

UNIVERZITA PARDUBICE  
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2008

Miroslav Strohschneider

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Přístup na železniční síť v České republice

Miroslav Strohschneider

Bakalářská práce  
2008

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra technologie a řízení dopravy  
Akademický rok: 2007/2008

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: Miroslav STROHSCHNEIDER  
Studijní program: B3709 Dopravní technologie a spoje  
Studijní obor: Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů  
Název tématu: Přístup na železniční síť v České republice

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Analýza legislativních podmínek
2. Výhody a rizika otevřeného přístupu na železniční síť
3. Dopravci v ČR

Závěr

Rozsah grafických prací: 2 - 5  
Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

1. Ministerstvo vnitra [online]. c2005 [cit. 2008-03-10]. Dostupné z <<http://www.mvcr.cz>>.
2. Ministerstvo dopravy [online]. c2006 [cit. 2008-03-21]. Dostupné z <<http://www.mdcz.cz>>.
3. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace [online]. c2004 [cit. 2008-03-24]. Dostupné z <<http://www.szdc.cz>>.

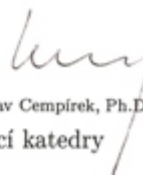
Vedoucí bakalářské práce: Ing. Miroslav Slivoně  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: 31. prosince 2007  
Termín odevzdání bakalářské práce: 26. května 2008



prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.



doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 6. května 2008

## **SOUHRN**

Tato práce popisuje legislativní prostředí upravující přístup na železniční síť v České republice. Cílem práce je toto prostředí zanalyzovat a následně zhodnotit výhody a nedostatky. V práci je navrženo několik možných řešení, jak nalezené nedostatky zmírnit nebo zcela odstranit.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

železniční doprava, provozování drážní dopravy, provozování dráhy, otevřený přístup na železniční síť, České dráhy, transformace Českých drah, Správa železniční dopravní cesty, Ministerstvo dopravy

## **TITLE**

The access to the railway network in the Czech Republic

## **ABSTRACT**

This bachelor work describes legislative circumstances that edit the access to the railway network in the Czech Republic. The main theme of this work is an analyse of these circumstances and then comparison of the advantages and disadvantages. There are several proposals how to solve found disadvantages.

## **KEYWORDS**

rail transport, operation of the railway transport, railway operation, open access to the railway network, Czech railways, Czech railways transformation, Railway Infrastructure Administration, Ministry of Transport

# OBSAH

Úvod.....	7
1. Analýza legislativních podmínek.....	8
1.1. Zákony týkající se dané problematiky.....	8
1.1.1. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách.....	8
1.1.2. Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.....	14
1.1.3. Vyhláška č.351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci.....	16
1.1.4. Vyhláška č. 429/2001 Sb., o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo dráze regionální a o doplňkových přepravních službách.....	17
1.1.5. Výměr MF Seznam zboží s regulovanými cenami.....	18
1.1.6. Zákon o veřejné dopravě.....	18
1.2. Instituce zabývající se legislativou a dozorem nad drážní dopravou.....	20
1.2.1. Ministerstvo dopravy.....	21
1.2.2. Drážní úřad.....	22
1.2.3. Správa železniční dopravní cesty.....	25
1.2.4. Ministerstvo financí.....	25
1.3. Podmínky přístupu na železniční síť.....	26
1.3.1. Licence.....	26
1.3.2. Kapacita dopravní cesty.....	27
1.3.3. Osvědčení dopravce.....	30
1.3.4. Cena za užití dráhy.....	31
1.3.5. Smlouva o provozování drážní dopravy.....	31
1.3.6. Pojištění odpovědnosti.....	32
1.3.7. Finanční zajištění.....	32
1.4. Povinnosti dopravce.....	32
1.5. Analýza podmínek přístupu na železniční síť v ČR.....	34
1.5.1. Silné stránky.....	35
1.5.2. Slabé stránky.....	36
1.5.3. Příležitosti.....	37

1.5.4. Ohrožení .....	38
1.5.5. Algoritmus SWOT analýzy .....	40
1.5.6. Vyhodnocení .....	42
2. Výhody a rizika otevřeného přístupu na železniční síť .....	44
2.1. Výhody .....	44
2.1.1. Zavedení konkurence .....	44
2.1.2. Oddělení železnice a státu .....	44
2.1.3. Zvýšení standardu cestování .....	45
2.1.4. Zvyšování investice do infrastruktury .....	45
2.1.5. Zákaznická strategie .....	45
2.2. Nevýhody .....	46
2.2.1. Výběr dopravce bez výběrového řízení .....	46
2.2.2. Snaha o udržení monopolu ČD .....	46
2.2.3. Nádražní budovy v majetku ČD a. s. řízení .....	47
2.2.4. Výhodnější přístup k finančním prostředkům .....	48
2.2.5. Přístup k informacím .....	49
2.2.6. Vlastnictví tras .....	49
2.2.7. Proces přidělení kapacity .....	50
2.2.8. Nejednotnost traťových zabezpečovacích zařízení (ZZ) - Interoperabilita .....	50
2.2.9. Nedostatek hnacích vozidel .....	51
3. Dopravci v ČR .....	52
3.1. Osobní dopravci .....	52
3.2. Nákladní dopravci .....	54
Závěr .....	57
SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	59
SEZNAM OBRÁZKŮ .....	60
SEZNAM TABULEK .....	61
SEZNAM PŘÍLOH .....	63

# Úvod

Hlavním cílem této práce je popsat a zanalyzovat legislativní prostředí upravující přístup na železniční síť v České republice. Toto právní prostředí není důležité jen jako základní kámen potřebný pro vznik zdravého dopravního trhu, ale taktéž pro integraci České železniční sítě do železniční sítě Evropské unie, resp. celé Evropy.

Práci jsem rozdělil do tří navzájem prolínajících se kapitol, které napomohou proniknout do této problematiky. První část obsahuje soubor jednotlivých zákonů a vyhlášek týkajících se přístupu na železniční síť v ČR. Uvádím zde taktéž jednotlivé instituce zainteresované do popisované problematiky a dále pak souhrnné informace konkrétních podmínek pro přístup na železniční síť, tedy co je potřeba učinit pro vstup dopravce na železniční síť České republiky. Celá tato část je zakončena celkovou analýzou legislativních podmínek, kde se snažím poukázat jak na výhody legislativy tak i poodkrýt nedostatky, které naše právní prostředí na železnici způsobuje.

Ve druhé části analyzuji podmínky a nutnosti, které jsou potřebné k přístupu na železniční síť v ČR a jejich výhody či nevýhody. Taktéž se v této kapitole dotýkám a hodnotím prostředí a nálady na dopravním trhu a snažím se poukazovat na překážky, které je nutno překonat resp. odstranit, aby se dosáhlo naplnění směrnic Evropské unie o liberalizaci trhu na železnici tak, jak se Česká republika zavázala.

Třetí a zároveň poslední část popisuje neustále se rozšiřující skupinu našich dopravců využívajících železniční síť České republiky a to jak v dopravě osob, nákladů nebo ke stavebním účelům.



# 1. Analýza legislativních podmínek

## 1.1. Zákony týkající se dané problematiky

### 1.1.1. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Pilířem v legislativě upravující přístup na železniční síť v České republice je zákon 266/1994 Sb. o dráhách. Tento zákon vyšel poprvé roku 1937 (zákon 86/1937 Sb., s přídatkem Železniční zákon) a dodnes byl mnohokrát upravován<sup>1</sup>.

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje podmínky pro stavbu drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových a stavby na těchto dráhách. Dále stanovuje podmínky pro provozování drah a drážní dopravy na těchto dráhách, jakož i práva a povinnosti fyzických a právnických osob s tím spojené. Taktéž upravuje výkon státní správy a státního dozoru ve věcech těchto drah. Zákon se však nevztahuje na dráhy důlní, průmyslové a přenosné.

Zákon o dráhách se skládá z následujících osmi částí:

1. Úvodní ustanovení
2. Dráhy
3. Regulace provozování dráhy
4. Regulace drážní dopravy
5. Drážní vozidla a určená technická zařízení
6. Provozní a technická propojenost evropského železničního systému
7. Správní delikty
8. Státní správa a státní dozor
9. Společná, přechodná a závěrečná ustanovení

Zákon tedy rozeznává dráhy celostátní a regionální, vlečky a speciální dráhy. Upravuje jak a kdo rozhoduje o dráhách nebo drážních vozidlech, kdo má jaké pravomoci či kdo a jakým způsobem schvaluje např. typ drážního vozidla či způsobilost určených

---

<sup>1</sup> Poslední novelizace ke dni 30. 11. 2008 proběhla zákonem č. 124/2008 Sb. a nabyla účinnosti 1. července 2008

technických zařízení. Dále se zabývá způsobilostí k řízení drážních vozidel, nehodami a mimořádnými událostmi. Nezbytnou částí zákona o dráhách je část týkající se sankcí za porušení tohoto zákona. Obsahuje jak možné prohřešky tak i maximální výši pokut, jenž může drážní správní úřad uložit. Dále tento zákon řeší pravomoci státních orgánů a dozor nad provozováním drážní dopravy..

Pro tuto práci jsou stěžejní částí **regulace provozování dráhy** a **regulace drážní dopravy**, a proto se jim budu věnovat více do hloubky. Ještě před tím budu citovat z tohoto zákona některé základní pojmy vztahující se k této problematice:

- **dráhou** je cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti
- **provozování dráhy** jsou činnosti, kterými se zabezpečuje a obsluhuje dráha a organizuje drážní doprava
- **provozování drážní dopravy** je činnost, při níž mezi provozovatelem této dopravy (dále jen "dopravce") a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, vzniká právní vztah, jehož předmětem je přeprava osob, věcí nebo zvířat či činnost, kterou se zajišťuje podnikání dle zvláštních předpisů<sup>2</sup>,
- **veřejný zájem** - v oblasti veřejné drážní osobní dopravy se tímto termínem rozumí zájem na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel; uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy,
- **dopravní obslužnost** – zajištění dopravních potřeb občanů na území kraje nebo státu ve veřejném zájmu.

#### 1.1.1.1. Regulace provozování dráhy

Provozovat dráhu může právnická nebo fyzická osoba na základě úředního povolení, jenž vydává Drážní správní úřad.

Úřední povolení může být vydáno za podmínek, že:

- a) fyzická osoba a její odpovědný zástupce dosáhli věku 21 let jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí,

---

<sup>2</sup> Zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů. Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

- b) statutární orgán nebo člen statutárního orgánu právnické osoby dosáhli věku 21 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a alespoň jeden člen statutárního orgánu je odborně způsobilý,
- c) žadatel prokáže finanční způsobilost.

Odbornou způsobilost prokazuje žadatel dokladem o ukončeném vysokoškolském vzdělání ekonomického nebo dopravního nebo technického nebo právního zaměření a dokladem o vykonání tříleté praxe v řídicí činnosti v oboru provozování drah nebo dokladem o ukončení úplného středního odborného vzdělání ekonomického nebo dopravního nebo technického zaměření a dokladem o vykonání pětileté praxe v řídicí činnosti v oboru provozování drah.

Finanční způsobilostí k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální se rozumí schopnost provozovatele dráhy finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování dráhy pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy.

