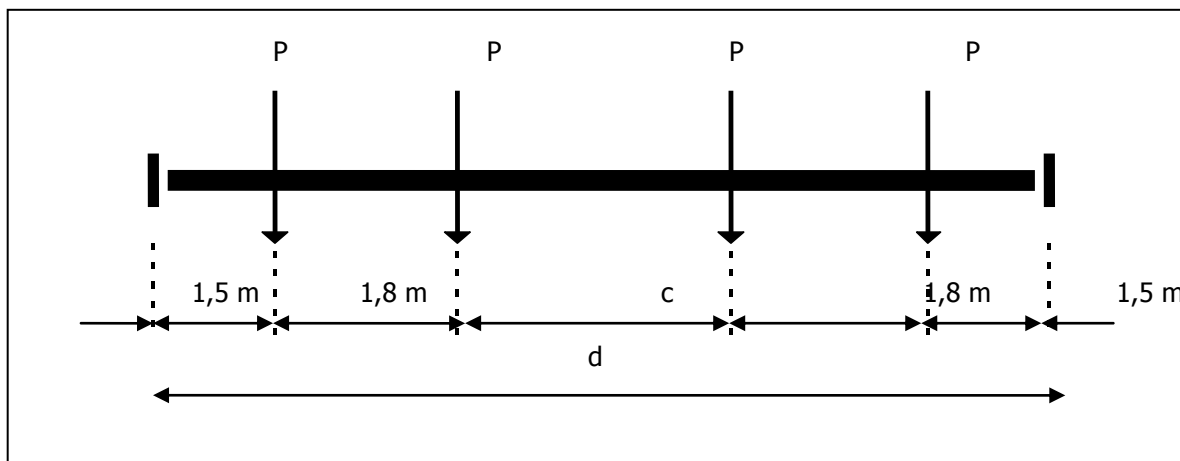
h - výška nástavce průjezdného průřezu pro elektrizované tratě

I – I volný schůdný a manipulační prostor (základní),

3.3.2.2. Limity zatížení tratí

Dráha regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je zařazena do traťové třídy D4.

Odstupňované smluvní meze traťové třídy D4 jsou uvedeny dále na obrázku (Obrázek 2) a v tabulce:



Obrázek 2 Smluvní meze pro zařazení tratě do traťové třídy

Traťová třída	Hmotnost na nápravu (P) [t]	Hmotnost na jednotku délky (p) [t/m]	c [m]	d [m]
D4	22,5	8	4,65	11,25

3.3.2.3. Sklonové poměry

Viz Příloha "B".

3.3.2.4. Rychlostní limity

Viz Příloha "B".

3.3.2.5. Maximální délky vlaků

Viz Příloha "B".

3.3.2.6. Napájecí zdroje

Na dráze regionální je použit systém trakční proudové soustavy 3 kV DC stejnosměrná.

3.3.3 Zabezpečení provozu a komunikační systémy

Zabezpečovací zařízení, které v souvislosti s jízdami drážních vozidel přispívá k zajištění bezpečnosti železniční dopravy kontrolou a náhradou podílu lidského činitele a umožňuje automatizaci dopravního procesu a zvyšování propustné výkonnosti železničních stanic a tratí. Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je zařízení 3. kategorie - splnění bezpečnostních požadavků pro zabezpečenou jízdu vlaku i posunu zajišťuje zabezpečovací zařízení.

Staniční a traťová zabezpečovací zařízení a vlakové zabezpečovací zařízení je schopno předávat si navzájem potřebné informace pro svoji funkci v rozsahu a formě podle požadavků použitého vlakového zabezpečovacího zařízení.

3.3.3.1. Návěstní systémy

Návěstní soustava je tvořena jednotným systémem viditelných návěstí ve stanoveném provedení, tvaru a barvě a zvukových slyšitelných návěstí ve stanoveném provedení. Návěstní soustava umožňuje snadné, rychlé a jednoznačné vyjádření a vnímání návěstí a zajišťuje bezpečné provozování drážní dopravy. Základní návěsti návěstní soustavy jsou uvedeny v příloze č. 1, část I, Vyhlášky 173/1995 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 22. června 1995, kterou se vydává dopravní řád drah. Další používané návěsti jsou uvedeny ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy.

Návěsti se dávají návěstní pomůckou (např. návěstní praporek, svítilna, návěstní tabule), případně rukou (ruční viditelné návěsti), nebo zvukem (zvukové návěsti), nebo prostřednictvím návěstních znaků mechanických nebo světelných návěstidel a neproměnných návěstidel (viditelné návěsti), nebo slovním pokynem.

3.3.3.2. Obvody dálkového řízení dopravy

Celá dráha Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport tvoří jeden obvod dálkového řízení dopravy.

3.3.3.3. Komunikační systémy

Na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je základním komunikačním systémem mobilní telefon.

3.3.3.4. ATC systémy

Přenos informací mezi ústřednou staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a palubní částí vlakového zabezpečovacího zařízení na drážním vozidle zajišťuje nízkokapacitní liniový vlakový zabezpečovač s frekvenčně impulsním kódem (VZ), který je zařízením třídy B dle Technických specifikací interoperability subsystému řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému (TSI CCS CR) pro Českou republiku (LS).

Obvody pro vysílání kódu VZ na tratích, kde je toto zařízení použito, se považují za součást staničních a traťových zabezpečovacích zařízení. Staniční a traťová zabezpečovací zařízení pro VZ zajišťují přenos zjednodušených informací o návěsti na návěstidle na konci oddílu nebo na konci vlakové cesty.

3.4 Omezení provozu

SŽDC neodpovídá žadateli za omezení jízdy vlaků, způsobené vlivem:

- povětrnostních podmínek, znemožňujících řádné provozování drážní dopravy,
- dopravní situace, vyvolané mimořádnými událostmi podle § 49 zákona o drahách, které nevzniknou činností SŽDC,
- dopravce při nedodržení podmínek provozování drážní dopravy z jeho strany
- omezení provozování dráhy podle zákona o drahách,
- jednání třetích osob,
- vyhlášení regulačních opatření v železniční dopravě za krizových stavů,
- omezení provozování dráhy na základě rozhodnutí drážních správních úřadů,

a při indikování závady na vlaku dopravce diagnostickým zařízením. V těchto případech není SŽDC povinna hradit žadateli náhradu vzniklé škody.

Způsobí-li dopravce či třetí osoba omezení jízdy vlaku jiného dopravce, je SŽDC oprávněna poskytnout poškozenému dopravci všechny dostupné podklady pro prokázání odpovědnosti za vzniklou škodu.

SŽDC organizuje a řídí provozování drážní dopravy tak, aby drážní doprava probíhala bezpečně a plynule při dodržení stanoveného jízdního řádu vlaku. SŽDC přitom postupuje podle příslušných ustanovení vnitřních předpisů provozovatele dráhy.

V případě, že dojde k narušení plynulosti provozu z důvodů na straně dopravce (např. uvážnutí vlaku na trati) je dopravce povinen na své náklady neprodleně učinit kroky k odstranění tohoto narušení. Odstranění důvodu narušení plynulosti provozu je dopravce povinen zabezpečit ve spolupráci s provozovatelem dráhy bezodkladně. Pokud dopravce nezajistí odstranění důvodu narušení provozu nebo toho není sám schopen, může provozovatel dráhy na náklady dopravce sám zajistit odstranění důvodu narušení. Dopravce zodpovídá za všechny škody, které tímto narušením vznikly jak provozovateli dráhy, tak i ostatním dopravcům nebo třetím stranám. Ostatní dopravci jsou povinni na požádání poskytnout součinnost při odstraňování důvodu narušení, pokud jim v tom nebrání jiné závažné okolnosti. Náklady spojené s poskytnutím pomoci jdou k tíži dopravce, který narušení plynulosti provozu způsobil.

3.4.1 Specializovaná infrastruktura

Bez specifických omezení.

3.4.2 Ekologická omezení

SŽDC z důvodu prevence před možným ohrožením životního prostředí, v případech zjištění opakovaného úniku závadných látek z drážních vozidel (např. úkapu ropných látek apod.), vymezí Staničním řádem úsek staniční koleje určený pro stání resp. odstavení takových drážních vozidel. Stání resp. odstavení takových drážních vozidel je pro dopravce pak dovoleno pouze na vymezených místech.

3.4.3 Nebezpečný náklad

Bez specifických omezení.

3.4.4 Omezení v tunelu

Bez specifických omezení.

3.4.5 Omezení na mostech

Bez specifických omezení.

