

Příloha "C"

Ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy regionální Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport provozované Správou železniční dopravní cesty, státní organizací, pro jízdu vlaku a podmínky jejich uplatnění

I. Všeobecné informace a podmínky stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku

I.1. Všechny parametry systému cenového modelu pro výpočet cen za použití dráhy pro jízdu vlaku musí být v souladu se zásadami věcného usměrňování cen, stanovenými v platném výměru MF ČR.

I.2. V ceně za použití dráhy pro jízdu vlaku jsou v rozsahu věcného usměrňování kalkulovány náklady spojené s:

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

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

I.4. Parametry a aplikační podmínky cenového modelu pro výpočet cen za použití železniční dopravní cesty pro jízdu vlaku jsou závazné pro provozovatele dráhy a pro všechny provozovatele drážní dopravy (dále jen dopravci).

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

II. Cenový model

II.1. Výsledná cena za použití dráhy jízdu vlaku pro konkrétní vlak se vypočítá podle následujícího cenového modelu:

$$C = L \times Z \times K \times P_x \times S_1 \times S_2 \times S_3 \times S_4$$

kde:

C= cena za použití dráhy jízdu vlaku

L= délka jízdy vlaku (viz článek II.2)

Z= základní cena (viz článek II.3)

K= koeficient kategorie tratě (viz článek II.4)

P_x = produktový faktor (P_1 až P_5 – viz článek II.5)

S_1 až S_4 = specifické faktory (viz článek II.6)

II.2 **Délka jízdy vlaku (vlkm)** je pro účely výpočtu výsledné ceny za použití dráhy jízdu vlaku evidována v desetinách kilometru, zdrojem dat je síť KANGO. K ověření mohou dopravci využít aplikaci DYPOD, dostupnou na portálu Provozování dráhy (<http://provoz.szdc.cz/dypod>).

II.3 **Základní cenou** se rozumí cena za jeden vlakový kilometr, podložená analýzou nákladů vynaložených v minulém období. Základní cena je shodná pro vlaky osobní i nákladní dopravy a pro období platnosti tohoto Prohlášení o dráze činí 21,50 Kč/vlkm.

II.4 **Koeficient kategorie trati** představuje kombinaci činitelů, které po dobu platnosti ročního jízdního řádu ovlivňují kvalitu služeb poskytnutých dopravci na daném traťovém úseku, zohledňují poptávku přidělu kapacity v daném úseku, náklady vynaložené na údržbu tratí příslušné kategorie v předcházejícím statistickém období, případně

vůli provozovatele dráhy podporovat udržení nebo zvýšení rozsahu objednávané kapacity na tratích dané kategorie. Zařazení tratí do jednotlivých kategorií je výsledkem zhodnocení jejich současného technického stavu a vybavení a zohlednění poptávky přidělu kapacity na tratích sítě TEN-T a ostatních tratích. Hodnota koeficientu pro regionální trať Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport činí 0,88.

II.5 Produktový faktor je činitel, který zohledňuje segmentaci trhu na služby s rozdílnou úrovní cen. Důvodem diferenciací cen na úrovni produktového faktoru jsou přímé náklady vynakládané na danou službu (segment trhu) nebo podpora příslušného segmentu trhu s využitím dofinancování ze státního rozpočtu. V cenovém modelu jsou zavedeny následující produktové faktory:

- P₁ – Osobní doprava
- P₂ – Nákladní doprava nespecifická
- P₃ – Kombinovaná nákladní doprava
- P₄ – Nákladní doprava jednotlivých vozových zásilek
- P₅ – Nákladní doprava – nestandardní vlaky

Z definice produktového faktoru vyplývá, že každému vlaku může být v cenovém modelu přiřazen pouze jeden produktový faktor. Podmínky pro zařazení vlaku do určitého segmentu trhu a pro použití odpovídajícího produktového faktoru jsou předmětem kapitoly III.