#### **Povinnosti vlastníka dráhy**

- a) vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami,
- b) vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje,
- c) pokud není vlastníkem dráhy celostátní nebo dráhy regionální stát a vlastník dráhy není schopen zajistit její provozuschopnost, je povinen dráhu nabídnout státu k jejímu odkoupení; jménem státu jedná Ministerstvo dopravy,
- c) technické podmínky provozuschopnosti dráhy a technické podmínky styku drah stanoví prováděcí předpis; dále jsou zde zahrnuty povinnosti vlastníka dráhy, tedy jaké podmínky musejí být splněny, aby byla dráha provozuschopná.

#### **Provozovatel dráhy je povinen**

- a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení,
- b) vydat ke dni zahájení provozování dráhy vnitřní předpis o provozování dráhy a o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelných školení,

- c) zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,
- d) pro veřejnou drážní osobní dopravu zveřejnit jízdní řády a jejich změny,
- e) označit názvy stanic (zastávek), které provozuje; provozovatel dráhy celostátní a regionální je v tomto směru vázán rozhodnutím drážního správního úřadu o názvu stanice (zastávky),
- f) provozovat určené technické zařízení jen s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,
- g) zajistit dopravcům přístup ke službám poskytovaných provozovatelem dráhy způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců; rozsah služeb poskytovaných provozovatelem dráhy stanoví prováděcí právní předpis.

#### **Provozovatel dráhy celostátní nebo dráhy regionální je dále povinen**

- a) finančně zabezpečit řádné provozování dráhy po celou dobu platnosti úředního povolení,
- b) poskytnout drážnímu správnímu úřadu za každý kalendářní rok nejpozději do 30. června následujícího roku doklady o trvání finanční způsobilosti k řádnému provozování dráhy,
- c) na výzvu drážního správního úřadu poskytnout informace potřebné pro ověření trvání finanční způsobilosti k provozování dráhy,
- d) zavést systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy a zajistit jeho dodržování,
- e) předložit do 30. června kalendářního roku drážnímu správnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy za uplynulý kalendářní rok.

#### **Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy**

Provozovatel dráhy musí mít ke dni zahájení provozování dráhy celostátní nebo regionální osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy. Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy vydává drážní správní úřad na základě žádosti provozovatele dráhy na dobu 5 let.

Osvědčením o bezpečnosti provozovatele dráhy se dokládá, že provozovatel dráhy

- a) má vnitřní organizační strukturu a systém řízení zajišťování provozování dráhy a systém zajišťování bezpečnosti provozování dráhy,
- b) vydal vnitřní předpisy pro provozování dráhy, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování dráhy a o způsobu jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení.

### 1.1.1.2. Regulace drážní dopravy

Právě tato část Zákona o dráhách nejvíce konverguje k tématu práce. Považuji jí za základní kámen této problematiky, jelikož řeší veškeré principy přístupu na železniční síť.

Některé pojmy jsou podrobněji specifikovány v následujících kapitolách, a proto se jich zde dotknu pouze okrajově.

**Licence** v této části zákon uvádí za jakých podmínek a okolností může být licence udělena, co musí obsahovat žádost o její udělení a jaký je postup při rozhodování o udělení licence a kdo tak stanoví, změnu licence, dobu platnosti atd.

Velmi důležitou složkou je **přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a regionální**, jejíž pomocí se řeší využitelná průjezdnost v rámci rozvržení požadovaných tras vlaků na úseku dopravní cesty v určitém období. Tuto kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a regionální přiděluje Správa železniční dopravní cesty, jedná-li se o dopravní cestu ve vlastnictví státu. Pokud se jedná o dopravní cestu, která není ve vlastnictví státu, pak kapacitu přiděluje vlastník dopravní cesty.

**Prohlášení o dráze** obsahuje technické, provozní a obchodní podmínky určené pro přístup dopravce na železniční dopravní cestu. Zveřejňuje jej přidělcem v Přepravním a tarifním věstníku po projednání s provozovatelem dráhy nejpozději 12 měsíců před platností jízdního řádu.

Prohlášení o dráze musí obsahovat

- a) technickou povahu dopravní cesty a její kapacitu pro železniční dopravu,
- b) zásady, kritéria a podmínky přidělování kapacity dopravní cesty žadatelům včetně postupů při nedostatku kapacity,
- c) podmínky přístupu na dopravní cestu,
- d) podmínky pro přidělení kapacity dopravní cesty na období přesahující platnost jízdního řádu a zásady uzavírání rámcových smluv o rezervaci kapacity s dopravci,
- e) možnost vzdání se přidělené kapacity při jejím nevyužívání,
- f) podmínky odebrání přidělené kapacity dopravní cesty při jejím nevyužívání nebo částečném využívání včetně informace o ceně za nevyužívání přidělené kapacity,
- g) informace o ceně za přidělení kapacity dopravní cesty a stanovení ceny za užití dopravní cesty,
- h) náležitosti žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty,
- i) podrobnosti o omezeních při přidělování kapacity dopravní cesty,

- j) stanovení rezervní kapacity dopravní cesty pro opravy a údržbu a pro mimořádné případy a postup při jejím využívání. Povinnou součástí jsou lhůty pro přidělování.

**Osvědčení dopravce** je další nezbytnou částí řešenou zákonem o drahách. Tímto osvědčením se musí dopravce prokázat, pokud chce zahájit drážní dopravu na dráze ať už celostátní nebo regionální. Osvědčení vydává drážní úřad a uvádí v něm druh dopravy a rozsah služeb, na něž ho vystavuje.

**Závazek veřejné služby v drážní dopravě na dráze celostátní a regionální** upravuje vztah mezi dopravcem a krajem, potažmo Ministerstvem dopravy, a vzniká na základě písemné smlouvy. Smlouva o závazku veřejné služby se uzavírá nejméně na období platnosti jízdního řádu. Při uzavírání smlouvy o závazku veřejné služby kraj dbá na to, aby základní dopravní obslužnost byla zajištěna vzájemným propojením veřejné drážní osobní dopravy s linkovou osobní dopravou.

**Prokazatelnou ztrátou** se pro účely tohoto zákona rozumí rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady vynaloženými dopravcem na splnění závazku veřejné služby včetně přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a tržbami a výnosy dosaženými dopravcem z tohoto závazku.

Prokazatelnou ztrátu vzniklou plněním závazků veřejné služby dopravci hradí

- a) kraj ze svého rozpočtu, jedná-li se o zajišťování základní dopravní obslužnosti území závazky veřejné služby,
- b) Ministerstvo dopravy, jedná-li se o zajišťování dopravních potřeb státu ve veřejném zájmu závazky veřejné služby.

Bližší vymezení prokazatelné ztráty, způsob jejího výpočtu, doklady, kterými musí být výpočty prokazatelné ztráty doloženy, vymezení přiměřeného zisku, náležitosti smlouvy o závazku veřejné služby a způsob výkonu státního dozoru nad financováním dopravní obslužnosti a ostatních závazků veřejné služby stanoví prováděcí předpis.

Zajišťuje-li dopravce přepravní služby mimo závazky veřejné služby nebo jiné činnosti, je povinen vést oddělenou souhrnnou analytickou evidenci závazků veřejných služeb, která se člení na evidenci podle jednotlivých krajů. Finanční prostředky určené k úhradě prokazatelné ztráty nesmí být použity k jiným účelům.

**Základní dopravní obslužnost** - základní dopravní obslužností územního obvodu kraje je zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodů veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní

zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu.

Je-li základní dopravní obslužnost územního obvodu kraje zajištěna veřejnou drážní osobní dopravou, nelze rozpočtové prostředky použít na financování jiného druhu souběžné veřejné osobní dopravy.

Obecní úřad předkládá kraji návrhy na zabezpečení dostupnosti služeb ve veřejné drážní osobní dopravě a informuje kraj o místních přepravních podmínkách a o přepravních potřebách ve veřejném zájmu obyvatel obce.

Dalšími pojmy, kterými se tato část zákona zabývá, jsou pro tuto práci nezajímavé a tak je jen na závěr uvádím bez podrobností. Patří sem **jízdní řád, přepravní řád a omezení a zastavení veřejné drážní dopravy.**

### **1.1.2. Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty**

Zákon je výsledkem společné práce ministerstva dopravy a spojů, vedení Českých drah, dopravních odborníků a představitelů odborových centrál na železnici. Vychází z požadavků Evropské unie na zajištění nezávislosti železničních dopravců na státu a účetní oddělení správy železničního provozu a infrastruktury od železničních přepravních služeb.

Na základě tohoto zákona byly České dráhy rozděleny na státem vlastněnou akciovou společnost České dráhy, jenž je provozovatelem železniční dopravy a státní organizaci pod názvem Správa železniční dopravní cesty, která je vlastníkem železniční infrastruktury.

Od přijetí tohoto zákona si poslanci i odborníci slibovali zlepšení možnosti podnikání a zrovnoprávnění postavení drah s ostatními společnostmi na dopravním trhu. Dále pak mělo přijetí přispět ke zprůhlednění systému financování Českých drah a možnosti privatizace jednotlivých činností a vstupu soukromého kapitálu.

V jakém stádiu se tento proces transformace nachází budu analyzovat v dalších částech práce. Nyní popíši jaké pravomoci dalo těmto nástupnickým organizacím české zákonodárství.

### **1.1.2.1. Česká dráhy a. s.**

České dráhy a. s. (dále jen ČD) vznikla 1. července 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb. Byla založena jako jedna z nástupnických organizací po zániku státní organizace České dráhy. Zakladatelem akciové společnosti je stát. Jeho jménem jedná ve věcech týkajících se činnosti ČD Ministerstvo dopravy a spojů ČR. Akciová společnost ČD byla založena bez veřejné nabídky akcií, veškeré akcie vlastnil stát. K založení akciové společnosti byl použit majetek státu, sloužící k provozování železniční dopravní cesty a železniční dopravy, se kterým hospodařila do konce roku 2002 státní organizace České dráhy.

Předmětem podnikání akciové společnosti České dráhy bylo podle tohoto zákona provozování železniční dopravy a železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu.

Provozuje-li akciová společnost České dráhy jiné činnosti než činnost provozování železniční osobní dopravy, je povinna vést pro tyto činnosti oddělené vnitropodnikové účtování. Finanční prostředky z činnosti provozování železniční osobní dopravy hrazené z veřejných prostředků nemůže převádět do jiných činností.

Poslední novela<sup>3</sup> provedená zákonem 179/2008 Sb. nabývající účinnosti 1. června 2008 však přináší zásadní změnu vedoucí k liberalizaci trhu. Tímto dnem došlo k odebrání provozování dopravní cesty ve veřejném zájmu ČD a převedení této činnosti na Správu železniční dopravní cesty s. o. (SŽDC). Byl tak splněn další krok naplňující smysl transformace Českých drah a přiblížení se „evropským“ požadavkům o vytvoření tržního prostředí na české železnici.

### **1.1.2.2. Správa železniční dopravní cesty s. o.**

Je druhou nástupnickou organizací bývalých Českých drah a vznikla ve stejný den jako akciová společnost ČD. Je právnickou osobou, za jejíž závazky ručí stát. Hospodaří s majetkem, který tvoří železniční dopravní cestu. Patří sem např. železniční spodek, opěrné, zárubní, ochranné, záchytné zdi, železniční svršek, železniční přejezdy a přechody, stavby a pevná zařízení nutná k ochraně proti nepříznivým vlivům provozu dráhy a železniční dopravy, automatizační a zabezpečovací zařízení atd.