3.5 Dostupnost infrastruktury

Drážní správní úřad může na základě vyrozumění provozovatele dráhy rozhodnout o době a podmínkách omezeného provozování dráhy nebo její části.

SŽDC zveřejňuje na Portále provozování dráhy měsíčně aktualizované informace o plánovaném omezení provozování jednotlivých tratí a jejich částí. Pro takto plánovaná omezení, o jejichž rozsahu jsou zúčastnění dopravci předem informováni, neposkytuje SŽDC dopravci kompenzace na pokrytí vícenákladů vzniklých při alternativním zajišťování svých služeb. V případě překročení plánovaného rozsahu omezení je SŽDC, po vyzvání omezením dotčeného dopravce, povinna o případné kompenzaci jednat.

Překročí-li doba omezení provozování dráhy nebo její části 24 hodin a omezení naruší sjednaný rozsah a četnost drážní dopravy, je SŽDC povinna neprodleně vyrozumět o důvodech a době předpokládaného omezení drážní správní úřad, vlastníka dráhy a dopravce, kteří provozují dopravu na dráze, jejíž provozování je omezeno.

SŽDC je oprávněna omezit přidělování kapacity dráhy v případě, kdy SŽDC na dobu nezbytně nutnou omezila provozování dráhy nebo její části z důvodů provádění diagnostiky a měření, údržby, obnovy a zvýšení propustnosti tratě.

SŽDC je též oprávněna omezit přidělování kapacity dráhy i v případě mimořádných událostí, nepříznivých povětrnostních vlivů, živelných událostí apod. Viz také kapitola 4.8.

S ohledem na plán investičních akcí může SŽDC omezit přidělování kapacity dráhy v úsecích dotčených modernizací, resp. optimalizací tratí železničních koridorů a železničních uzlů. SŽDC umožní dopravcům využití jiné volné kapacity dráhy pro umožnění jízdy vlaků po vhodné odklonové cestě.

Jízdy drážních vozidel pro pravidelné měření a zkušební jízdy pro technicko-bezpečnostní zkoušku trati, které jsou provozovateli dráhy nařízeny vyhláškou 177/1995 Sb., Stavební a technický řád drah, v platném znění, jsou podle § 23b zákona o dráhách důvodem opravňujícím SŽDC na dobu nezbytně nutnou omezit provozování dráhy nebo její části.

3.6 Zařízení služeb

3.6.1 Osobní terminály (stanice)

Železniční zastávka Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je pro provozování veřejné drážní osobní dopravy je vybavena:

- a) nástupištěm;
- b) prostory pro cestující a jejich ochranu před povětrnostními vlivy, případně pro odbavování cestujících;
- c) osvětlením prostor pro cestující.

Délka nástupiště je 174 m. Výška nástupiště je 550 mm nad úrovní temena hlavy kolejnice.

Rozsah odbavení a poskytované služby v osobní dopravě zveřejňuje provozovatel dráhy v ročním jízdním řádu veřejné drážní osobní dopravy a to prostřednictvím Celostátního informačního systému o jízdních řádech. Tento seznam definuje též rozsah bezbariérového přístupu cestujících.

Viz kapitola 5.

3.6.2 Nákladní terminály (stanice)

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport se nenachází žádný nákladní terminál.

3.6.3 Vlakové stanice

Na dráze nejsou žádné vlakové stanice.

3.6.4 Odstavná nádraží

Na dráze nejsou žádná odstavná nádraží.

3.6.5 Střediska pro opravy a údržbu

Na dráze nejsou žádná střediska pro opravy a údržbu.

3.6.6 Ostatní technické vybavení včetně zařízení pro mytí a čištění

Na dráze není žádné technické vybavení pro mytí a čištění.

3.6.7 Vybavení námořních a vnitrozemských přístavů

Na dráze nejsou žádné přístavy.

3.6.8 Pomocná zařízení

Na dráze nejsou žádná pomocná zařízení.

3.6.9 Možnost doplnění paliva

Na dráze nejsou žádné čerpací stanice.

3.6.10 Technická zařízení

Na dráze nejsou žádná technická zařízení.

3.7 Rozvoj infrastruktury

Neobsazeno.

4 PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY

4.1 Úvod

Kapacita dráhy, tj. schopnost vložit vlakové trasy požadované na určité části dráhy v určitém časovém období, je vyjádřena počtem vlakových tras, které je možno zkonstruovat za určité časové období při daném technickém, provozním a personálním vybavení a při dodržení potřebné kvality dopravy.

Přídělcce, v souladu s § 34b zákona o dráhách, přiděluje kapacitu dráhy, a to na dráze regionální ve vlastnictví Moravskoslezského kraje. Maximální časový rámec (čas mezi odjezdem z prvního bodu a příjezdem do posledního bodu) přidělené kapacity dráhy je 20 hodin. Výjimku může povolit přídělcce pouze v případě podání jednorázové žádosti, pokud bude podána pouze na jeden den jízdy.

4.2 Popis procesu přidělení kapacity dráhy

Přídělcce přidělí kapacitu dráhy pokud:

- a) žadatel podal a doložil svou žádost v souladu s Prohlášením o dráze;
- b) žadatel má platnou licenci nebo splnil všechny legislativní požadavky pro žadatele bez platné licence;
- c) kapacita dráhy to umožňuje;
- d) žadatel uzavřel se SŽDC smlouvu dle kapitoly 2.3.1;
- e) žadatel se smluvně zavázal k systému odměňování výkonu dle kapitoly 6.4;
- f) u mezistátních tras byla splněna podmínka dle kapitoly 4.3.1.2.

4.2.1 Žádost o přidělení kapacity dráhy

4.2.1.1. Žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu a jeho pravidelných změn

Řádné žádosti o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu, pozdní žádosti do ročního jízdního řádu a žádosti do pravidelných změn ročního jízdního řádu podává žadatel:

- elektronicky prostřednictvím IS KANGO nebo IS RNE PCS, v souladu s pokyny vydanými k obsluze těchto aplikací.
- prostřednictvím elektronické výměny dat mezi IS dopravce a IS KANGO, podle podmínek k tomu speciálně uzavřené dohody. O zpřístupnění datové komunikace mezi IS KANGO a IS dopravce bude provozovatel dráhy informovat dopravce na Portále provozování dráhy.
- písemně na předepsaném formuláři „FORMULÁŘ VNITROSTÁTNÍ STUDIE / ŽÁDOSTI O TRASU“ (viz. Příloha „D“) v českém nebo anglickém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to:
 - » poštou na adresu Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00;
 - » osobně v podatelně Správy železniční dopravní cesty, státní organizace - žádosti se přijímají v úředních hodinách, tj. v pracovních dnech v době od 8:00 do 14:30 hodin;

- Písemná žádost musí být podepsána oprávněnou osobou podle smlouvy (viz kapitola 2.3) nebo osobou (osobami) oprávněnou za společnost jednat podle obchodního rejstříku.
- Za doručení žádosti se považuje datum a čas:
 - » postoupení žádosti o kapacitu dráhy a trasu v IS KANGO,
 - » předání žádosti o trasu v IS RNE PCS,
 - » razítka podatelny v případě písemné žádosti,

4.2.1.2. Žádost o přidělení kapacity dráhy ad hoc

Žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy podává žadatel v českém jazyce elektronicky, a to:

- prostřednictvím webového formuláře IS KADR umístěného na Portále provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz/KADR>), v souladu s pokyny vydanými provozovatelem dráhy k obsluze tohoto IS;
- prostřednictvím elektronické výměny dat mezi IS žadatele a IS KADR, podle podmínek k tomu speciálně uzavřené dohody;
- u mezistátních žádostí též prostřednictvím IS RNE PCS. O zahájení datové komunikace mezi IS RNE PCS a IS KADR bude informovat provozovatel dráhy žadatele na Portále provozování dráhy.

V případě nepředpokládaného výpadku IS KADR lze ad hoc žádost uplatněnou pod 3 pracovní dny požádat též telefonicky. V tomto případě musí žadatel svou žádost neprodleně podat i písemně v českém jazyce přímo nebo prostřednictvím zplnomocněné osoby, a to elektronickou poštou ve formátu *.rtf, *.doc, *.xls, *.pdf, *.htm pro:

- » mezistátní žádosti na adresu: oss@szdc.cz,
- » vnitrostátní žádosti na vedoucího dispečera příslušné oblasti řízení provozu – viz Příloha „A“.

Za doručení žádosti se považuje datum a čas:

- » postoupení žádosti o kapacitu dráhy a trasu v IS KADR,
- » doručení písemné žádosti na SŽDC,
- » předání žádosti o trasu v IS RNE PCS.