Jednotlivé produktové faktory nabývají následujících hodnot:

Produktový faktor	Hodnota produktového faktoru
P1	1,00
P2	1,00
P3	0,30
P4	0,65
P5	2,00

II.6 Specifický faktor je činitel, jehož účelem je zefektivnění využití kapacity dráhy, a zohlednění vlivu jízdy daného vlaku na výši nákladů na provozování dráhy. Každému vlaku jsou přiřazeny odpovídající hodnoty všech specifických faktorů. Podmínky pro přiřazení hodnot specifických faktorů jednotlivým vlakům jsou předmětem kapitoly III. V cenovém modelu jsou zavedeny následující specifické faktory:

II.6.1 S₁ – Míra opotřebení trati v závislosti na hmotnosti vlaku

Tento specifický faktor reflektuje rozdílné opotřebení trati jízdou vlaků o různé hmotnosti, která závisí na počtu vozidel ve vlaku a hmotnosti jednotlivých vozidel. Hodnoty specifického faktoru jsou stanoveny pro daná rozmezí celkové hmotnosti vlaku.

Rozmezí hmotností (t)	Od (t)	Koeficient
S1 (0-50)	0	0,42
S1 (50-100)	50	0,49
S1 (100-200)	100	0,59
S1 (200-300)	200	0,76
S1 (300-400)	300	0,94
S1 (400-500)	400	1,14
S1 (500-600)	500	1,34
S1 (600-700)	600	1,5
S1 (700-800)	700	1,76
S1 (800-900)	800	2,03

S1 (900-1000)	900	2,31
S1 (1000-1200)	1000	2,77
S1 (1200-1400)	1200	3,36
S1 (1400-1600)	1400	3,88
S1 (1600-1800)	1600	4,36
S1 (1800-2000)	1800	4,89
S1 (2000-2200)	2000	5,37
S1 (2200-2400)	2200	5,92
S1 (2400-2600)	2400	6,39
S1 (2600-2800)	2600	6,88
S1 (2800-3000)	2800	7,3
S1 (3000+)	3000	8,35

II.6.2 S_2 – Vybavení činného hnacího vozidla ve vlaku zabezpečovacím zařízením ETCS, Level 2 a vyšší

Vzhledem ke skutečnosti, že jde o podporu zavádění zabezpečovacího zařízení v co nejširším rozsahu, budou vlaky s činnými hnacími vozidly vybavenými tímto zařízením cenově zvýhodněny i při jízdě po traťových úsecích bez stacionární části systému ETCS. Cenové zvýhodnění se vzhledem k současnému stavu evidence vozidel netýká řídících vozů. Výše zvýhodnění v cenovém modelu bere v úvahu skutečnost, že v souladu se směrnicí 2012/34/EU je vlastníkům hnacích vozidel se zařízením ETCS poskytována další podpora ze státního rozpočtu a není přípustné, aby součet obou druhů podpory převýšil náklady na pořízení zabezpečovacího zařízení. Hodnoty specifického faktoru S_2 jsou uvedeny níže. Výhodnější hodnota je přiřazována každému vlaku, v němž je alespoň jedno činné hnací vozidlo se zařízením ETCS, Level 2 a vyšší a nemění se s počtem takto vybavených vozidel. Posouzení zda je či není činné hnací vozidlo vybaveno zařízením ETCS Level 2 nebo vyšší se provádí kontrolou údajů o hnacím vozidle v IS REVOZ. Pokud vybavení hnacího vozidla zařízením ETCS Level 2 nebo vyšší nebude v IS REVOZ uvedeno, má se z pohledu použití specifického faktoru S_2 za to, že hnací vozidlo tímto zařízením vybaveno není.

Vybavenost hnacího vozidla ETCS Level 2 a vyšší	Hodnota specifického faktoru S_2
Nevybavené hnací vozidlo	1,00
Vybavené hnací vozidlo	0,95

II.6.3 S_3 – Míra vytížení trati

Tento specifický faktor je určen k regulaci žádostí o kapacitu dráhy u vybraných tratí, kde existuje minimálně u části požadavků možnost nabídky variantní trasy. Vzhledem k jejímu koncovému charakteru má uvedený specifický faktor pro regionální dráhu Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport hodnotu 1,00.