Předmětem činnosti státní organizace Správa železniční dopravní cesty je provozování železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu. Od 1. června 2008 plní taktéž funkci provozovatele dráhy.

---

<sup>3</sup> ke dni 30. 11. 2008



Akciová společnost České dráhy hradí SŽDC za užívání železniční dopravní cesty k provozování železniční dopravy částku stanovenou podle zvláštního právního předpisu.<sup>4</sup>

### **1.1.3. Vyhláška č.351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci**

Tato vyhláška v souladu s právem Evropských společenství stanoví rozsah služeb poskytovaných provozovatelem dráhy oprávněnému dopravci.

Doprovci mají přístup k dopravní cestě dráhy celostátní a dráhy regionální a poskytování služeb spojených s přepravou osob v železničních stanicích, s přepravou věcí ve stanicích odesílacích, nácestných a určení. Veškeré poskytované činnosti, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu dopravci, musí být k dispozici všem oprávněným dopravcům způsob, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců.

Jednotliví oprávnění dopravci mají na základě smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené s provozovatelem dráhy právo na

- a) vypracování jízdního řádu podle přidělené kapacity dopravní cesty na dráze a využití přidělené kapacity dopravní cesty na dráze podle sjednaného jízdního řádu,
- b) používání tratí, stanic a dopravních prostředků v rozsahu sjednaném ve smlouvě o provozování drážní dopravy,
- c) zajištění organizace drážní dopravy, operativní řízení v případě nepravidelnosti drážní dopravy, zajištění radiového spojení s drážním vozidlem a hlášení a poskytování informací o jízdě vlaku dopravce,
- d) poskytnutí dalších informací potřebných k zavedení nebo k provozování přepravních služeb, pro které byla kapacita dopravní cesty dráhy přidělena, zejména zajištění nebo zprostředkování školení doprovodu vlaku a jeho seznámení s traťovými poměry na tratích a v dopravách a vybavení tabulkami traťových poměrů traťových úseků, na kterých vlak jede, a jízdním řádem vlaku.

Na základě uzavřené smlouvy, pokud požadovanou službu nemůže poskytnout jiný dodavatel, má dopravce nárok na

- a) elektrické napájecí zařízení pro trakční proud, je-li k dispozici,
- b) čerpací stanice pro doplnění pohonných hmot a ostatních provozních hmot pro drážní vozidlo,

---

<sup>4</sup> Zákon č. 529/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů.

- c) osobní nádraží, prostory pro poskytování služeb cestujícím, informační zařízení pro cestující a ostatní zařízení pro odbavení cestujících,
- d) místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí,
- e) kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel,
- f) vyhrazené prostory k údržbě, údržbu a ostatní technické služby pro provozní ošetření vozidlového parku.

#### **1.1.4. Vyhláška č. 429/2001 Sb., o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo dráze regionální a o doplňkových přepravních službách**

Tato vyhláška stanoví podrobnější členění nezbytných údajů k prokázání finanční způsobilosti k zahájení a provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální.

##### **Obchodní majetek se prokazuje**

- a) nemovitostmi, které se zapisují do katastru nemovitostí a které dopravce vlastní nebo k nimž má dopravce jiné právo, pokud mají sloužit k provozování drážní dopravy podle podnikatelského plánu a nejsou zatíženy zástavním právem,
- b) drážními vozidly potřebnými k naplnění podnikatelského plánu.

##### **Dále se obchodní majetek dokládá**

- a) akciemi nebo ostatními cennými papíry,
- b) majetkovou účastí spočívající v podílu v jiných než akciových obchodních společnostech,
- c) přehledem jiných hodnot, pokud jsou finančně ocenitelné.

Doplňkové přepravní služby dopravce náležející do závazku veřejné služby jsou provozování parkovišť nebo odstavných ploch pro stání automobilů nebo jízdních kol u stanic dráhy či přeprava dětských kočárků s dítětem.

### **1.1.5. Výměr MF Seznam zboží s regulovanými cenami**

Je vydáván Ministerstvem financí podle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách. Udává maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy.

Výměr stanovuje jednotlivé sazby, koeficienty a výpočtové vzorce. Rozhodující pro určení maximální ceny za použití železniční dopravní cesty je druh vlaku, celková hmotnost vlaku, charakter tratě a délka dopravní cesty. Způsob výpočtu maximální ceny za použití železniční dopravní cesty je uveden v příloze č. 1 na konci práce. Maximální cena se určuje pro:

- vlaky jedoucí z důvodu zajištění dopravcem poskytovaných služeb souvisejících s přepravou věcí a živých zvířat ve veřejné nebo neveřejné drážní dopravě,
- vlaky jedoucí z důvodu zajištění dopravcem poskytovaných služeb souvisejících s přepravou osob ve veřejné nebo neveřejné drážní dopravě,
- ostatní vlaky jedoucí z důvodu provozních potřeb dopravce.

V maximální ceně není zahrnuto:

- a) náklady na řízení drážního vozidla,
- b) náklady na pohonné hmoty,
- c) náklady na elektrickou energii v případě použití elektrických hnacích vozidel,
- d) nájemné za použití budov, které neslouží k provozování dráhy, a náklady na služby, spojené s užíváním těchto pronajatých prostor,
- e) náklady na přidělení a rezervaci kapacity železniční cesty,
- f) náklady na vypracování jízdních řádů pro všechny oprávněné dopravce,
- g) náklady na vyžádaný doprovod vlaků odborně způsobilými zaměstnanci jiného oprávněného dopravce, atd.

### **1.1.6. Zákon o veřejné dopravě**

Zákon o veřejné dopravě je název zamýšleného zákona České republiky. Zákon má jednotně upravovat pravidla pro dotování osobní veřejné dopravy a její plánování. Takto seznámil účastníky diskuse uspořádanou Svazem dopravy ČR v květnu 2007 ředitel odboru veřejné dopravy Ministerstva dopravy ČR Jiří nálevka<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Uveřejněno v Dopravních novinách č. 20 z roku 2007, dostupné z [www.dnoviny.cz](http://www.dnoviny.cz).

Dále uvedl, že zákon má nahradit část nynějších zákonů o dráhách. Měl by zahrnout i některá témata, která dosud podrobně upravovala jen prováděcí vyhláška (ohledně prokazatelné ztráty při zajišťování dopravní obslužnosti), a odstranit nejasnosti a rozpory v dosavadních právních předpisech, kvůli nimž byla zpochybňována některá výběrová řízení na železniční dopravce.

Nejzásadnější změnou by tedy měla být povinnost objednavatelů vybírat dopravce ve výběrových řízeních. Ovšem budou stanoveny **čtyři výjimky**, jak uvádí Nálevka pro Dopravní noviny. První výjimkou bude *možnost zadání zakázky takzvanému internímu provozovateli*, tedy dopravci, jenž je vlastněn a kontrolován objednavatelem a objednavatel z nejrůznějších důvodů požaduje, aby tyto služby byly zajišťovány právě jím. Druhá výjimečná možnost přímého zadání se bude vztahovat na *malé zakázky*. V současnosti je navrhován jejich limit 300 tisíc vozových kilometrů ročně, respektive kompenzace do jednoho milionu Eur. Třetí výjimkou je výjimka mimořádné situace, kdy *hrozí bezprostřední ohrožení existence služby ve veřejném zájmu* a poslední výjimkou je možnost zadávat služby ve veřejném zájmu na regionální i dálkové spoje *bez výběrového řízení*.

Návrh zákona taktéž zavádí pojem institut „regulačního stupně“ umožňující preferovat „dopravu ve veřejném zájmu“ před komerčními spoji tam, kde by docházelo k časovým kolizím. Tuto úpravu významní konkurenti ČD vnímají jako překážku konkurenčního prostředí, která umožňuje upřednostňovat dotované spoje před spoji efektivnějšími, a tedy nadále bude tento zákon zakazovat jezdit nedotovaným dopravcům tam, kde jezdí dotovaní.

Z výše uvedených podmínek se obávám, že k naplnění principů nediskriminace, transparentnosti a rovného zacházení se všemi účastníky výběrového řízení nedojde. Naopak se domnívám, že toto právní prostředí bude poskytovat základy ke korupčnímu jednání.

Obsahem zákona by měly být cíle veřejné dopravy a vymezení veřejného zájmu, přesnější vymezení odpovědnosti státu, kraje a obcí, možnost vícestranných smluv se současným využitím více veřejných zdrojů.

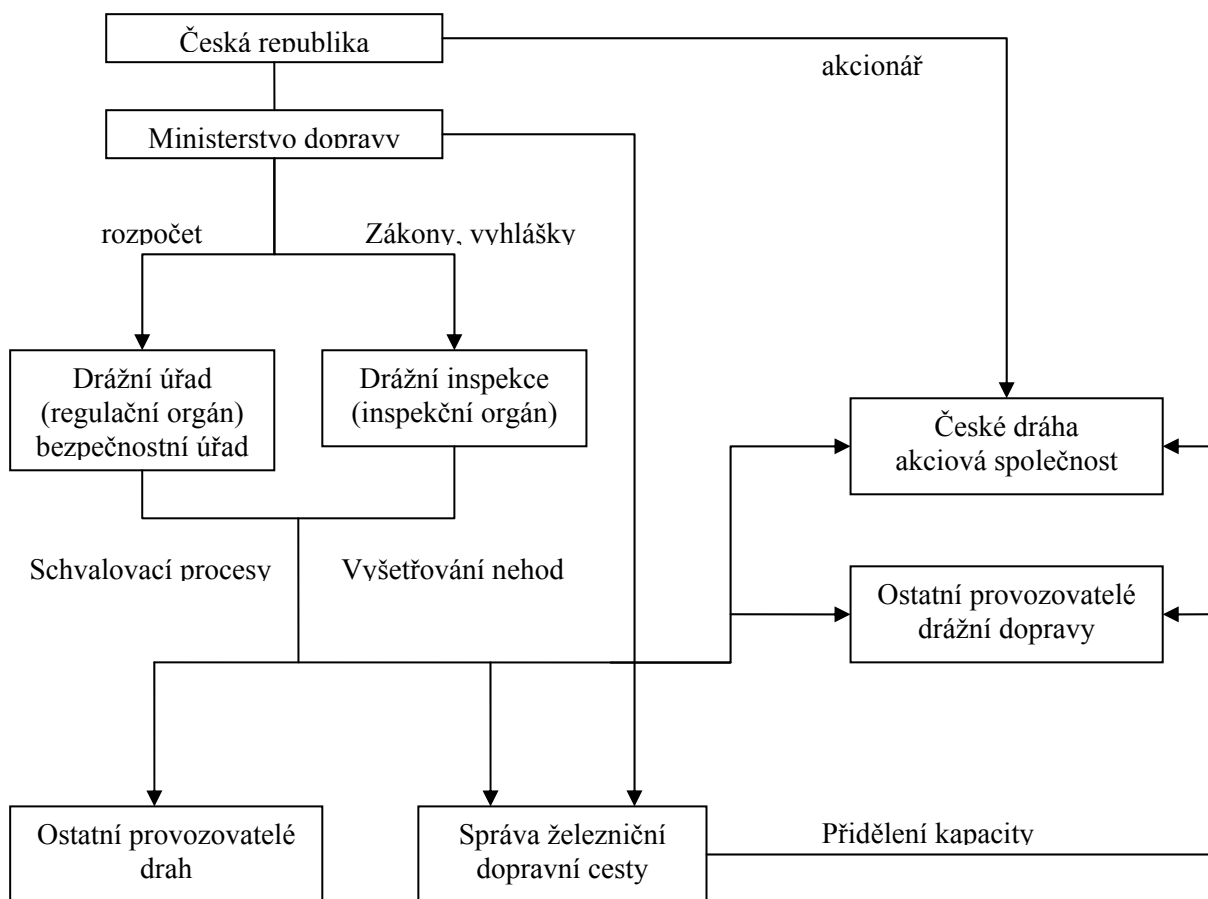
Příprava zákona je koordinována se souběžným projednáváním návrhu nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnicích a silnici v Evropském parlamentu. Při hladkém průběhu zákonodárního procesu by pak zákon mohl vstoupit v platnost 1. ledna 2009. Ovšem je pravděpodobné, že s předsednictvím EU v České republice projednávání tohoto zákona ustoupí do pozadí.