4.2.1.3. Povinné údaje v žádosti

Žadatel je povinen v žádosti uvést:

- a) obchodní firmu, identifikační číslo dopravce a sídlo žadatele; v případě žadatele bez platné licence i označení dopravce, který bude přidělenou kapacitu dráhy využívat (obchodní firmu, identifikační číslo a sídlo dopravce), u žádosti o mezistátní trasy i spolupracující dopravce na příslušných sousedních infrastrukturách, pro mezistátní žádosti musí mít žadatel přiděleno mezistátní číslo společnosti přidělené UIC (tzv. RICS kód);
- b) popis požadované kapacity dráhy, tj. vlakové trasy, která vyjadřuje logické spojení výchozího a cílového bodu (příp. styku vzájemně zaústěných drah) a uvedení nácestných dopravních bodů potřebných pro jednoznačné určení trasy, přičemž platí, že tato trasa nesmí obsahovat vícenásobně pojižděné úseky či dopravní body vyjma případů speciálně odsouhlasených provozovatelem dráhy;
- c) návrh časového vedení požadované vlakové trasy včetně uvedení požadavků na pobyty v určitých dopravních bodech a důvody těchto pobytů,
- d) druh vlaku vedený v požadované vlakové trase, včetně vymezení jeho maximální pravidelné hmotnosti, maximální rychlosti, délky, traťové třídy, profilu kontejnerů, režimu brzdění, maximální výměry brzdících procent a jízdního odporu;

- e) druh trakce, řady a počty hnacích drážních vozidel, jejich funkce, uvedení požadavku na plánovaný přepřah hnacích vozidel, apod.
- f) časový rozsah požadované kapacity dráhy (tj. kalendář využití vlakové trasy – denně / v určité dny, pravidelně/podle potřeby, příp. v období od-do);
- g) druh provozované drážní dopravy, včetně údaje, zda je vlak veden na základě závazku veřejné služby;
- h) uvedení požadovaných tarifních a netarifních poznámek do ročního jízdního řádu vč. jejich časového a prostorového omezení;
- i) druh a rozsah požadovaných služeb;
- j) další požadavky žadatele na pohyb kolejových vozidel a obsazení kolejí v obvodu stanice, v níž začíná, nebo končí přidělená trasa, popřípadě manipulace v nácestných stanicích, příp. minimální požadovaná technologická doba pobytu v pohraniční stanici apod.
- k) v případě individuální ad hoc žádosti o přidělení kapacity dráhy také uvedení technologie v cílovém dopravním bodě a technologie v nácestném dopravním bodě, pokud je v něm požadován pobyt nebo úkon, který znamená požadavek na jakékoliv obsazení staničních kolejí před příjezdem nebo po odjezdu vlaku, nebo v případě, že dopravce požaduje během pobytu další součinnost provozovatele dráhy;
- l) mimořádnosti na vlaku (viz. kapitola 4.7.1), jsou-li mu v době podání žádosti známy,
- m) u písemné žádosti podpis oprávněné osoby podle smlouvy (viz kapitola 2.3) nebo osoby (osob) oprávněné jednat za společnost podle obchodního rejstříku.

Při změně parametrů uvedených v bodech a) – f) bude přidělcce kapacity v rámci procesu sestavy ročního jízdního řádu posuzovat, zda došlo ke změně žádosti podle kapitoly 4.3.1.1, a zda řádná žádost bude změněna na pozdní.

V souladu s postupem implementace TAF/TAP TSI bude ode dne vyhlášení publikován na Portále provozování dráhy seznam povinných a nepovinných elementů jednotlivých zpráv používaných v rámci dialogu Žádost o trasu.

4.2.1.4. Další potřebné doklady

Doprovce musí doložit provozovateli dráhy SŽDC, nejpozději ke dni zahájení provozování drážní dopravy v rámci přidělené kapacity dráhy:

- a) osvědčení dopravce, platné pro časové období, na které má přidělenou kapacitu dráhy.
- b) doklad prokazující uzavření pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy na přidělené kapacitě dráhy v minimální výši dle kapitoly 2.2.2, a to včetně dokladu o zaplaceném pojistném.

4.3 Časový rozvrh podávání žádostí o kapacitu dráhy

Proces přidělování kapacity dráhy do ročního jízdního řádu a v režimu ad-hoc je prováděn v souladu s evropskými směnicemi zahrnutými v zákoně o dráhách a jeho prováděcích vyhláškách, v platném znění a dále v souladu s ujednáními evropských provozovatelů drah a přidělců kapacit dráhy pracujících v organizaci RNE.

Žádosti o přidělení kapacity dráhy se dělí dle následujících produktů:

- a) žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu;
- b) pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu;
- c) žádost o přidělení kapacity dráhy do změny ročního jízdního řádu;
- d) žádost o individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy:

Účastníci procesu přidělování kapacity jsou:

- dopravce – žadatel;
- přidělcce kapacity dráhy – Moravskoslezský kraj, zastoupený SŽDC (viz kapitola 1.1.2.2)

- provozovatel dráhy –
 - » SŽDC - Odbor jízdního řádu
 - » SŽDC – Odbor operativního řízení provozu
 - » SŽDC CDP Přerov

Kontakty jsou uvedeny v kapitole 1.1.2 a v Příloze „A“.

Pro vzájemnou spolupráci žadatelů a přidělců kapacity v procesu přidělování kapacity dráhy se využívají následující informační systémy:

- a) Informační systém pro sestavu ročního jízdního řádu IS KANGO – jedná se o komplex vzájemně provázaných modulů, které umožňují provádět sestavu ročního jízdního řádu a jeho plánovaných změn od přípravy potřebných kmenových dat, přes část zadání podrobných dat o každé požadované vlakové trase a grafickou konstrukci jízdního řádu vlaku, až po vytvoření všech potřebných tiskových pomůcek ročního jízdního řádu.
- b) Informační systém RNE PCS – jedná se o koordinační nástroj, který zajišťuje vzájemnou spolupráci žadatelů a přidělců kapacit včetně jejich vlastních informačních systémů při definování žádostí a následné konstrukci mezistátních vlakových tras. Tento IS vyvíjí RNE a dopravcům je nabízen zdarma. Bližší informace lze získat na webových stránkách RNE nebo je poskytnout OSS SŽDC.
- c) Informační systém KADR – slouží pro zadávání nebo datový příjem individuálních ad hoc žádostí a následné přidělení trasy přidělcem kapacity. Tento IS je poskytován žadatelům zdarma. Podrobné informace o podmínkách používání tohoto IS jsou uvedeny na Portále provozování dráhy nebo je poskytnout OSS SŽDC.

Žadatel podáním žádosti o kapacitu dráhy vyjadřuje souhlas s podmínkami uvedenými v tomto Prohlášení o dráze.

4.3.1 Žádosti do jízdního řádu a jeho pravidelných změn

4.3.1.1. Řádná žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu

Tento proces se dělí na logický sled dílčích fází, které jsou přizpůsobeny sjednanému časovému rozvrhu konstrukce ročního jízdního řádu.

Jednotlivé dílčí fáze obsahují:

- přijetí žádosti do ročního jízdního řádu;
- předložení návrhu konstrukce tras vlaků;
- uplatnění připomínek žadatelů;
- přidělení kapacity dráhy.

Pro sestavu ročního jízdního řádu je ze strany přidělců nabízena technická kapacita dráhy, která vychází z infrastrukturního vybavení dráhy. Na žádost přidělí přidělců kapacitu dráhy na dobu platnosti ročního jízdního řádu.

Trasu a jízdní řád vlaku určuje provozovatel dráhy v rámci posouzení kapacity dráhy před následným přidělením kapacity dráhy. Pomůcky k ročnímu jízdnímu řádu nabízí provozovatel dráhy pro dopravce zdarma v elektronické verzi na webovém Portále provozování dráhy nebo je, na vyžádání dopravce, dodává za úplaty v tištěné podobě nebo datové podobě na CD.

Podání žádosti.

O vnitrostátní vlakovou trasu žádá žadatel přidělců i provozovatele dráhy podáním jedné žádosti:

- prostřednictvím národního IS KANGO nebo RNE PCS;
- datovou komunikací z vlastního IS dopravce do IS provozovatele dráhy – IS KANGO. Před zahájením datové komunikace musí být vydán souhlas provozovatele dráhy se

správností vytvořené datové komunikace. Podmínky pro připojení datové komunikace IS dopravce sdělí provozovatel dráhy;

- písemně na předepsaném formuláři (viz Příloha "D" „FORMULÁŘ VNITROSTÁTNÍ STUDIE / ŽÁDOSTI O TRASU“).