II.6.4 S_4 – Omezení hlukových emisí

Směrnice 2012/34/EU v kapitole IV, čl. 31.5 předpokládá, že do cenových modelů zpoplatnění použití dráhy v jednotlivých členských zemích bude zahrnuta metoda zohlednění nákladů na pořízení nových vozidel nebo renovaci již provozovaných vozidel, přinášející snížení vlivů železniční dopravy na životní prostředí. Nástrojem je podpora majitelů železničních vozidel vybavených brzdovými systémy snižujícími hlukové emise, vznikající při brzdění vlaku. V podmínkách České republiky není dosud zajištěna evidence těchto vozidel v příslušných registrech. Z uvedeného důvodu bude u specifického faktoru S_4 po dobu platnosti tohoto Prohlášení o dráze použita pro všechny vlaky hodnota 1,00.

III. Provozní a technické podmínky, ovlivňující výpočet základních cen

III.1. Režim vykazování realizovaných výkonů, které jsou dosazovány do cenového modelu pro výpočet ceny za použití dráhy jízdou vlaku podléhá ustanovení směrnice SŽDC Is10.

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

III.3. Pro výpočet výsledných cen za použití dráhy pro jízdu vlaku je rozhodující skutečná vlakem projetá trasa.

III.4. Vlakem osobní dopravy se pro účely stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku rozumí vlak, který byl v úseku trati, za jehož použití je cena kalkulována, složen výhradně z vozidel určených k přepravě osob, zavazadel a jízdních kol. Za vlaky osobní dopravy se také považují všechny soupravné vlaky, složené výhradně z vozidel, určených k přepravě osob, zavazadel a jízdních kol. Soupravným vlakem není samostatné hnací vozidlo vedené jako vlak, s výjimkou elektrických a motorových vozů a jednotek (jde o vlak lokomotivní). Všechny vlaky, které neodpovídají podmínkám pro přiřazení druhu dopravy osobní, budou za účelem přiřazení relevantního produktového faktoru považovány za vlaky nákladní. Výchozím zdrojem informace pro přiřazení druhu dopravy je druhové členění vlaků, uvedené v předpise SŽDC D1, č. 2206 až 2212. Služební vlaky jsou z hlediska přiřazení produktového faktoru považovány za vlaky nákladní. Za správnost deklarovaného druhu vlaku odpovídá dopravce, který tento parametr uvádí v žádosti o přiděl kapacity dráhy. Pro nákladní vlaky, jimž má být přiřazen produktový faktor P_3 , nebo P_4 platí podmínky, uvedené v čl. III.5. Pro nákladní vlaky s produktovým faktorem P_5 platí podmínky, uvedené v čl. III.6.

III.5 Podmínky pro výpočet výsledné ceny za použití dráhy jízdou vlaku s aplikací produktových faktorů P_3 a P_4

Za účelem podpory rozvoje vybraných segmentů trhu v železniční nákladní dopravě vyhláší provozovatel odlišné ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku, které jsou při dodržení vyhlášených podmínek dostupné rovným a nediskriminačním způsobem všem dopravcům na regionální dráze Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport. Pro vlaky, které splní níže uvedené podmínky, bude výsledná cena kalkulována s použitím produktových faktorů P_3 a P_4 . Každému vlaku může být přiřazen jen jeden produktový faktor, vzájemná kombinace je vyloučena.

III.5.1 Podmínky pro přepočtení základní ceny za použití dráhy jízdou vlaku produktovým faktorem P_3 – kombinovaná nákladní doprava