## 1.2. Instituce zabývající se legislativou a dozorem nad drážní dopravou

Tato kapitola popisuje orgány a instituce zainteresované v problematice přístupu na železniční síť v České republice. Uvádím zde, čím se jednotlivé organizace zabývají, co je jejich předmětem činnosti a jaké jsou jejich kompetence.

Než se začnu zabýrat jednotlivými institucemi, přikládám zde pro nastínění níže popisované problematiky funkční schéma železničního sektoru, jenž uvádí procesy a vztahy mezi jednotlivými orgány.

Obrázek č. 1: Funkční schéma železničního sektoru



Zdroj: Internetové stránky Drážního úřadu Praha

### 1.2.1. Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy. Odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.

Ministerstvo dopravy je členěno na několik odborů, přičemž nás bude tematicky zajímat **odbor drah, železniční a kombinované dopravy**. Tento odbor v rámci svého poslání a působnosti odpovídá za

1. zajišťování výkonu vrchního státního dozoru a státního dozoru ve věcech drah dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách,
2. zajišťování koncepční, normotvorné a odborné činnosti ústředního orgánu státní správy, týkající se železniční dopravní cesty a drážních vozidel,
3. zabezpečování legislativní činnosti ve věcech drah, drážní a kombinované dopravy,
4. posuzování a zpracovávání stanovisek ke koncepčním materiálům rozvoje drah, drážní dopravy a kombinované dopravy,
5. přípravu (expertní jednání) a projednání návrhu dvoustranných a mnohostranných mezinárodních smluv, které upravují spolupráci v oblasti železniční a kombinované dopravy přes státní hranice ČR s druhou smluvní stranou (především sousední státy),
6. metodické řízení Drážního úřadu a Drážní inspekce,
7. zajišťování stanovisek věcně příslušného oboru MD ve věcech drah vůči ČD, a. s., SŽDC, s. o.,
8. metodické usměrňování podmínek vnitrostátní drážní dopravy a zpracování metodických postupů v oblasti drážní dopravy,
9. hodnocení projektů týkajících se drah pro možnost čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU a z veřejných rozpočtů (státního rozpočtu) včetně kontroly a vyhodnocování těchto projektů.

V rámci své odpovědnosti dále stanovuje rozsah a podmínky drážní dopravy pro zajištění dopravních potřeb státu, spolupracuje s řídicími orgány ČD, a. s. a SŽDC, s. o. Koordinuje a plní úkoly plynoucí z transformace ČD, a. s. dle zákona č. 77/2002 Sb. a činnost provozovatelů dráhy ve vlastnictví státu.

### 1.2.2. Drážní úřad

Je správním úřadem<sup>6</sup> s celostátní působností, který byl zřízen k výkonu působnosti drážního správního úřadu. Vykonává státní správu ve věcech drah. U dráhy tramvajové, trolejbusové, lanové a speciální dráhy vykonávají přenesenou působnost obce s výjimkou<sup>7</sup> (platí pro hlavní město Prahu):

- a) schvalování typu drážního vozidla,
- b) schvalování způsobilosti drážního vozidla,
- c) schvalování způsobilosti určených technických zařízení,
- d) rozhodování o osvědčení o odborné způsobilosti fyzických osob k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení,
- e) rozhodování o zastavení nebo omezení provozu určených technických zařízení a o odnětí průkazů jejich způsobilosti.

Ostatním obcím jsou stanoveny ještě další výjimky:

- f) působnost speciálního stavebního úřadu,
- g) vydávání průkazu způsobilosti k řízení lanových drah.

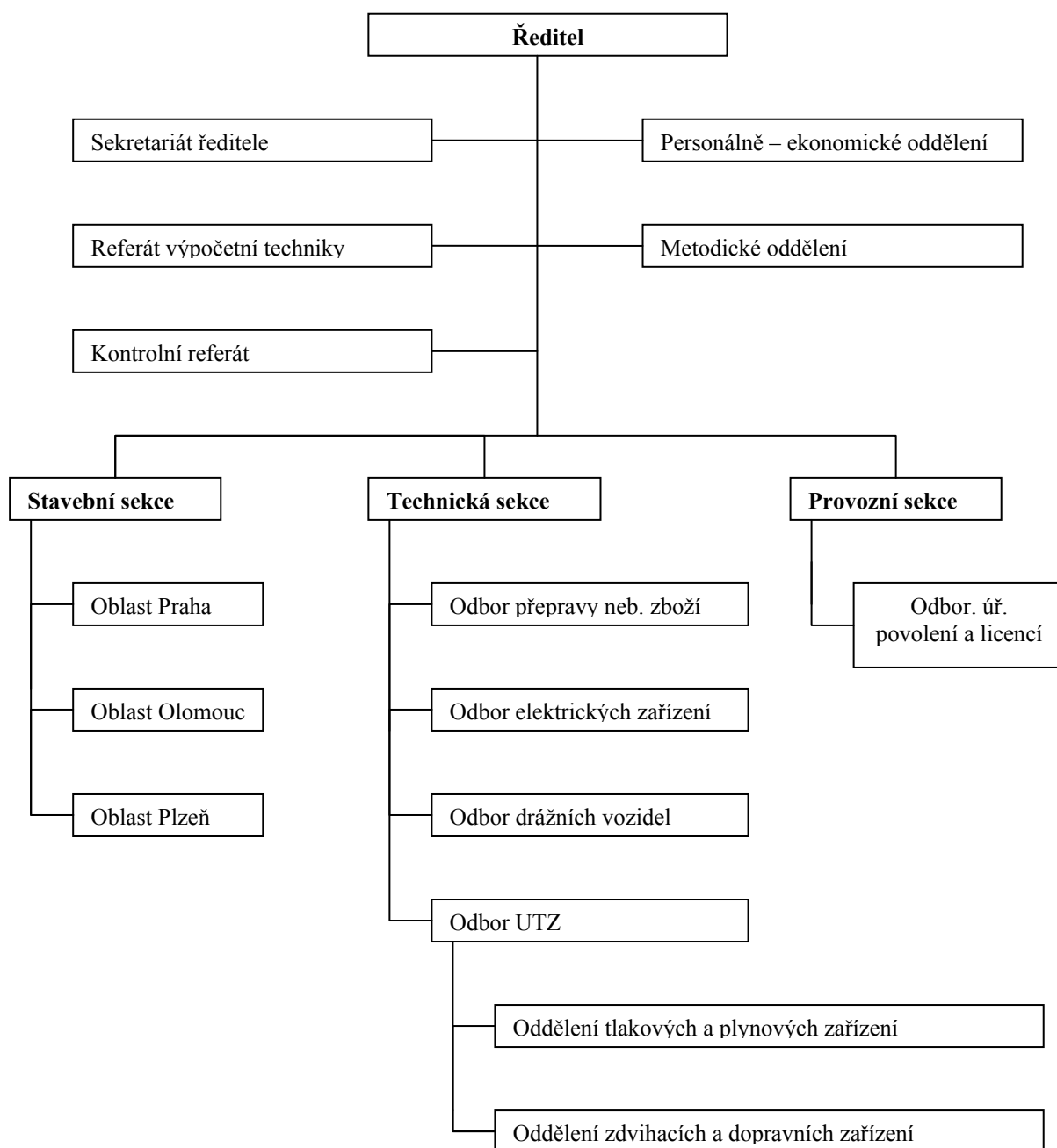
Člení se na sekce stavební, technickou a provozní. Další složky Drážního úřadu a dělení jednotlivých sekcí ukazuje organizační schéma.

---

<sup>6</sup> Zřízený zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách.

<sup>7</sup> Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 57.

Obrázek č. 2: Organizační schéma Drážního úřadu



Zdroj: Internetové stránky Drážního úřadu Praha

Při zájmu dopravce o vstup na železniční síť dochází k dialogu především se *sekcí provozní*. Tento odbor uděluje celou řadu oprávnění, které jsou nutností k provozování drážní dopravy:

- uděluje licenci pro provozování drážní dopravy, rozhoduje o její změně a odejmutí,
- ověřuje finanční způsobilost k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo dráze regionální,



- rozhoduje spory vzniklé při uzavírání smlouvy o provozování drážní dopravy mezi provozovatelem dráhy a dopravcem,
- rozhoduje o změně prohlášení o dráze včetně kritérií v něm obsažených a dále o přidělení kapacity dopravní cesty včetně způsobu stanovení cen,
- vydává osvědčení pro dopravce na dráze celostátní a regionální,
- rozhoduje o omezení nebo zastavení drážní dopravy,
- provádí výkon státního dozoru ve věcech drah.

Pokud dopravce chce vstoupit na železniční síť s nově vyrobeným drážním vozidlem nebo s vozidlem, které není schváleno pro naši železniční síť, dochází ke komunikaci se sekci *technickou*, která se zabývá následujícími činnostmi:

- ověřuje technickou způsobilost drážních vozidel hnacích, drážních vozidel tažených s rychlostí nad 160 km/h na dráhách železničních a drážních vozidel na dráze tramvajové, trolejbusové a lanové a vydává průkazy způsobilosti těchto vozidel,
- schvaluje typ drážního vozidla s výjimkou drážních vozidel pro přepravu nebezpečných věcí,
- schvaluje změny na drážním vozidle znamenající odchylku od schváleného typu s výjimkou drážních vozidel pro přepravu nebezpečných věcí,
- stanovuje podmínky provádění zkušebního provozu a řízení drážního vozidla neschváleného typu pro účely zkušebního provozu a při zkouškách pro schválení typu nebo změny typu, s výjimkou drážních vozidel pro přepravu nebezpečných věcí,
- rozhoduje o schválení typu motoru určeného pro použití v drážním vozidle,
- kontroluje a eviduje ověřování technického stavu drážních vozidel v provozu, s výjimkou drážních vozidel pro přepravu nebezpečných věcí,
- rozhoduje o nezpůsobilosti drážního vozidla k provozu, s výjimkou drážních vozidel pro přepravu nebezpečných věcí,
- přiděluje alfanumerické identifikační kódy pro drážní vozidla,
- ověřuje odbornou způsobilost osob a vydává průkazy způsobilosti k řízení drážních vozidel a lanových drah,
- nařizuje přezkoušení odborné a zdravotní způsobilosti osob k řízení drážních vozidel a lanových drah v případě, že při řízení vykazují nedostatky, které mohou

ohrozit bezpečnost drážní dopravy a rozhoduje o omezení řízení nebo o zákazu řízení a odejmutí průkazu způsobilosti k řízení,

- nařizuje přezkoušení odborné a zdravotní způsobilosti osob k řízení drážních vozidel a lanových drah v případě, že má důvodné pochybnosti o zdravotní nebo odborné způsobilosti těchto osob a zadržuje průkazy způsobilosti k řízení do doby, kdy důvody pro zadržení pominou,
- rozhoduje o podmínkách provozování drážního vozidla, pro které nejsou vypracovány TSI, na dráhách, které jsou součástí evropského železničního systému,
- vede registr drážních vozidel vlastníků těchto vozidel,
- posuzuje drážní vozidla z hlediska bezpečnosti a interoperability, s výjimkou drážních vozidel pro přepravu nebezpečných věcí.