O mezistátní vlakovou trasu žádá dopravce přidělce i provozovatele dráhy podáním jedné žádosti prostřednictvím IS RNE PCS nebo též prostřednictvím IS KANGO. V budoucnu umožní IS KANGO předání žádosti do IS RNE PCS a její harmonizaci. O zahájení datové komunikace v tomto smyslu mezi IS RNE PCS a IS KANGO bude informovat SŽDC žadatele na Portále provozování dráhy.

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.3.

Mezistátní žádost musí být předem harmonizována se spolupracujícími žadateli na okolních železničních infrastrukturách. To je základním předpokladem pro přijetí této žádosti ke konstrukci. Pro zajištění harmonizace žádosti mezi žadateli slouží IS RNE PCS. Přidělení kapacity dráhy a trasy na pohraničním úseku je podmíněno souhlasným stanoviskem přidělce (manažera infrastruktury) sousední infrastruktury, založeném na potvrzení, že došlo k podání shodné žádosti o přidělení kapacity dráhy a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury navazujícím žadatelem a že této žádosti bude vyhověno.

Žadatel v žádosti může též požádat o přidělení nabídkové trasy. Přidělení nabídkové trasy není žadateli garantováno.

Přijetí žádosti o trasu

Přidělce přijme žádost a postoupí ji provozovateli dráhy k určení jízdního řádu. Pokud není žádost podána přímo v IS, provozovatel dráhy zajistí vložení data ze žádosti do IS KANGO. Neúplnost nebo věcné chyby v žádosti mohou být důvodem k odmítnutí a vrácení žádosti. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako nová žádost včetně aktualizovaného data přijetí.

Přidělce po přijetí žádosti posoudí kapacitu. V rámci posouzení kapacity dráhy spolupracuje s provozovatelem dráhy, který přidělí nabídkovou trasu nebo zkonstruuje vlakovou trasu a předloží dopravci návrh jízdního řádu vlaku. V případě mezistátní trasy je návrh jízdního řádu vlaku na straně provozovatelů drah koordinován a společně předložen dopravcům. Pro koordinaci návrhů jízdního řádu vlaku slouží IS RNE PCS. Návrh trasy předkládá SŽDC dopravci prostřednictvím IS KANGO nebo IS RNE PCS nebo prostřednictvím datové komunikace se systémem dopravce. SŽDC může dopravci předložit více návrhů jízdního řádu, nejvýše však jeden návrh na každý požadovaný den jízdy.

Akceptace návrhu jízdního řádu vlaku

Žadatel posoudí návrh jízdního řádu vlaku a sdělí připomínky k navrženým trasám nebo navržené trasy odsouhlasí. To provede obsluhou IS KANGO nebo pro vnitrostátní trasy též písemně, pro mezistátní trasy současně obsluhou IS RNE PCS. Písemné připomínky nebo písemný souhlas zašle prostřednictvím elektronické pošty na SŽDC, odbor jízdního řádu. V případě mezistátní trasy, která je ze strany žadatelů zajišťována ve vzájemné kooperaci, jsou připomínky k trase řešeny s vedoucím žadatelem, který je následně uplatní u provozovatelů drah. Podrobnosti ohledně těchto procesů stanoví Příručky RNE k IS RNE PCS.

Žadatel své připomínky nebo akceptaci tras musí zaslat do termínu uzávěrky připomínek žadatelů k návrhu ročního jízdního řádu. Pokud v tomto termínu žadatel nezašle své připomínky, považují se navržené trasy za akceptované.

Připomínky dopravce vyřídí provozovatel dráhy do termínu přidělení kapacity dráhy pro žádosti do ročního jízdního řádu.

Nelze-li vyhovět žádosti o kapacitu dráhy ani po provedené koordinaci všech došlých požadavků, sdělí tuto informaci provozovatel dráhy přidělci a žadateli s tím, že neexistuje žádná alternativa, jak vyřídit jeho žádost. Žadatel pak může opětovně podat svou žádost v nových termínech a nových podmínkách pro navržení vlakové trasy. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako žádost nová, včetně jejího data přijetí.

Po akceptaci trasy žadatelem sdělí provozovatel dráhy tuto skutečnost přidělci a ten přidělí kapacitu dráhy této trase. Provozovatel dráhy poté zpracuje navrženou trasu a její údaje do pomůcek ročního jízdního řádu.

Při vyřizování žádostí do ročního jízdního řádu se dodržují termíny definované evropskými směrnici, zákonem o dráhách a jeho prováděcích vyhláškách, v aktuálně platném znění a dále termíny odsouhlasené RNE - organizace evropských provozovatelů drah a přidělců kapacit dráhy uvedené v kapitole 4.3.1.4.

Změna žádosti

Za změnu žádosti se považuje změna parametrů žádosti dopravcem v takové míře, že provozovatel dráhy musí změnit parametry již konstruované trasy. Rozhodnutí, zda změna parametrů žádosti vyvolá změnu konstrukce trasy, vydává provozovatel dráhy.

Pokud žadatel změní parametry své žádosti v období mezi 11. 4. 2016 a 12. 8. 2016 dochází ke změně žádosti, která se řeší dvěma na sebe navazujícími kroky:

- zrušení původní žádosti,
- vytvoření žádosti pro novou trasu – pozdní žádosti s novým termínem postoupení.

4.3.1.2. Pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu

Tento proces řeší žádosti do ročního jízdního řádu, které byly uplatněny po termínu 12. 4. 2016 nebo byly po tomto termínu změněny.

Pro pozdní žádosti se konstruuje vlakové trasy ve zbývajících volných kapacitách dráhy, se zohledněním již přidělených tras a plánovaných stavebních prací.

Trasy konstruované pro pozdní žádosti mají nižší prioritu než žádosti o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu.

Pro podání a přijetí žádosti o trasu, akceptaci návrhu ročního jízdního řádu a změnu žádosti platí přiměřeně ustanovení kapitoly 4.3.1.1

4.3.1.3. Žádost o přidělení kapacity dráhy do změny ročního jízdního řádu

Přidělce ve spolupráci s provozovatelem dráhy nabízí žadatelům příjem žádostí do plánovaných změn ročního jízdního řádu jako svou komerční nabídku nad rámec zákonem uvedeného procesu ad hoc přidělování kapacity dráhy.

Trasy v rámci změn ročního jízdního řádu se konstruuje ve zbývajících volných kapacitách dráhy, se zohledněním již přidělených tras a plánovaných stavebních prací.

Trasy konstruované na základě žádostí do změn ročního jízdního řádu mají nižší prioritu než žádosti o přidělení kapacity dráhy uplatněné dříve.

Pro podání a přijetí žádosti o trasu a akceptaci návrhu změny ročního jízdního řádu platí přiměřeně ustanovení kapitoly 4.3.1.1.

4.3.1.4. Termíny pro sestavu ročního jízdního řádu a jeho plánovaných změn

Roční jízdní řád 2017		
Řádná žádost do ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	11. dubna 2016
	Předložení návrhu ročního jízdního řádu v osobní dopravě:	15. června 2016

	Návrh mezistátního ročního jízdního řádu do:	4. července 2016	
	Návrh ročního jízdního řádu v nákladní dopravě	4. července 2016	
	Uzávěrka pro připomínky žadatelů v ND:	5. srpna 2016	
	Uzávěrka pro připomínky žadatelů v OD:	12. srpna 2016	
	Termín pro přidělení kapacity dráhy:	30. listopad 2016	
Pozdní žádost do ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí od:	12. dubna 2016	
	Přijímání žádostí do:	5. září 2016	
	Termín pro přidělení kapacity dráhy:	30. listopad 2016	
Zahájení platnosti jízdního řádu		11. prosince 2016	
Konec platnosti jízdního řádu		9. prosince 2017	
Termíny pro žádosti do plánovaných změn ročního jízdního řádu 2017			
Změny v osobní dopravě (OD) a v nákladní dopravě (ND)			
I. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	19. prosince 2016	ND
	Platnost změny od:	13. února 2017	
II. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	6. února 2017	ND
	Platnost změny od:	3. dubna 2017	
III. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	10. dubna 2017	ND + OD
	Platnost změny od:	11. června 2017	
IV. změna ročního jízdního řádu	Přijímání žádostí do:	10. července 2017	ND
	Platnost změny od:	4. září 2017	

4.3.2 Individuální ad hoc přidělení kapacity dráhy

V rámci individuálního ad hoc přidělování kapacity dráhy patří následující produkty:

- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „nad 3 dny“, kdy doba od přijetí žádosti do prvního požadovaného dne odjezdu vlaku je tři a více pracovních dní (včetně dne podání žádosti);
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“, kdy doba od přijetí žádosti do prvního požadovaného dne odjezdu vlaku je kratší jak tři pracovní dny (včetně dne podání žádosti);
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro technicko-bezpečnostní zkoušky drážních vozidel;
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší jak traťovou rychlostí;
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy za účelem údržby infrastruktury v majetku Moravskoslezského kraje;
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z důvodu omezení infrastruktury v majetku Moravskoslezského kraje,
- žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro jízdy z jiných důvodů na straně přidělce nebo provozovatele dráhy.