- Produktový faktor P_3 bude použit pro vlaky nákladní dopravy, dopravující výhradně vozy pro přepravní jednotky kombinované dopravy (ložené těmito jednotkami nebo prázdné). U vlaků, obsahujících i jiné druhy tažených vozidel, než je výše uvedeno, nelze produktový faktor P_3 aplikovat.
- Aplikace produktového faktoru P_3 je podmíněna pořízením složení vlaku v IS COMPOST.
- O aplikaci produktového faktoru P_3 pro konkrétní vlak musí dopravce požádat. Žádost lze uplatnit některým z následujících způsobů:
 - a) Dopravce předloží před začátkem platnosti ročního jízdního řádu 2018 nebo jeho změn na odbor smluvních vztahů SŽDC seznam pravidelných vlaků ročního jízdního řádu, které jsou určeny pro kombinovanou dopravu a u kterých bude uplatňovat nárok na aplikaci produktového faktoru P_3 . SŽDC zajistí, aby v informačním systému IS KAPO byl těmto vlakům automaticky přiřazen produktový faktor P_3 a aby byla provedena kontrola složení vlaku (v případě zjištění zařazení neodpovídajících vozidel bude použit produktový faktor P_2). Čísla vlaků, které jsou předmětem seznamu, nesmí být použita pro vlaky, jejichž složení a účel vylučuje aplikaci produktového faktoru P_3 .
 - b) Při objednávání vlaku ad hoc, kterému má být přiznána aplikace produktového faktoru P_3 , musí dopravce v informačním systému ISOR KADR na kartě „Parametry trasy vlaku, oddíl Další údaje/Produktový faktor“ uvést produktový faktor P_3 .
- Pokud dopravce o aplikaci produktového faktoru P_3 nepožádá podle výše uvedených zásad, SŽDC neprovede kontrolu složení vlaku a aplikace produktového faktoru P_3 nebude u daného vlaku iniciována, cena bude vypočítána pro produktový faktor P_2 .
- Aplikace produktového faktoru P_3 není přípustná u vlaků sestávajících pouze z hnacích vozidel.

III.5.2 Podmínky pro přepočet základní ceny za použití dráhy jízdou vlaku produktovým faktorem P_4 – nákladní doprava jednotlivých vozových zásilek

- Produktový faktor P_4 bude použit pro následující druhy vlaků nákladní dopravy z ročního jízdního řádu nebo jeho pravidelných změn:
 - a) manipulační a vlečkové vlaky,
 - b) vybrané vnitrostátní nákladní vlaky sloužící k převozu jednotlivých vozových zásilek mezi vlakotvornými stanicemi, kde dochází k přepracování vlaku,
 - c) vybrané mezinárodní nákladní vlaky podle projednaného seznamu, sloužící k převozu jednotlivých vozových zásilek mezi vlakotvornými stanicemi, kde dochází k přepracování vlaku, z nichž jedna nebo více se nachází v zahraničí.
- Aplikace produktového faktoru P_4 je podmíněna pořízením složení vlaku v IS COMPOST.
- O aplikaci produktového faktoru P_4 pro konkrétní vlak musí dopravce požádat, a to tak, že předloží před začátkem platnosti ročního jízdního řádu 2018 nebo jeho změn na odbor smluvních vztahů SŽDC seznam pravidelných vlaků ročního jízdního řádu, které jsou určeny pro převoz jednotlivých zásilek, vznikají nebo zanikají přepracováním ve vlakotvorné stanici a bude u nich uplatňován nárok na aplikaci produktového faktoru P_4 . SŽDC zajistí, aby v informačním systému IS KAPO byl těmto vlakům automaticky přiřazen produktový faktor P_4 a aby byla provedena kontrola dodržení výchozí a konečné vlakotvorné stanice (v případě zjištění nesouladu mezi původním požadavkem a skutečností použít produktový faktor P_2). Čísla vlaků, které jsou předmětem seznamu, nesmí být použita pro vlaky, jejichž složení a účel vylučuje aplikaci produktového faktoru P_4 .

III.6 Aplikace produktového faktoru P_5 nákladní doprava – nestandardní vlaky

- Z hlediska stanovení ceny použití dráhy jízdou vlaku jsou za nestandardní považovány vlaky vedené pro zkoušky drážních vozidel při rychlosti vyšší, než je nejvyšší dovolená rychlost na příslušném úseku trati nebo s hmotností na nápravu vyšší, než je pro příslušný úsek trati stanovena nebo pokud zkouška vyžaduje speciální dopravní opatření. Z hlediska stanovení ceny za použití dráhy pro jízdu vlaku jsou za nestandardní považovány též vlaky s nestandardními parametry (např. s rychlosti vyšší, než je nejvyšší dovolená rychlost na příslušném úseku trati, s hmotností na nápravu vyšší, než je pro příslušný úsek trati stanovena, apod.) nebo případy, kdy jízda vlaku vyžaduje zvláštní dopravní opatření či nestandardní činnosti (např. mimořádné přeměření nebo kontrolu tratě, střežení přejezdů, apod.). Výpočet ceny za jízdu nestandardního vlaku se provede prostřednictvím aplikace produktového faktoru P_5 nákladní doprava – nestandardní vlaky.