V případě, že se dopravce zabývá přepravou nebezpečných věcí a provozuje drážní vozidla určená k těmto účelům, setká se dopravce s poslední sekci - *oborem přepravy nebezpečných věcí*.

### **1.2.3. Správa železniční dopravní cesty**

Vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb. jako jedna ze dvou nástupnických organizací po zániku státní organizace České dráhy. Hospodáří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu jejíž délka je 9483 km<sup>8</sup>.

Tato organizace plní funkci vlastníka dráhy. Zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Od 1. června 2008, kdy nabyla platnosti novelizace zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy a organizaci Správa železniční dopravní cesty, se stala i provozovatelem drážní cesty, která byla převedena z akciové společnosti České dráhy. Samotné řízení provozu však prozatím zůstalo na společnosti ČD, a.s. Dále přiděluje kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky a sestavuje a vydává jízdní řády platné pro českou železnici.

### **1.2.4. Ministerstvo financí**

Ministerstvo financí podle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, vydává výměr maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy. Stanovuje jednotlivé sazby,

---

<sup>8</sup> Uvedeno ve Výroční zprávě SŽDC za rok 2007.

koeficienty a výpočtové vzorce. Dále také reguluje jízdné v 1. a 2. vozové třídě všech kategorií vlaků osobní přepravy a dále ceny (příplatky) uplatňované k jízdnému pro vlaky vyšší kvality.

### 1.3. Podmínky přístupu na železniční síť

Železniční síť se dá rozdělit podle několika hledisek. Podle *významu* na dráhy celostátní, regionální a vlečky a podle *vlastnického vztahu* na státní a soukromé. Drtivá většina objemů přepravy jak v osobní tak i v nákladní dopravě probíhá na dráhách celostátních a regionálních, a proto se v této kapitole věnuji podmínkám přístupu právě na tyto druhy drah.

Provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo dráhách regionálních upravuje zákon 266/1994 Sb., o dráhách, ve své čtvrté části – Regulace drážní dopravy.

Provozovat drážní dopravu na dráze celostátní nebo dráhách regionálních může fyzická nebo právnická osoba zapsaná v obchodním rejstříku, která splňuje následující podmínky: 1. Je držitelem platné licence.

2. Má přidělenou kapacitu dopravní cesty.
3. Je držitelem platného osvědčení dopravce.
4. Má sjednanou cenu za užití dráhy.
5. Má uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy.
6. Má sjednáno pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy a zapláceno pojistné.
7. Má finančně zajištěno řádné provozování drážní dopravy.

#### 1.3.1. Licence

Licenci na provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních uděluje Drážní úřad. Podmínky pro získání licence uvádí § 25 – 29 zákona o dráhách.

Licence může být udělena **za podmíněk**, že:

- a) fyzická osoba a její odpovědný zástupce dosáhli věku 18 let, jsou způsobilí k právním úkonům, bezúhonní a odborně způsobilí; žadatel nemusí splňovat podmínky odborné způsobilosti, jestliže jí splňuje její 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 - odbornou způsobilost prokazuje žadatel dokladem o ukončeném vysokoškolském vzdělání ekonomického nebo dopravního nebo technického nebo právního zaměření a dokladem o vykonání tříleté praxe v řídicí činnosti v oboru drážní dopravy nebo dokladem o ukončení úplného středního odborného vzdělání ekonomického nebo dopravního nebo technického zaměření a dokladem o vykonání pětileté praxe v řídicí činnosti v oboru drážní dopravy,

- c) prokázání finanční způsobilosti, tedy zda je dopravce schopen finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy a zda je schopen zabezpečit současné a budoucí závazky minimálně na období jednoho roku,
- d) technické podmínky dráhy to umožňují.

Drážní správní úřad rozhodne o udělení licence ve lhůtě 60 dnů od doručení žádosti o udělení licence. Drážní úřad v rozhodnutí o udělení licence stanoví podmínky provozování drážní dopravy týkající se zejména zajištění dopravní obslužnosti území a bezpečnosti drážní dopravy.

Drážní úřad rozhoduje také o **odejmutí** licence a to v těchto případech:

- a) uplynutím doby, na kterou byla udělena,
- b) dnem zániku právnické osoby, která je držitelem licence,
- c) uplynutím 30 dnů od smrti fyzické osoby, která je držitelem licence,
- d) dnem zrušení dráhy,
- e) rozhodnutím drážního správního úřadu o odejmutí licence.

#### **1.3.1.1. Licence udělená členskými státy Evropských společenství**

Licence k provozování drážní dopravy udělená úřadem členského státu Evropských společenství je uznávaná a tedy platná na území České republiky. Pokud ovšem není v udělené licenci stanovena doba platnosti, je drážní úřad povinen prověřit nejméně jednou za pět let plnění podmínek stanovených v licenci. Zjistí-li drážní úřad neplnění podmínek pro udělení licence, bezodkladně informuje o svém zjištění příslušný úřad státu, který licenci vydal.

#### **1.3.2. Kapacita dopravní cesty**

Kapacita dopravní cesty se dá definovat jako využitelná průjezdnost v rámci rozvržení požadovaných tras vlaků na úseku dopravní cesty v určitém období a je vyjádřena počtem

vlaků, které je možno dopravovat za určité časové období při daném technickém, provozním a personálním vybavení a při dodržení potřebné kvality dopravy.

Kapacitu dopravní cesty na dráze celostátní a dráhách regionálních přiděluje SŽDC na základě § 34b zákona o dráhách. Podrobnosti stanoví *Prohlášení o dráze celostátní a regionální* vydávané SŽDC.

Výjimku tvoří tratě uvedené v následující tabulce, jež nejsou ve vlastnictví státu. Kapacitu dopravní cesty zde přiděluje vlastník (v tabulce sloupec č. 2).

**Tabulka č. 1: Soukromé tratě<sup>9</sup>**

<b>Trat'</b>	<b>Vlastník</b>
Jindřichův Hradec – Nová Bystřice	Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.
Jindřichův Hradec – Obrataň	Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.
Šumperk – Kouty nad Desnou	SART - stavby a rekonstrukce a. s.
Petrov nad Desnou - Sobotín	SART - stavby a rekonstrukce a. s.

Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty na dráze celostátní nebo regionální může podat<sup>10</sup>:

- a) osoba, která má platnou licenci,
- b) osoba, usazená v jiném členském státě Evropských společenství, oprávněná provozovat nákladní drážní dopravu na dráze celostátní a regionální,
- c) mezinárodní sdružení oprávněných osob, pokud osoba, která je součástí mezinárodního sdružení, má sídlo na území České republiky.

#### **1.3.2.1. Popis procesu**

Přidělení kapacity se provádí dvěma hlavními procesy:

- a) dlouhodobé přidělení, které je zohledněno při konstrukci ročního jízdního řádu a při provádění jeho plánových změn,
- b) jednorázové přidělení, které operuje s volnou kapacitou, zbylou po přidělení po ukončení konstrukce ročního jízdního řádu a pro provedení jeho plánovaných změn.

<sup>9</sup> Ke dni 20. 11. 2008.

<sup>10</sup> Uvedeno SŽDC v Prohlášení o dráze 2008/2009 dostupné z [http://www.szdc.cz/SZDC\\_soubory/Prohlaseni/2008-2009/Prohlaseni-2008\\_2009.pdf](http://www.szdc.cz/SZDC_soubory/Prohlaseni/2008-2009/Prohlaseni-2008_2009.pdf)

Sled dílčích fází, od startu konstrukce jízdního řádu k jeho ukončení, je určen pořadím:

1. osobní doprava,
2. nákladní doprava,
3. ostatní druhy vlaků.

Jednorázové přidělování kapacity je rozděleno na dva režimy, kdy:

- a) doba od přijetí požadavku do jeho realizace je delší než dva pracovní dny,
- b) doba od přijetí požadavku do jeho realizace je dva pracovní dny a méně.

Žadatel o přidělení kapacity dopravní cesty je povinen v žádosti uvést:

- a) identifikace žadatele,
- b) popis požadované kapacity infrastruktury, tj. vlakové trasy, včetně uvedení výchozí a cílové stanice,
- c) druh provozované drážní dopravy, včetně údaje, zda je vlak veden na základě závazku veřejné služby,
- d) časový rozsah požadované kapacity infrastruktury,
- e) návrh časového vedení požadované vlakové trasy,
- f) druh vlaku vedený v požadované vlakové trase, včetně vymezení jeho minimální a maximální hmotnosti, rychlosti a délky,
- g) druh trakce a řady drážních vozidel, a to hnacích i tažených,
- h) druh a rozsah požadovaných služeb,
- i) další požadavky žadatele.

Žádost musí být doložena platnou licencí k provozování drážní dopravy opravňující žadatele provozovat požadovaný druh drážní dopravy v časovém období, pro který žádá přidělení kapacity dopravní cesty. Dále dopravce musí nejpozději ke dni zahájení provozování drážní dopravy na přidělené kapacitě dopravní cesty doložit přídělci **osvědčení dopravce** a doklad prokazující uzavření **pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy**.

Přesahuje-li počet žádostí kapacitu dopravní cesty, je přídělce oprávněn přednostně přidělit kapacitu dopravní cesty žadateli pro provozování:

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

- d) mezinárodní osobní dopravy,
- e) mezinárodní nákladní dopravy,
- f) ostatní dopravy v pořadí stanoveném vnitřním předpisem provozovatele dráhy.

### 1.3.2.2. Termíny pro tvorbu jízdního řádu 2008/2009

Přidělování kapacity a tvorba jízdního řádu na drahách celostátních a regionálních vlastněnými státem, jejichž přidělcem je tedy SŽDC, podléhá daným termínům vymezujících jednotlivé oblasti (části) přidělovacího procesu. Tyto termíny jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka č. 2: Termíny přidělovacího procesu

Jízdní řád 2008/2009		
<b>Osobní doprava</b>	Přijímání žádostí do:	12. dubna 2008
	Ukončení koordinace požadavků přidělce do:	30. červen 2008
	Přidělení kapacity do:	30. listopadu 2008
<b>Nákladní doprava</b>	Přijímání žádostí do:	12. dubna 2008
	Ukončení koordinace požadavků přidělce do:	30. září 2008
	Přidělení kapacity do:	30. listopadu 2008
<b>Hnací vozidla</b>	Přijímání žádostí do:	12. dubna 2008
	Ukončení koordinace požadavků přidělce do:	31. říjen 2008
	Přidělení kapacity do:	30. listopadu 2008

Zdroj: Internetové stránky Drážního úřadu Praha

### 1.3.3. Osvědčení dopravce

Doprovce musí mít ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální *osvědčení dopravce*, které garantuje jeho připravenost provozovat drážní dopravu. Vztahuje se na dráhy celostátní a regionální nebo na jejich část. Osvědčení vydává drážní správní úřad na základě žádosti dopravce na dobu 5 let a uvede v něm druh dopravy a rozsah služeb, na něž se vztahuje.