Trasu a jízdní řád vlaku určuje provozovatel dráhy v rámci posouzení žádosti o kapacitu dráhy.

Pro žádosti „nad 3 dny“ provozovatel dráhy v rámci posouzení žádosti o kapacitu dráhy vytvoří a přidělí ad hoc trasy s vyřešením konfliktů.

Pro žádosti „pod 3 dny“ je na rozhodnutí provozovatele dráhy, zda přidělí ad hoc trasy s vyřešením konfliktů (např. přidělí nabídkové trasy ve zkonstruované poloze) nebo přidělí trasy ve zbytkové kapacitě dráhy bez vyřešení konfliktů. Konflikty budou u těchto tras řešeny operativně provozními zaměstnanci provozovatele dráhy.

Přidělce po určení jízdního řádu ad hoc trase rozhodne o přidělení kapacity dráhy.

4.3.2.1 Podání žádosti

O přidělení individuální ad hoc kapacity dráhy žádá žadatel přidělce elektronicky:

- datovou komunikací z vlastního IS žadatele do IS provozovatele dráhy – IS KADR. Před zahájením datové komunikace musí být vydán souhlas provozovatele dráhy se správností vytvořené datové komunikace. Podmínky pro připojení datové komunikace IS žadatele sdělí provozovatel dráhy;
- prostřednictvím formuláře webové aplikace IS KADR umístěné na Portále provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz/KADR>);
- u mezistátních žádostí též prostřednictvím IS RNE PCS. O zahájení datové komunikace mezi IS RNE PCS a IS KADR bude SŽDC informovat na Portále provozování dráhy.

V případě nepředpokládaného výpadku IS KADR lze ad hoc žádost uplatněnou pod 3 pracovní dny požádat též telefonicky s následným písemným potvrzením, podle pokynů uvedených v kapitole 4.2.1.2.

Žádost musí obsahovat všechny údaje definované v kapitole 4.2.1.3.

Mezistátní žádost musí být harmonizována se spolupracujícími žadateli na okolních železničních infrastrukturách. To je základním předpokladem pro přijetí této žádosti ke konstrukci. Přidělení kapacity dráhy a trasy na pohraničním úseku je podmíněno souhlasným stanoviskem přidělce (manažera infrastruktury) sousední infrastruktury, založeném na potvrzení, že došlo k podání shodné žádosti o přidělení kapacity dráhy a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury navazujícím žadatelem a že této žádosti bude vyhověno.

Žadatel v žádosti může též požádat o přidělení nabídkové trasy. Přidělení nabídkové trasy není žadateli garantováno.

V případě žádosti o kapacitu uplatněnou „pod 3 dny“ předkládá žadatel tuto žádost v době delší než 12 hodin před odjezdem vlaku z výchozího dopravního bodu / vstupu na infrastrukturu SŽDC. Žadatel může žádat i v době kratší, v tomto případě však není garantováno včasné vyřízení jeho žádosti.

4.3.2.2 Přijetí žádosti o kapacitu dráhy

Přidělce přijme žádost žadatele a postoupí ji provozovateli dráhy k posouzení. Provozovatel dráhy, pokud není žádost podána přímo v IS, vloží data ze žádosti do IS KADR. Pokud žádost není úplná nebo obsahuje věcné chyby, může to být důvodem k odmítnutí a vrácení žádosti. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako nová žádost včetně aktualizovaného data přijetí.

Žádost o přidělení kapacity dráhy je posuzována pouze v rámci volné kapacity dráhy, zbylé po ukončení procesu přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu a po dořešení všech předchozích ad hoc žádostí na přidělení kapacity dráhy. Na žádost dopravce se přidělí kapacita dráhy na dobu do nejbližší plánované změny ročního jízdního řádu s tím, že pro každých 30 dní může přidělce provést samostatné posouzení žádosti a následné přidělení kapacity dráhy.

Pro vzájemnou spolupráci při přidělování kapacity dráhy, která překračuje síť jednoho přidělce, se v případě potřeby zřizuje společná komise, kterou tvoří zástupci dotčených přidělců.

Provozovatel dráhy po postoupení žádosti přidělcem posoudí kapacitu dráhy, v rámci které určí jízdní řád vlaku a ten předloží žadateli jako návrh. SŽDC může žadateli předložit více návrhů jízdního řádu, nejvýše však jeden návrh na každý požadovaný den jízdy.

V případě konfliktu při konstrukci jízdního řádu má přednost ta žádost, která byla přijata dříve.

Provozovatel dráhy pro mezistátní žádosti o kapacitu zajistí, ve spolupráci s provozovateli infrastruktur a přidělci kapacity dráhy na ostatních infrastrukturách, koordinovanou nabídku vlakové trasy. Přidělení kapacity dráhy a trasy na pohraničním úseku je podmíněno souhlasným stanoviskem přidělce (manažera infrastruktury) sousední infrastruktury, založeném na potvrzení, že došlo k podání shodné žádosti o přidělení kapacity dráhy a trasy na navazujícím pohraničním úseku sousední infrastruktury navazujícím žadatelem a že této žádosti bude vyhověno.

4.3.2.3 Akceptace návrhu trasy

Žadatel posoudí navrženou trasu a sdělí připomínky k navrženému jízdnímu řádu vlaku nebo navrženou trasu odsouhlasí. To provede obsluhou IS.

Žadatel své připomínky nebo akceptaci trasy musí zaslat do:

- 24 hod po obdržení nabídky trasy, nejpozději však do 2 hodin před navrženým časem odjezdu z výchozí stanice u žádostí o kapacitu na 3 a více pracovních dní,
- 2 hodin po obdržení nabídky trasy, nejpozději však do 2 hodin před navrženým časem odjezdu z výchozí stanice, u žádostí o kapacitu uplatněných pod 3 pracovní dny,

jinak se považuje návrh provozovatele dráhy za akceptovaný.

Žadatel má též možnost souhlasit s návrhem trasy předem již při podání žádosti. V tomto případě dochází po zpracování návrhu jízdního řádu vlaku též k automatickému postoupení žádosti přidělci k přidělení kapacity dráhy.

Připomínky žadatele vyřídí provozovatel dráhy co nejdříve, maximálně do času odjezdu vlaku z výchozího dopravního bodu.

Provozovatel dráhy může také zaslat žadateli informaci, že neexistuje žádná alternativa, jak vyřídit jeho žádost o kapacitu. Žadatel pak může opětovně podat svou žádost v nových termínech a nových podmínkách pro navržení vlakové trasy. Opětovné podání této žádosti se posuzuje jako žádost nová, včetně jejího data přijetí.

Po akceptaci trasy žadatelem postoupí provozovatel dráhy žádost přidělci k přidělení kapacity dráhy této trase. Poté zpracuje navrženou trasu a její údaje do SPIS.

4.3.2.4 Termín vyřízení žádosti o přidělení ad hoc kapacity dráhy

Na žádosti o přidělení kapacity dráhy odpoví přidělc v co možná nejkratší době, nejdéle však do 5 pracovních dnů od jejich doručení.

Odpověď lze i změnou stavu žádosti v IS KADR.

4.4 Proces přidělení kapacity dráhy

Nepřesáhne-li počet žádostí kapacitu dráhy, postupuje přidělc tak, aby nedošlo ke zvýhodnění některého žadatele. Přesáhne-li počet žádostí kapacitu dráhy, postupuje přidělc podle zásad procesu koordinace žádostí a prioritních kritérií (viz dále).

4.4.1 Proces koordinace

Nelze-li uspokojit všechny uplatněné požadavky na přidělení volné kapacity dráhy do ročního jízdního řádu, provede přidělc koordinaci řádných žádostí žadatelů a navrhne všem žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy, která nemusí odpovídat v plném rozsahu jednotlivým žádostem.