IV. Zpracování informací ve výpočetním systému IS KAPO a odsouhlasení fakturovaných výkonů a cen za použití dráhy jízdou vlaku

IV.1 Výpočet cen za použití dráhy jízdou vlaku se provádí prostřednictvím výpočetního systému SŽDC IS KAPO. Výpočet se provádí podle platného cenového modelu pro všechny vlaky, které jely ve sledovaném účetním období. Výchozími podklady jsou údaje o objednané trase vlaku a parametry skutečně jedoucích vlaků. Tyto podklady jsou do IS KAPO importovány z provozních informačních systémů (podrobnosti jsou obsaženy ve směrnici SŽDC Is 10). Za správnost zadaných údajů do výpočetního systému SŽDC, včetně požadavku na aplikaci produktových faktorů P.3 a P.4 odpovídá pořizovatel (dopravce).

Jízda drážních vozidel zavedená jako posun nepodléhá evidenci a zpoplatnění prostřednictvím systému IS KAPO.

IV.2 Základním objektem při alokaci ceny za použití dráhy jízdou vlaku je fakturační vlak IS KAPO, složený z jednoho či více subvlaků (viz čl. IV.3) Tento objekt je nositelem následujících informací:

- společnost – název dopravce
- datum – den dojezdu vlaku do cílového bodu nebo do bodu jeho odstavení,
- přidělená trasa datového jízdního řádu (TR),
- vlak – číslo vlaku,
- ze stanice – název výchozího bodu,
- čas skutečného odjezdu,
- do stanice – název cílového bodu nebo bodu odstavení vlaku,
- čas skutečného příjezdu,
- projetá vzdálenost (vlkm),
- cena za použití dráhy jízdou vlaku

IV.3 Subvlak je objektem výstupních informací z IS KAPO, který umožňuje posouzení správnosti výpočtu ceny za použití dráhy jízdou vlaku pro fakturační vlak. Subvlak vzniká každou novou kombinací čísla vlaku, části přidělené trasy datového jízdního řádu (TR) při skládání tras, koeficientu kategorie tratí, produktového faktoru a jednoho či více specifických faktorů. Subvlak je jediným objektem, pro který lze vypočítat konkrétní cenu za použití dráhy jízdou vlaku v daném cenovém modelu, cena fakturačního vlaku je součtem cen příslušných subvlaků.

IV.4 Odsouhlasení fakturovaných výkonů a cen za použití regionální dráhy Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport jízdou vlaku mezi SŽDC a dopravcem se provádí na základě výstupů z IS KAPO, tj. buď na základě pracovního dodacího listu, nebo cestou webové aplikace, která umožňuje dodatečnou kontrolu editace jednotlivých dat jak obsluhou IS KAPO, tak dopravcem. Periodicita odsouhlasení dat v pracovním dodacím listu v průběhu kalendářního měsíce vyplývá z dohody mezi obsluhou IS KAPO a pověřeným zaměstnancem dopravce a odpovídá množství odsouhlasovaných dat (objemu realizovaných výkonů). Bez ohledu na počet pracovních dodacích listů za dílčí časový úsek kalendářního měsíce se ke konečnému odsouhlasení vždy použije pracovní dodací list se všemi daty subvlaků a fakturačních vlaků IS KAPO, které jely v působnosti daného dopravce po regionální trati Sedlnice – Mošnov, Ostrava Airport během celého kalendářního měsíce. Postup odsouhlasení včetně závazných časových limitů a zásad archivace dokumentů je předmětem ustanovení směrnice Is10, jejíž závaznost pro dopravce je podložena ustanovením uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy.

IV.5 Konečným výstupem z IS KAPO po vzájemném odsouhlasení fakturovaných výkonů a cen podle čl. IV.4 je měsíční sumární přehled fakturovaných výkonů a cen, obsahující členění podle jednotlivých produktových faktorů, k nimž je přiřazen údaj o celkovém množství vlakových kilometrů ujetých v rámci daného produktového faktoru a výsledná cena za použití dráhy jízdou těchto vlaků. Měsíční sumární přehled je dopravci zasílán spolu s fakturou za dané kalendářní období.