Osvědčením dopravce se dokládá, že dopravce:

- a) má vnitřní organizační strukturu a systém řízení pro zajištění drážní dopravy a má vytvořen systém zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy, kterým se rozumí soubor organizačních a technologických opatření pro bezpečné provozování drážní dopravy,

- b) splňuje podmínky odborné způsobilosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy,
- c) splňuje podmínky stanovené tímto zákonem pro provozování drážních vozidel a určených technických zařízení,
- d) vydal vnitřní předpisy pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení.

Dopravce, který je držitelem osvědčení dopravce uděleného úřadem jiného členského státu Evropských společenství, prokazuje drážnímu správnímu úřadu splnění podmínek pro udělení osvědčení dopravce uvedených písm. b) až d). Drážní správní úřad v tomto případě dopravci vydá pouze část osvědčení dopravce.

#### **1.3.4. Cena za užití dráhy**

Drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální lze provozovat, byla-li za použití dráhy sjednaná cena podle cenových předpisů a stanoven způsob její úhrady. Cena za použití dopravní cesty je regulována zákonem č. 526/1990Sb., o cenách. Vyměřuje a vybírá jí SŽDC. Vybrané poplatky slouží k úhradě nákladů za údržbu a provozování dopravní cesty.

V případě, že dopravce opakovaně neuhradil v době splatnosti cenu za přidělení kapacity, je přidělcce oprávněn odebrat dopravci přidělenou kapacitu dopravní cesty.

#### **1.3.5. Smlouva o provozování drážní dopravy**

Smlouva o provozování drážní dopravy upravuje vztah mezi provozovatelem dráhy a dopravcem, tedy vztah mezi provozovatelem dráhy a provozovatelem drážní dopravy. Až na pár výjimek, uvedených v následující tabulce, je provozovatelem drah celostátních a drah regionálních v České republice Správa železniční dopravní cesty.



Tabulka č. 3: Soukromý provozovatelé drah<sup>11</sup>

<b>Provozovatelé soukromých regionálních drah</b>	
<b>trať</b>	<b>provozovatel dráhy</b>
Jindřichův Hradec – Nová Bystřice	Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.
Jindřichův Hradec – Obrataň	Jindřichohradecké místní dráhy, a. s.
Šumperk – Kouty nad Desnou	SART – stavby a rekonstrukce a. s.
Petrov nad Desnou – Sobotín	SART – stavby a rekonstrukce a. s.
<b>Provozovatelé regionálních drah ve vlastnictví státu pronajatých soukromým osobám</b>	
<b>trať</b>	<b>provozovatel dráhy</b>
Sokolov - Kraslice	VIAMONT a. s.
Trutnov hl. n. – Svoboda nad Úpou	VIAMONT a. s.
Milotice nad Opavou – Vrbno pod	OKD, Doprava, akciová společnost

Zdroj: Internetové stránky Správy železniční dopravní cesty

### 1.3.6. Pojištění odpovědnosti

Dopravce, který provozuje drážní dopravu je ke dni zahájení drážní dopravy povinen mít sjednáno a zapláceno pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy. Dále pak v průběhu celého provozování drážní dopravy musí být schopen poskytnout informace drážnímu správnímu úřadu pro ověření trvání tohoto pojištění.

### 1.3.7. Finanční zajištění

Podle zákona o dráhách musí být dopravce schopen na dráze celostátní nebo na dráze regionální finančně zabezpečit současné a budoucí závazky minimálně na období jednoho roku. Tuto finanční způsobilost dopravce prokazuje obchodním majetkem, objemem dostupných finančních prostředků, provozním kapitálem, podnikatelským plánem na první rok provozování drážní dopravy atd.<sup>12</sup>

## 1.4. Povinnosti dopravce

Podle zákona 266/1994 Sb., o dráhách § 35 je dopravce povinen:

- a) provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze,

<sup>11</sup> Ke dni 6. 12. 2008.

<sup>12</sup> Uvedeno v zákoně 266/1994 Sb., o dráhách § 27.

- b) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a způsob jejich ověřování, včetně systému pravidelného školení,
- c) vydat ke dni zahájení provozování drážní dopravy vnitřní předpis o organizačním zajištění údržby drážních vozidel,
- d) při provozování drážní dopravy používat drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti,
- e) zajistit, aby drážní vozidla řídily osoby, které mají platný průkaz způsobilosti k řízení,
- f) zajistit, aby drážní dopravu prováděly osoby, které jsou zdravotně a odborně způsobilé,
- g) se řídit při provozování drážní dopravy pokyny provozovatele dráhy udílenými při organizování drážní dopravy.

Dopravce, který provozuje drážní dopravu na dráze *celostátní* nebo na dráze *regionální*, který je držitelem platné licence, je podle §35 zákona o dráhách dále povinen:

- a) finančně zajistit řádné provozování drážní dopravy po celou dobu platnosti licence,
- b) poskytnout drážnímu správnímu úřadu za každý kalendářní rok nejpozději do 30. června roku následujícího doklady o trvání finanční způsobilosti k řádnému provozování drážní dopravy,
- c) na výzvu drážního správního úřadu poskytnout informace potřebné pro ověření trvání finanční způsobilosti k drážní dopravě,
- d) 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,
- e) na výzvu drážního správního úřadu poskytnout informace potřebné pro ověření trvání pojištění odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy,
- f) zavést systém zajišťování bezpečnosti drážní dopravy a zajistit jeho dodržování,
- g) předložit do 30. června kalendářního roku drážnímu správnímu úřadu výroční zprávu o bezpečnosti provozování drážní dopravy za uplynulý kalendářní rok.

Každý dopravce, který provozuje veřejnou drážní dopravu, je kromě povinností uvedených v předchozím odstavci (v §35) podle §36 dále povinen:

- a) provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu a tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek v Přepavním a tarifním věstníku,
- b) ve veřejné drážní osobní dopravě přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, a přijmout k přepravě zavazadlo, pokud jsou splněny přepravní podmínky a přepravě nebrání okolnosti, které dopravce nemůže odvrátit,
- c) ve veřejné drážní nákladní dopravě přepravit věci, pokud lze přepravu provést dopravcem a zařízeními vyhovujícími obvyklým přepravním potřebám,
- d) na žádost uzavřít přepravní smlouvu i na úsek dráhy celostátní nebo dráhy regionální provozovaný jiným dopravcem; toto ustanovení se vztahuje na dopravce, kteří provozují veřejnou drážní dopravu na dráze celostátní nebo na dráze regionální,
- e) vytvářet ve veřejné drážní osobní dopravě podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace a rodičů s dětmi,
- f) ve veřejné drážní osobní dopravě zabezpečit předlékařskou první pomoc v případě nehody,
- g) zabezpečit náhradní dopravu za přerušenu veřejnou drážní osobní dopravu z důvodu nehody nebo z provozních důvodů, pro které nelze přepravu dokončit drážním vozidlem, kterým bylo započato plnění přepravní smlouvy,
- h) označit jednotlivá drážní vozidla nebo jejich soupravy určené pro přepravu osob s výjimkou dráhy lanové, tramvajové, trolejbusové a speciální názvem výchozí a konečné stanice (zastávky) a drážní vozidla bezbariérově přístupná cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace mezinárodním symbolem přístupnosti, u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové dále číslem nebo jiným označením linky, názvy zastávek čitelnými i za tmy, dále evidenčním číslem vozidla na přední a zadní straně vozidla.

## **1.5. Analýza podmínek přístupu na železniční síť v ČR**

Pro zhodnocení legislativního prostředí přístupu na železniční síť v České republice jsem použil metodou SWOT. Výsledkem této metody je nalezení přibližného směru, kterým by se analyzované prostředí, tedy legislativní prostředí týkající se přístupu na železniční síť, mělo ubírat.

Silné a slabé stránky jsem pojal jako současné právní podmínky pro přístup na železniční dopravní cestu. Příležitosti a hrozby jako možnost dalšího vývoje, tedy toho, co může následovat.

### 1.5.1. Silné stránky

- **Legislativní podpora konkurence na železnici** – akceptováním Evropských směrnic Českou republikou dochází k liberalizaci trhu na našich kolejích, byť poměrně pomalu, což má své odpůrce i zastánce. Odpůrci liberalizace tvrdí, že rychlé otevření trhu je nežádoucí a zastánci liberalizace zas zastávají toho názoru, že se transformace zbytečně protahuje.
- **Transformace ČD** – částečné oddělení provozovatele dráhy od provozovatele drážní dopravy při prvním kroku transformace v roce 2002, dalším přiblížením k dokončení celého transformačního procesu je rok 2008, kdy došlo k odčlenění činností spojených s provozováním dráhy od ČD a. s. k SŽDC.
- **Relativně lehký vstup na trh „nákladním“ dopravcům** – jelikož nákladní doprava není dotována ze státního rozpočtu a musí si tedy na sebe vydělat sama, není tak závislá na legislativě ČR jako doprava osobní, a proto je o pomyslný krůček před ní. Podle Sdružení železničních společností se objem přepravy dopravců konkurujícím společnosti ČD Cargo a. s. pohybuje na 12% z celkového objemu přepraveného zboží.
- **Platnost mezinárodních licencí** – je výsledkem evropské integrace legislativy, otevírá dopravní trh v ČR mezinárodním dopravcům.
- **Konstrukce grafikonu v kompetenci SŽDC** – od 1. června 2008 přešla úloha konstrukce GVD na SŽDC, což by mělo vést k nestrannosti při tvorbě tras pro jednotlivé dopravce.
- **Snaha krajů o transparentní účetnictví** – kraje se snaží přinutit České dráhy, aby z jejich účetnictví bylo možné reálněji posoudit efektivitu provozu na jednotlivých tratích a spojích. Vzhledem k velikosti společnosti to není tak jednoduché a z této skutečnosti mohou profitovat menší dopravci.
- **Efektivnější využívání dotací - výběrová řízení** – snaha o efektivnější využívání dotací přispívá k hledání optimálních dopravců. K tomu slouží právě výběrová řízení.

První výběrová řízení byla vyhlášena v roce 2005. Jako první bylo 22. července 2005 vypsáno výběrové řízení Karlovarským krajem na provozování regionální železniční dopravy na trase Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské lázně. Vítězem se stala společnost Viamont a. s. Smlouvu s krajem má podepsánu od 10. 12. 2006 na dobu následujících pěti let.

Další výběrová řízení byla vypsána Ministerstvem dopravy v září 2005 na tratě Plzeň – Most a Pardubice – Liberec, tedy na dálkové spoje. Vítězem se staly České dráhy a. s. Podle konkurentů byla tato soutěž neregulární. Více je tato kauza popsána v další části této práce.