Přesahuje-li počet řádných žádostí kapacitu dráhy, je přidělc oprávněn přednostně přidělit kapacitu dráhy žadateli, pro provozování

- a) pravidelné veřejné drážní dopravy k zajištění dopravních potřeb státu,
- b) pravidelné veřejné drážní osobní dopravy k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje,

- c) pravidelné kombinované dopravy,
- d) pravidelné mezistátní osobní dopravy,

V procesu přidělování kapacity dráhy pro pozdní žádosti do ročního jízdního řádu, pro žádosti do pravidelných změn ročního jízdního řádu a pro žádosti v rámci individuálního přidělení kapacity ad hoc jsou konflikty v přidělování kapacity dráhy řešeny tak, že je upřednostněna ta žádost, která byla přidělci doručena dříve.

4.4.2 Proces vyřešení sporů

Nesouhlasí-li žadatel s provedenou koordinací řádných žádostí, sdělí svůj nesouhlas, společně s odůvodněním, příp. návrhem alternativního řešení koordinace řádných žádostí, písemně do tří dnů ode dne doručení návrhu na přidělení kapacity dráhy přidělci. Přidělce vyřídí nesouhlas nejpozději do 10 pracovních dnů ode dne doručení nesouhlasu žadatele.

Žadatel o přidělení kapacity dráhy, kterému přidělce nevyhověl ani po ukončení procesu koordinace požadavků, je oprávněn do 15 dnů od doručení vyjádření požádat drážní správní úřad, kterým je Drážní úřad se sídlem Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2, o přezkoumání postupu při přidělování kapacity dráhy včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen.

Zjistí-li drážní správní úřad nesprávný postup při procesu přidělování kapacity dráhy včetně jeho výsledků a způsobu stanovení cen, rozhodne o změně přidělení kapacity dráhy včetně způsobu stanovení cen.

4.4.3 Vyčerpaná kapacita dráhy

V případech, kdy po koordinaci požadovaných tras a konzultacích s žadateli nebude možné adekvátním způsobem uspokojit žádosti o volnou kapacitu dráhy, vyhlásí provozovatel dráhy na příslušný element infrastruktury, na kterém k této situaci došlo, vyčerpání kapacity. Provozovatel dráhy oznámí tuto skutečnost na Portále provozování dráhy prokazatelně všem dopravcům, se kterými má uzavřenou smlouvu dle kapitoly 2.3.1.

Přidělce je oprávněn omezit přidělování kapacity dráhy na úseku infrastruktury, pro který poptávka po kapacitě dráhy nemůže být uspokojena během určitých časových období ani po koordinaci různých žádostí na kapacitu dráhy, tj. v případě vyčerpané kapacity dráhy.

Přidělce je oprávněn odebrat žadateli přidělenou kapacitu dráhy na úseku infrastruktury, kde došlo k vyčerpání kapacity dráhy nebo na úseku, kde je plánované omezení provozování dráhy, v případě, že přidělené trasy vlaků podle jízdního řádu nejsou využívány alespoň na 75 % v průběhu jednoho měsíce.

Je-li daná infrastruktura provozovatelem dráhy prohlášena za infrastrukturu s vyčerpanou kapacitou dráhy, používá přidělce pro přidělování této kapacity dráhy kritéria priorit procesu koordinace podle kapitoly 4.4.1.

4.5 Přidělení kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a rozvoj infrastruktury

Na dráze je pro potřeby údržby diagnostiky a měření infrastruktury stanovena rezervní kapacita dráhy ve výši 10 % technické kapacity dráhy.

Tuto kapacitu dráhy mohou využívat:

- a) dopravci, kteří budou přepravovat materiál, zařízení a technické prostředky pro diagnostiku a měření, údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti tratí;
- b) dopravci, jejichž kapacita dráhy přidělená přidělcem je omezena prováděnou údržbou, obnovou a zvyšováním propustnosti tratí, a to pouze v rozsahu snižujícím toto omezení;
- c) ostatní žadatelé v případě, že tato není využita podle bodu a) nebo b).

4.5.1 Proces přidělení rezervní kapacity dráhy pro údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti

Kapacita dráhy je přidělována dopravcům postupem uvedeným v kapitole 4.3.2.

Přídělce v případě žádosti o přidělení této kapacity dráhy bere zřetel na její účel, a k tomu přizpůsobuje priority při jejím přidělování. Přídělce může zamítnout žádost žadatele na rezervní kapacitu dráhy pro údržbu, obnovu a zvýšení propustnosti trati, v případě že tato nenaplní její účel.

4.6 Nevyužití přidělené kapacity dráhy /Pravidla pro vzdání se kapacity

Žadatel nemůže přidělenou kapacitu dráhy převést na jiné osoby, přičemž využití přidělené kapacity žadateli, který není držitelem platné licence, dopravcem uvedeným v žádosti se za převod kapacity nepovažuje.

Pokud žadatel z jakéhokoli důvodu nehodlá využít přidělenou kapacitu dráhy, příp. hodlá omezit rozsah nebo četnost jízd vlaků v určitých dnech nebo v určitém období, může se vzdát přidělené kapacity dráhy.

Vzdání kapacity dráhy se provede:

- » obsluhou IS KANGO, u vnitrostátních tras v případě vzdání se do pravidelné změny ročního JŘ též písemně, přičemž termínem podání se rozumí datum a čas doručení žádosti SŽDC, u mezistátních tras též obsluhou IS RNE PCS,
- » obsluhou IS KADR nebo datovou komunikací mezi IS žadatele a IS KADR .

Takto uvolněná kapacita dráhy může být pak přidělena jinému žadateli.

4.6.1 Pravidla pro využití přidělené kapacity dráhy

Kapacita dráhy se považuje z pohledu přidělené trasy vlaku za zkonsumovanou v konkrétním dni, byla-li v tomto dni použita alespoň mezi dvěma dopravními body. To znamená, že žadatel nemůže uplatnit násobné využití jednoho obchodního případu (TR ID) a jednoho přiděleného datového JŘ (PA ID) pro více vlaků pro konkrétní den. Ustanovení tohoto odstavce nemá vliv na posuzování využití kapacity ve vazbě na jednotlivé mezistaniční úseky, jak je uvedeno v kapitole 4.4.3.

Žadatel může využít přidělenou kapacitu pouze takovým způsobem, aby v žádném bodě trasy nedošlo k odchylce od přidělené časové polohy větší než 3 hodiny před přidělenou trasou (náskok) nebo 20 hodin po přidělené časové poloze (zpoždění). V případě, že dopravce bude požadovat odchylku vyšší, je povinen podat žádost o nové přidělení kapacity dráhy.

4.6.2 Odebrání přidělené kapacity dráhy

Přídělce je oprávněn odebrat žadateli přidělenou kapacitu dráhy v případě, že:

- a) nebyla po období jednoho měsíce využívána;
- b) pokud jsou pro to splněny podmínky stanovené v Prohlášení o dráze;
- c) dopravce přestal splňovat podmínky přístupu na dráhu uvedené v článku 2.2.2 tohoto Prohlášení o dráze;
- d) dopravce neuhradil vyfakturovanou cenu za použití dráhy pro jízdu vlaku ve sjednané lhůtě splatnosti ani po upomínce;
- e) dopravce užívá dráhu v rozporu s přidělenou kapacitou dráhy;
- f) u trasy došlo k odřeknutí / odejmutí kapacity dráhy na sousední infrastrukturu.

Přídělce je také oprávněn omezit žadateli přidělenou kapacitu dráhy v případě, že přidělená kapacita dráhy byla dopravcem po období jednoho měsíce využívána z méně než 25 % přidělených vlakových kilometrů.

Přídělce je také oprávněn požadovat na žadateli omezení rozsahu nebo četnosti jízd vlaků v určitých dnech nebo v určitém období, tj. vzdání se kapacity dráhy, která byla po období jednoho měsíce využívána z méně než 50 % přidělených vlakových kilometrů, pokud to nebylo způsobeno důvody, které dopravce nemohl ovlivnit.

4.7 Mimořádné zásilky a nebezpečný náklad

Doprovce je povinen projednat s provozovatelem dráhy každou přepravu mimořádné zásilky a přepravu nebezpečného zboží podle vnitřního předpisu provozovatele dráhy.

Projednání podmínek mimořádné přepravy a přepravy nebezpečného nákladu musí být se všemi přepravou dotčenými provozovateli dráhy ukončeno před jejím zahájením.

Označení mimořádné zásilky a číslo příkazové depeše k dopravě mimořádné zásilky je dopravce povinen uvést do informačního systému provozovatele dráhy v souladu s vnitřním předpisem provozovatele dráhy.