V lednu roku 2006 bylo vydáno výběrové řízení na tratě v Libereckém kraji (Smržovka – Josefův Důl, Tanvald – Železný Brod, Liberec – Tanvald – Harrachov). Podle serveru Wikipedie<sup>13</sup> Liberecký koordinátor veřejné dopravy KORID LK toto výběrové řízení musel v červnu 2006 zrušit, protože všechny nabídky byly dražší než současná doprava Českých drah.

Nejnovější soutěží zveřejněnou dne 13. 10. 2008 v „*Informačním systému o veřejných zakázkách*“<sup>14</sup> je výběrové řízení na provozování regionální osobní železniční dopravy v Libereckém kraji na tratích Smržovka – Josefův Důl, Liberec – Harrachov, Liberec – Černousy, Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem, Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem. Zakázka je vypsána na dobu 15 let od 11.12. 2011 do 12. 12. 2026.

### 1.5.2. Slabé stránky

- **Absence zákona o veřejné dopravě** – nynější legislativa neukládá povinnost hledat dopravce ve výběrových řízeních, tato skutečnost ze změny po vstoupení v platnost *zákona o veřejné dopravě*, který se připravuje a měl by být hotov na přelomu roku 2008 a 2009.
- **Přidělování kapacity dopravcům** – u dotované dopravy, tedy dopravy zajišťující základní dopravní obslužnost, by měl být vlastníkem kapacity objednatel, nikoliv dopravce. A to z důvodů větší flexibility při změně dopravce např. při vypršení smlouvy, neplnění smluvních podmínek atd.
- **Přístup k finančním prostředkům** – záruky České republiky za ČD a. s. na úvěry použité na obnovu vozového parku u finanční instituce Eurofima, jenž

<sup>13</sup> <http://www.wikipedia.cz>

<sup>14</sup> <http://www.isvzus.cz>, Evidenční číslo VZ: 60023518

podporuje pouze „státní“ podniky. Jako další finanční prostředky lze chápat dotace, na něž bez vypisování výběrových řízení taktéž nikdo nedosáhne, jelikož zakázky jsou **zadávány**.

- **Řízení provozu zaměstnanci společnosti ČD a. s.** – smysl transformace Českých drah spočívá ve vytvoření konkurenčního prostředí na české železnici. Má dojít k rozdělení provozovatele dráhy od provozovatele drážní dopravy. Avšak dokud nebudou přerušeny poslední vazby a vztahy mezi těmito dvěma subjekty, nebudou odstraněny ani prostory pro spekulace a myšlenky o zvyhodňování ČD a. s.

### 1.5.3. Příležitosti

- **Dokončení transformace Český drah** – do konce roku 2008 by měli zákonodárci předložit návrh zákona o dokončení transformace Českých drah a dokončit tak oddělení provozovatele dráhy od provozovatele drážní dopravy.
- **Zákon o veřejné dopravě** – ještě větším přínosem pro liberalizaci trhu než dokončení transformace Českých drah považují ratifikaci zákona o veřejné dopravě. Tento zákon, tedy pokud MD bude chtít, bude podporovat vypisování výběrových řízení na dopravce, s pomocí kterých má možnost dostat se k dotacím opravdu každý, a teprve tehdy dojde k otevření trhu a troufám si i říci, že k renesanci na železnici. Jelikož bez dotací se osobní železniční doprava provozovat nedá, tedy až na trasu Praha – Ostrava, kde je přepravní proud velmi silný a pro mnoho dopravců je tato relace velice lákavá, např. pro Student Agency se svými vlaky HighJet nebo Railtrans s. r. o. s RT Expressy.
- **Přesun řízení provozu železniční dopravy z ČD a. s. na SŽDC** – po dokončení transformaci ČD by měli provoz řídit opravdu nezájmoví a nestranní lidé, kterým nebude záležet na tom, zda jede vlak oranžový nebo modrý, když bych to přirovnal k našemu politickému spektru.
- **Možnost stát se externím dopravcem jiné organizace provozující drážní dopravu (např. ČD a. s.)** – na každém trhu, a na dopravním nevyjímaje, platí vždy stejné tržní principy, a tak i na železnici může časem dojít k navázání spolupráce mezi více dopravci. Záležet bude na rychlosti otevření trhu, jaký zaujme postoj stát a jak moc bude do tohoto trhu zasahovat či ho regulovat.

- **Přenesení rozhodování z vlády na soukromý sektor** – otevření trhu přináší úrodnou půdu pro konkurenční boje. Na druhé straně vláda (stát) ztrácí možnost přímo ovlivňovat tento sektor.
- **Efektivnější využívání finančních prostředků u menších společnostech** – u menších společnostech, oproti kolosálním, jsou snadněji monitorovány toky finančních prostředků, a tak je jejich využívání daleko efektivnější. Šetří se tak i finance státního rozpočtu.

#### 1.5.4. Ohrožení

- **Více konkurence** – nutí tlačít cenu za vlkm<sup>15</sup> směrem dolů při podávání nabídek u výběrových řízení na provozování drážní dopravy na drahách celostátních nebo regionálních. Taktéž nabídnout větší komfort pro cestující a kratší jízdní doby.
- **Hrozba regulačního selhání** – při vysoké koncentraci spojů různých dopravců bude čelit velkému tlaku SŽDC, aby přidělovala kapacitu na férovém a nediskriminačním základě, aby byla objektivní pro všechny dopravce. Tytéž podmínky budou muset být zachovány i po převzetí řízení provozu od Českých drah a. s., jemuž se tak v dohledné době stane.
- **Institut „regulačního stupně“** – je uveden ve věcném návrhu *Zákona o veřejné dopravě*. Umožňoval by preferovat „dopravu ve veřejném zájmu“ před komerčními spoji. Konkurenti Českých drah tuto úpravu vnímají jako překážku konkurenčního prostředí, která umožňuje upřednostňovat dotované spoje před efektivnějšími.
- **Eliminace křížových dotací** – výši dotace můžeme vyčíslit pomocí prokazatelné ztráty, která je definovaná v zákoně o dráhách č. 266/1994 v paragrafu 39a, citují: „Prokazatelnou ztrátou se pro účely tohoto zákona rozumí rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady vynaloženými dopravcem na splnění závazku veřejné služby včetně přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům a tržbami a výnosy dosaženými dopravcem z tohoto závazku.“ Nově vstupující dopravci na trh mají logicky zájem o nejziskovější trať a jejich motivací je tyto zisky inkasovat. To ale způsobí zvýšení ztráty těm dopravcům, kteří přišli o provoz těchto „výdělečných“ relací a provozují jen

<sup>15</sup> vlkm – vlakové kilometry (suma součinů počtu vlaků a ujetých vzdáleností)

méně lukrativní tratě. V důsledku tak stát (daňový poplatníci) musí vydat ze svého rozpočtu více peněz na pokrytí prokazatelné ztráty, jelikož zisk z lukrativních tras zůstává v kapsách konkurenčních dopravců.

- **Fragmentace sítě** – ztráta síťových efektů, rozdrobení přepravních proudů mezi jednotlivé dopravce může mít za následek zhoršení návaznosti spojů a zdražení jízdného (každý dopravce své přepravné).
- **Potíže s čerpacími stanicemi** – část dep byla i s čerpacími stanicemi převedena na novou společnost ČD Cargo a. s. a kolejiště v těchto depech mají být změněna na vlečky. V případě změny kolejiště z kategorie dráha celostátní nebo regionální na vlečky nebude moci být naplněno ustanovení vyhlášky 351/2004 Sb. (nebo taktéž evropská směrnice 2001/14/ES) o přístupu dopravců k zařízení služeb. Platnost předmětné vyhlášky, jenž zaručuje právo dopravců na služby, uvádí totiž pouze služby, které je povinen poskytnout provozovatel dráhy celostátní nebo regionální nikoli vlečky.

Tabulka č. 4: Vstupní data pro SWOT analýzu

	SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
SOUČASNOST	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Legislativní podpora konkurence na železnici</li> <li>• Transformace ČD</li> <li>• Relativně lehký vstup na trh „nákladním“ dopravcům</li> <li>• Platnost mezinárodních licencí</li> <li>• Efektivnější využívání dotací - výběrová řízení</li> <li>• Snaha krajů o transparentní účetnictví</li> <li>• Konstrukce grafikonu v kompetenci SŽDC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence zákona o veřejné dopravě</li> <li>• Přidělování kapacity dopravci</li> <li>• Přístup k finančním prostředkům</li> <li>• Řízení provozu zaměstnanci ČD</li> </ul>
	PŘÍLEŽITOSTI	OHROŽENÍ
MOŽNÝ VÝVOJ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokončení transformace Českých drah</li> <li>• Zákon o veřejné dopravě</li> <li>• Přesun řízení provozu z ČD a. s. na SŽDC</li> <li>• Možnost stát se externím dopravcem</li> <li>• Přenesení rozhodování z vlády na soukromý sektor</li> <li>• Efektivnější využívání finančních prostředků u menších společností</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Více konkurence</li> <li>• Hrozba regulačního selhání</li> <li>• Institut regulačního stupně</li> <li>• Eliminace křížových dotací</li> <li>• Fragmentace sítě</li> <li>• Potíže s čerpacími stanicemi</li> </ul>



### 1.5.5. Algoritmus SWOT analýzy

Výsledkem každé analýzy je nalezení takové strategie, která by měla být pro hodnocené prostředí tím nejefektivnějším východiskem z dané situace. U analýzy SWOT je vždy výsledkem spárování hrozeb nebo příležitostí se silnými nebo slabými stránkami. Můžou tedy nastat tyto čtyři případy, které uvádím v následující tabulce.

Tabulka č. 5: Výsledné strategie

Strategie	
SO	silné stránky + příležitosti
ST	silné stránky + hrozby
WO	slabé stránky + příležitosti
WT	slabé stránky + hrozby

Po získání výsledku (tedy konkrétní strategie) se provádí s jednotlivými složkami následující procesy:

- silné stránky – maximalizovat, udržovat, rozšiřovat, profitovat z nich atd.,
- slabé stránky – minimalizovat, odstraňovat, neprohlubovat, atd.,
- příležitosti – maximalizovat, realizovat, atd.,
- hrozby – minimalizovat, nepodceňovat, odbourávat atd.

Pro samotnou SWOT analýzu jsem si vybral metodu vycházející ze závislosti mezi jednotlivými prvky všech složek. Tedy závislosti mezi jednotlivými prvky silných a slabých stránek a jednotlivými prvky příležitostí a hrozeb. Sílu závislosti jsem rozdělil do čtyř stupňů od 3 do 0, přičemž stupeň 3 označuje *významnou souvislost* mezi konkrétními prvky a 0 reprezentuje *žádnou souvislost*<sup>16</sup>.

Přidělením závislostí všem prvkům vznikne matice o velikosti závislé na počtu prvků silných resp. slabých stránek a počtu prvků příležitostí resp. hrozeb.

Výslednou strategii určím pomocí indexu závislostí. Tento index se vypočítá tak, že se sečtou hodnoty všech prvků matice a vydělí se počtem prvků matice. Matice s největším indexem nezávislosti určí výslednou strategii analýzy.

<sup>16</sup> Viz legenda pod tabulkou SWOT analýzy.