4.7.1 Mimořádnosti na vlaku

Doprovce je povinen oznámit provozovateli všechny mimořádnosti na vlaku, a to dříve, než se jeho jízda uskuteční. Za mimořádnost na vlaku se považuje:

- a) zařazení mimořádné zásilky;
- b) vlak jedoucí v kódu pro kombinovanou dopravu;
- c) přeprava nebezpečných věcí (s kódovým označením dle RID);
- d) vojenské přepravy;
- e) přepravy cestujících ve vlacích nákladní dopravy (kromě pravidelné přepravy);
- f) překročení normativu délky dle ustanovení příslušných tabulek traťových poměrů;
- g) snížení rychlosti vlaku oproti stanovené rychlosti o 10 a více km/h;
- h) přeprava speciálních hnacích vozidel;
- i) všechny ostatní přepravy, pro které je vydáno jakékoliv omezující opatření pro jejich jízdu na požadované trase (např. zkušební jízdy, zařazení vozidel, pro které platí rychlostník R, apod.);
- j) manipulace po trase nebo změna technologie práce na žádost dopravce, odchýlně od platných pomůcek GVD;
- k) zpoždění souprarového nebo lokomotivního vlaku jedoucího pro vlak osobní dopravy.

Nahlášení mimořádností na vlaku se provádí v souladu s vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

4.7.2 Mimořádné podmínky pro zkoušky drážních vozidel

Neobsazeno.

4.8 Zásady při mimořádných událostech

Mimořádnou událostí v drážní dopravě podle § 49 zákona o dráhách je závažná nehoda, nehoda nebo ohrožení v drážní dopravě, která ohrožuje nebo narušuje bezpečnost, pravidelnost a plynulost provozování drážní dopravy, bezpečnost osob a bezpečnou funkci staveb a zařízení nebo ohrožuje životní prostředí.

Závažnou nehodou v drážní dopravě je srážka nebo vykolejení drážních vozidel, ke kterým došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy, s následkem smrti či újmy na zdraví nejméně 5 osob nebo škody velkého rozsahu. Nehodou v drážní dopravě je událost, k níž došlo v souvislosti s provozováním drážní dopravy s následkem smrti, újmy na zdraví nebo značné škody. Jiné mimořádné události se považují za ohrožení.

4.8.1 Principy

Procedura zjišťování příčin vzniku mimořádné události zahrnuje ohlašování mimořádné události, postup při pořizování dokumentace na místě mimořádné události, zjišťování příčin a okolností vzniku mimořádné události a opatření k předcházení mimořádným událostem.

Pro potřeby rychlého ohlášení mimořádné události vydává provozovatel dráhy vlastní organizační opatření ve formě ohlašovacího rozvrhu. Ohlašovací rozvrh je přístupný na všech pracovištích, která provozovatel dráhy pověřil ohlašování mimořádných událostí. Takovýmto ohlašovacím pracovištěm je vždy nejbližší dopravní obsazená výpravčí ve službě.

Smlouva mezi dopravcem a provozovatelem dráhy (viz kapitola 2.3.1) určuje výčet operačních pravidel, které je dopravce a SŽDC v případě mimořádné události povinen dodržovat.

Kontakty na provozovatele dráhy jsou uvedeny v kapitole 1.1.2 a v Příloze "A".

4.8.2 Operační pravidla

Základní operační pravidla při vzniku mimořádné události a tím spojené předvídané a nepředvídané problémy uvádí vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Tato základní operační pravidla jsou dále rozpracována vnitřním předpisem provozovatele příslušné dráhy.

4.8.3 Předvídané problémy

V případě narušení vlakové dopravy způsobeného mimořádnou událostí podnikne provozovatel dráhy veškeré nezbytné kroky pro obnovení normální situace. Za tímto účelem má vypracovaný krizový plán uvádějící veřejné orgány, jež je nutno informovat v případě vážných nehod nebo vážného narušení vlakové dopravy.

4.8.4 Nepředvídané problémy

Přídělce je oprávněn omezit přidělování kapacity dráhy v případě narušení provozuschopnosti dráhy v důsledku mimořádné události, která ohrožuje bezpečné provozování dráhy nebo drážní dopravy, a v případě vyhlášení regulačních opatření v železniční dopravě za krizových stavů.

V nouzových případech, a pokud to bude naprosto nezbytné v důsledku mimořádné nebo jiné události, kvůli které je daná část dráhy dočasně nepoužitelná, může přídělce omezit popř. i odejmout přidělenou kapacitu dráhy bez předchozího upozornění dotčeného žadatele, a to na tak dlouhou dobu, jaká je nezbytná pro obnovení provozu.

5 SLUŽBY

5.1 Úvod

V souladu s právem Evropského Unie stanoví rozsah služeb poskytovaných provozovatelem dráhy oprávněnému dopravci vyhláška č. 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.

Přístup na dráhu regionální a poskytování služeb spojených s činnostmi při provozování drážní dopravy, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu dopravci, jsou k dispozici všem oprávněným dopravcům způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců.

5.2 Minimální přístupový balíček

Na základě smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené s provozovatelem dráhy mají dopravci právo na:

- a) vypracování jízdního řádu vlaku podle přidělené kapacity dráhy regionální dráhy a využití přidělené kapacity dráhy podle sjednaného jízdního řádu vlaku,
- b) používání tratí, stanic a dopraven v rozsahu sjednaném ve smlouvě o provozování drážní dopravy,
- c) zajištění organizace drážní dopravy, operativní řízení v případě nepravidelnosti drážní dopravy, zajištění traťového rádiového spojení s drážním vozidlem a hlášení a poskytování informací o jízdě vlaku dopravce,
- d) poskytnutí informací potřebných k zavedení nebo k provozování dopravních služeb, pro které byla kapacita dráhy přidělena, zejména zajištění nebo zprostředkování školení doprovodu vlaku a jeho seznámení s traťovými poměry na tratích a v dopravních a vybavení tabulkami traťových poměrů traťových úseků, na kterých vlak jede, a jízdním řádem vlaku,
- e) poskytování audiovizuálních informací cestujícím v rozsahu stanoveném provozovateli dráhy zákonem o dráhách, jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy.

5.3 Traťový přístup k servisním zařízením a nabídka služeb

Na základě uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy s provozovatelem, pokud požadovanou službu nemůže poskytnout jiný dodavatel, má oprávněný dopravce právo na poskytované nebo zprostředkované služby umožňující využívat:

- a) na elektrizovaných tratích trolejové vedení pro odběr trakční energie;
- b) pevná napájecí zařízení pro předtápění a klimatizaci stojících železničních vozidel, jsou-li k dispozici,
- c) čerpací stanice pro doplnění pohonných hmot a ostatních provozních hmot pro drážní vozidla,
- d) osobní nádraží, prostory pro poskytování služeb cestujícím, informační zařízení pro cestující a ostatní zařízení pro odbavení cestujících,
- e) místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí,
- f) kolejistiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel,
- g) odstavné koleje,

h) vyhrazené prostory k údržbě, údržbu a ostatní technické služby pro provozní ošetření vozidlového parku

5.3.1 Použití elektrického napájecího zařízení pro trakční proud

Vlastník regionální dráhy poskytuje všem dopravcům k použití napájecí zařízení (trakční soustavu) umožňující odběr trakční elektřiny.

5.3.2 Zařízení pro doplňování paliva

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.3 Nádraží pro osobní dopravu, jejich budovy a další zařízení

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport se nachází stanice Mošnov, Ostrava Airport.

5.3.4 Místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.5 Seřadovací stanice

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.6 Vlakotvorné vybavení

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.7 Odstavné koleje

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.3.8 Zařízení pro údržbu a další technická zařízení

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.4 Další služby

5.4.1 Trakční elektřina

V souladu s ustanovením zákona 458/2000 Sb., v platném znění (Energetický zákon) poskytuje trakční elektřina na drahách SŽDC společnost České dráhy, a.s. Každý dopravce musí před započítáním odběru trakční elektřiny uzavřít smlouvu s tímto poskytovatelem.

Kontakt na poskytovatele trakční elektřiny je:

Společnost: České dráhy, a.s.

Sídlo: Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha1

IČ: 70994226

DIČ: CZ70994226

Právní forma: akciová společnost

web: <http://www.ceskedrahy.cz/>

5.4.2 Dodávka paliva

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.4.3 Servis pro vlaky

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.4.4 Posun a jiné služby

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.4.5 Služby pro mimořádné přepravy a nebezpečný náklad

Provozovatel dráhy zajišťuje projednání mimořádných zásilek na síti provozované SŽDC dále viz. kapitola 2.5.

5.5 Doplnkové služby

Provozovatel dráhy může poskytovat na základě smlouvy o provozování drážní dopravy pomocné doplňkové služby, kterými jsou:

- » přístup k telekomunikační síti při provozování drážní dopravy,
- » doplňující informace související s organizací drážní dopravy a bezpečností provozování drážní dopravy, zejména o technologických postupech používaných při provozování drážní dopravy a rozsahu a úrovni poskytovaných služeb,
- » technická kontrola vozidlového parku,
- » poskytování audiovizuálních služeb cestujícím nad rámec rozsahu dle ustanovení kapitoly 5.2.

Tím není dotčena možnost dopravce zajistit si smluvně poskytování uvedených pomocných doplňkových služeb jiným dodavatelem

5.5.1 Přístup k telekomunikační síti

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

5.5.2 Poskytování doplňkových informací

SŽDC umožňuje dopravcům přístup do IS SŽDC, které poskytují informace o pohybu vlaku a další informace související s provozováním dráhy a drážní dopravy. Podmínky přístupu do jednotlivých IS sdělí na požádání OSS SŽDC.

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

5.5.3 Technická prohlídka drážních vozidel

Na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport není tato služba poskytována.

6 CENY ZA UŽITÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY A ZA POSKYTNUTÉ SLUŽBY

6.1 Principy stanovení cen

Přídělcé a provozovatel dráhy účtují žadatelům za použití železniční infrastruktury regionální dráhy ve vlastnictví Moravskoslezského kraje:

a) ceny, zahrnující ekonomicky oprávněné náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, kterými jsou:

- cena přídělce za přidělení kapacity dráhy
- cena provozovatele dráhy za použití dráhy pro jízdu vlaku
- cena provozovatele dráhy za zajištění traťového přístupu dopravců k zařízením služeb uvedených v kapitole 5.3.

b) ceny za ostatní služby poskytnuté podle tohoto Prohlášení o dráze.

Ceny za regulované služby uvedené v odstavci a) podléhají věcnému usměrnění, jehož rozsah je vymezen platným výměrem MF, zveřejněným v Cenovém věstníku (Užití železniční infrastruktury celostátních a regionálních drah). Stanovují se s platností pro dobu trvání jízdního řádu a jsou zveřejněny v Prohlášení o dráze. Ceny za regulované služby jsou rovnocenné a nediskriminační pro všechny žadatele, kterým jsou poskytovány služby stejného druhu na stejné nebo podobné části železniční infrastruktury. Cenová regulace platí pro dráhy celostátní a regionální podle §3, odst. 1 písm. a) a b) zákona o dráhách.

6.1.1 Minimální přístupový balíček

Přídělcé poskytuje přidělení kapacity dráhy bezplatně.

Provozovatel dráhy za ceny, zahrnující ekonomicky oprávněné náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy, poskytuje dráhu k použití pro jízdu vlaku, tj. zajišťuje provozování dráhy (řízení provozu), provozuschopnost dráhy (údržbu a opravy infrastruktury).

Za poskytnutí informací potřebných k zavedení nebo k provozování dopravních služeb, pro které byla kapacita dráhy přidělena, zejména zajištění nebo zprostředkování školení doprovodu vlaku a jeho seznámení s traťovými poměry na tratích a v dopravních a vybavení tabulkami traťových poměrů traťových úseků, na kterých vlak jede, a jízdním řádem vlaku se účtuje cena zahrnující náklady přímo vynaložené na poskytnutí uvedených informací.

Za poskytování audiovizuálních informací cestujícím v rozsahu stanoveném provozovatelem dráhy zákonem o dráhách, jeho prováděcími vyhláškami a vnitřními předpisy provozovatele dráhy neúčtuje provozovatel dráhy samostatné ceny, není-li stanoveno jinak.

6.1.2 Traťový přístup k servisním zařízením uvedeným v kapitole 5.3

Ceny za zajištění traťového přístupu dopravců k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3 jsou cenami za regulované služby a podléhají věcnému usměrnění.

6.1.3 Služby uvedené v kapitole 5.3

Provozovatel dráhy při využití služeb uvedených v kapitole 5.3 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy.

6.1.4 Další služby

Provozovatel dráhy při využití dalších služeb uvedených v kapitole 5.4 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy.

6.1.5 Doplnkové služby

Provozovatel dráhy při využití doplňkových služeb uvedených v kapitole 5.5 účtuje smluvní ceny. Principy stanovení cen za tyto služby zveřejňuje provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy.

6.2 Systém stanovení cen

6.2.1 Minimální přístupový balíček

Výše ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku na dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport je závislá na délce poježděné dráhy, druhu dopravy, druhu trakce, a skutečnosti, zda je aplikována základní nebo nabídková cena. Cena se stanoví výpočtem, vycházejícím ze skutečného rozsahu výkonů dopravce na regionální dráze, ohraničené místem styku s infrastrukturou dráhy celostátní ve vlastnictví České republiky v Sedlnicích. Pod pojmem výkony se rozumí ujeté vlakové kilometry (vlkm) v daném zúčtovacím období. Provozovatel dráhy fakturuje cenu za použití dráhy pro jízdu vlaku podle vzorce, základních cen a podmínek, uvedených v Příloze "C" tohoto Prohlášení o dráze.

6.2.2 Traťový přístup k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3

Způsob výpočtu cen za traťový přístup k zařízením služeb uvedených v kapitole 5.3 se řídí podmínkami cenové regulace. Provozovatel dráhy v současné době tyto ceny neaplikuje.

6.2.3 Služby uvedené v kapitole 5.3

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.3 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.2.4 Další služby

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.4 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.2.5 Doplnkové služby

Systém stanovení cen za služby uvedené v kapitole 5.5 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.3 Ceny

6.3.1 Minimální přístupový balíček

Kapacita dráhy je přidělována bezplatně. Ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku osobní nebo nákladní dopravy a podmínky jejich aplikace jsou uvedeny v Příloze "C" tohoto Prohlášení o dráze.

6.3.2 Traťový přístup k servisním zařízením uvedeným v kapitole 5.3

SŽDC nemá stanovenou zvláštní cenu za přístup dopravců k zařízením služeb uvedeným v kapitole 5.3.

6.3.3 Služby uvedené v kapitole 5.3

Ceny za přímo poskytované služby uvedené v kapitole 5.3 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.3.4 Další služby

Ceny za služby v kapitole 5.4 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.3.5 Doplnkové služby

Ceny za služby v kapitole 5.5 zveřejní provozovatel dráhy na webovém Portále provozování dráhy poté, co bude ujednáním vlastníka dráhy a provozovatele rozhodnuto tyto služby poskytovat.

6.4 Systém odměňování výkonu

6.4.1 Sankce za nevyužití kapacity dráhy

Sankce za nevyužití kapacity dráhy se na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport nepoužívá.

6.4.2 Sankce za odřeknutí kapacity dráhy

Sankce za odřeknutí kapacity dráhy se na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport nepoužívá.

6.4.3 Pobídky pro rámcové smlouvy

Pobídky pro rámcové smlouvy se na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport nepoužívají.

6.4.4 Pobídky pro vozidla vybavená ERTMS

Pobídky pro vozidla vybavená ERTMS se na dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport nepoužívají.

6.5 Změny cen

SŽDC si vyhrazuje právo na změnu cen uvedených v kapitole 6.3.3, 6.3.4 a 6.3.5. Změny těchto cen oznamuje SŽDC vyhlášením cenové nabídky na portále provozování dráhy.

6.6 Uspořádání fakturace

Ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku fakturuje SŽDC dopravcům do 15. dne po skončení kalendářního měsíce, ve kterém byla jízda příslušného vlaku ukončena. Faktura zahrnuje celkovou výslednou cenu za výkony v osobní nebo nákladní dopravě, DPH a celkovou cenu včetně DPH. Splatnost faktury je 30 kalendářních dnů.

Rozlišení platby za použití dráhy pro jízdu vlaku je provedeno takto:

Účet = 17152393/0300 vedený u ČSOB, a.s. Praha

Variabilní symbol = číslo faktury

Ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku jsou fakturovány odděleně podle druhu dopravy (osobní, nákladní).

Ceny za služby v kapitolách 5.3, 5.4 a 5.5 jsou fakturovány samostatně.

Dopravci nejsou oprávněni provést úhradu jim vyúčtovaných cen a sankcí podle kapitoly 6 formou jednostranného zápočtu.

Prohlášení o dráze regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport schválila rada kraje usnesením č. 80/6485 ze dne 20. 10. 2015.

V Ostravě dne 22. 10. 2015



Miroslav Novák
hejtman kraje