Tabulka č. 6: SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY		Příležitosti							Hrozby									
		A	B	C	D	E	F	Σ	a	b	c	d	e	f	Σ	ΣΣ		
1+	Legislativní podpora konkurence na železnici	3	3	3	2	3	3	17	3	2	2	2	2	0	11	28		
2+	Transformace ČD	3	1	3	1	2	1	11	2	3	0	2	2	0	9	20		
3+	Platnost mezinárodních licencí	1	0	0	1	1	1	4	3	0	0	0	0	0	3	7		
4+	Konstrukce grafikonu v kompetenci SŽDC	3	0	0	0	0	0	3	1	3	3	0	0	0	7	10		
5+	Relativně lehký vstup na trh „nákladním“ dopravcům	1	0	0	2	3	3	9	3	1	1	0	1	3	9	18		
6+	Snaha krajů o transparentní účetnictví	0	3	0	0	0	2	5	1	0	0	1	0	0	2	7		
7+	Efektivnější využívání dotací – výběrová řízení	0	3	0	1	0	1	5	3	1	1	1	1	0	7	12		
Σ		11	10	6	7	9	11	54	16	10	7	6	6	3	48			
Index závislosti									1,3								1,1	

SLABÉ STRÁNKY		A	B	C	D	E	F	Σ	a	b	c	d	e	f	Σ	ΣΣ		
		1-	Absence zákona o veřejné dopravě	0	-3	0	-1	-2	-1	-7	-3	-1	-3	-2	-1	0	-10	-17
2-	Přístup k finančním prostředkům	0	-3	0	-1	0	-1	-5	-3	0	0	-1	-1	0	-5	-10		
3-	Přidělování kapacity dopravcům	-3	-1	0	0	0	0	-4	0	0	0	0	0	0	0	-4		
4-	Řízení provozu zaměstnanci ČD	-3	0	-3	0	0	0	-6	0	0	0	0	0	0	0	-6		
Σ		-6	-7	-3	-2	-2	-2	-22	-6	-1	-3	-3	-2	0	-15			
ΣΣ		5	3	3	5	7	9		10	9	4	3	4	3				
Index závislosti									0,9								0,6	

PŘÍLEŽITOSTI	
A	Dokončení transformace Českých drah
B	Zákon o veřejné dopravě
C	Přesun řízení provozu z ČD a. s. na SŽDC
D	Možnost stát se externím dopravcem
E	Přenesení rozhodování z vlády na soukromý sektor
F	Efektivnější využívání finančních prostředků u menších společností

HROZBY	
a	Více konkurence
b	Hrozba regulačního selhání
c	Institut regulačního stupně
d	Eliminace křížových dotací
e	Fragmentace sítě
f	Potíže s čerpacími stanicemi

Legenda:

3+(-) ... významná souvislost  
 2+(-) ... souvislost  
 1+(-) ... malá souvislost  
 0 ... žádná souvislost

$$in = \sum a_{ij} / (i \cdot j)$$

kde  
 in – index závislosti  
 a<sub>ij</sub> – jednotlivé prvky matice  
 i, j – počet řádků, sloupců

$$\max_{in}(SO; ST; WO; WT) = \max_{in}(1,6; 1; 0,8; 0,6) = 1,6 \text{ (SO)}$$

kde  
 max<sub>in</sub> – maximální hodnota indexu závislosti  
 SO, ST, WO, WT – jednotlivé strategie

### 1.5.6. Vyhodnocení

Výsledkem analýzy legislativního prostředí týkajícího se přístupu na železniční síť je strategie SO, tedy maximalizovat silné stránky a příležitosti.

V oblasti konfrontace předností a příležitostí se jeví pořadí silných stránek následovně:

1. Legislativní podpora konkurence na železnici
2. Transformace ČD
3. Relativně lehký vstup na trh „nákladním“ dopravcům
4. Snaha krajů o transparentní účetnictví
5. Efektivnější využívání dotací – výběrová řízení
6. Platnost mezinárodních licencí
7. Konstrukce grafikonu v kompetenci SŽDC

Vzhledem k silným stránkám v legislativním prostředí se jeví pořadí využitelnosti příležitostí následovně:

1. Dokončení transformace Českých drah
2. Efektivnější využívání finančních prostředků
3. Zákon o veřejné dopravě
4. Přenesení rozhodování z vlády na soukromý sektor
5. Možnost stát se externím dopravcem
6. Přesun řízení provozu z ČD a. s. na SŽDC

Vyhodnocení strategie silných stránek a příležitostí jako nejvýhodnější ukazuje, že zákonodárci s pomocí odborníků směřují tuto problematiku správným směrem. Chce to však, aby silné stránky byly v co nejkratší době podpořeny příležitostmi a železnice tak mohla posílit svou pozici na přepravním trhu.

Z analýzy je jednoznačné, že musí být dokončena transformace Českých drah. Tím dojde k posílení podpory konkurence na železnici, z čehož budou profitovat jak zákazníci tak i státní pokladna.

Liberalizace trhu je podmíněna zákonům a vyhláškám, které je potřeba uzpůsobit záměrům s českou železnicí. Avšak i v tuto chvíli je možné použít spousty mechanismů vedoucích k renesanci naší železnice. Jsou to například kraje, jenž na regionálních tratích mohou vypisovat výběrová řízení na provozovatele drážní dopravy a tím přispět ke zkvalitnění

železniční dopravy a ukázat tak ministerstvu, že otálení se zavedením konkurenčního prostředí na celostátních dráhách je zbytečné.

## **2. Výhody a rizika otevřeného přístupu na železniční síť**

Jak již název kapitoly napovídá, je tato část práce rozdělená na dvě části - VÝHODY a RIZIKA otevřeného přístupu na železniční síť v České republice.

Uvědomme si, že přístup na železniční síť neovlivňují jen již zmíněné legislativní aspekty. Ale také vlivy ekonomické (finanční) či politické a v neposlední řadě vlivy technické.

### **2.1. Výhody**

#### **2.1.1. Zavedení konkurence**

Největší výhodou zavedení otevřeného přístupu na železniční síť spatřuji v zavedení konkurence a podporu ziskově motivovaného chování. Tento fakt je cestou, jak přesvědčit vedení dopravních společností a jejich zaměstnance o důležitosti jak potřeb zákazníků tak nákladů.

Od zavedení konkurence je dále očekáváno přinesení více flexibility do provozování železniční dopravy. Zavedení konkurence by mělo přispět ke zvyšování výkonů, efektivity a zisků. Hlavní prospěch z této reformy vidím v tom, že železnice by měla sloužit zákazníkům a nikoliv „železničním“ manažerům a zaměstnancům.

#### **2.1.2. Oddělení železnice a státu**

Další výhodou je oslabení vztahu mezi státem a provozovatelem železniční dopravy. Toto oslabení by mělo vést k redukci veřejných závazků vůči železniční dopravě. Vstup nových dopravců na trh by zapříčinilo rozmělnění dotací mezi jednotlivé konkurenty, což by vedlo k lepší kontrole dotací, neboť by odpadla nutnost financovat železniční společnost jako celek. Výsledek by se dostavil v podobě spolehlivých informací o skutečných nákladech dopravních služeb.

### **2.1.3. Zvýšení standardu cestování**

Moderní technologie jsou vyvíjeny vysokým tempem a nejinak tomu je i v železniční dopravě. A tak při plynutí smluvního vztahu o závazku veřejné služby ve veřejné drážní dopravě mezi státem, krajem či obcí a dopravcem, dochází postupem času k růstu určitého standardu kultury cestování a k potřebě nahrazování starších vozidel novými – modernějšími, bezpečnějšími. Tomuto faktu napomáhá existence konkurenčního prostředí. Je tak vytvářen tlak na dopravce ohledně těchto standardů nejen ze strany objednavatele závazku, ale taktéž ze strany konkurence snažící se vždy nabídnout něco lepšího. To způsobuje poměrně častou inovaci vozového parku z čehož profitují ti, kteří si tuto službu platí, tedy cestující potažmo my, daňový poplatníci.

### **2.1.4. Zvyšování investice do infrastruktury**

Nejen kvalitní legislativní prostředí, ale taktéž kvalitní infrastruktura, může přinést kýžené konkurenční prostředí na železnici.

Modernizací železniční sítě dochází nejen k zvyšování bezpečnosti na železnici, ale též ke zvyšování rychlostí (traťových, staničních), k modernizaci traťových zabezpečovacích a sdělovacích zařízení. To ve svém důsledku přispívá k navyšování kapacity dopravní cesty. Nový dopravci tak mají možnost zahájit svou činnost na takových trasách, jež se pro ně zdají být ekonomicky zajímavé a nemusí tak bojovat o kapacitu dopravní cesty, jak je tomu na některých zastaralých úsecích naší železniční sítě.

Hlavními zdroji financování investiční výstavby jsou finanční prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a zdroje z fondů Evropské unie. Podle internetové modifikace MF Dnes<sup>17</sup> letos (rok 2008) manipuluje SŽDC s finanční částkou 27 mld. Kč, v příštím roce má přislíbeno 31 mld. Kč a v roce 2010 zhruba 33 mld. Kč.

### **2.1.5. Zákaznická strategie**

Menší společnosti nabízející dopravní služby vykazují daleko větší flexibilitu než megalomanské podniky. Dokážou se daleko lépe přizpůsobit požadavkům zákazníka a velice úzce s ním spolupracovat. Komunikace s klientem patří mezi primární zásady této strategie. A proto na výběr zaměstnanců na tyto pozice musí být kladen velký důraz, jelikož právě oni vytvářejí obrázek společnosti.

---

<sup>17</sup> <http://www.idnes.cz>

Společnosti se zvolenou zákaznickou strategií ve výsledku také přispívají k zlepšení image železniční dopravy jako takové.

## 2.2. Nevýhody

### 2.2.1. Výběr dopravce bez výběrového řízení

Objednavatelem dálkové železniční dopravy je stát a objednává jí prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR a i přes fakt, že jen kvalitně vypsaná výběrová řízení mohou vést ke zkvalitnění a zlevnění železniční dopravy, se tomu tak v České republice neděje. **Výběrová řízení na dálkovou dopravu v minulosti** byla MD vypsaná pouze dvě a to v září roku 2005 na trase Pardubice – Liberec a Plzeň – Žatec. Ovšem místo toho, aby tato první výběrová řízení ukázala cestu, jak do budoucna vybírat dopravce, skončila fiaskem a rychlým vystřízlivěním konkurujícím dopravců. Podle serveru projektu HighJet<sup>18</sup> v obou případech totiž nabídli lepší kvalitu i cenu soukromí dopravci. Vyhlášovatel (MD) však nepochopitelně jednotlivé nabídky zveřejnil a vyhlásil druhé kolo. Českým drahám tak byla dána možnost upravit nabídky pro ostatní dopravce z ekonomického hlediska nepřijatelné a výběrové řízení na obě tratě tak vyhrát a vzniklou ztrátu zacetit dotacemi z jiných spojů (tratí).

Východiskem z této situace má napomoci nový zákon **o veřejné dopravě** v současné době vypracovávaným Ministerstvem dopravy ČR intenzivně pracuje. Zákon by měl řešit přístup dopravců na trh veřejné dopravy ve všech dopravních módech

### 2.2.2. Snaha o udržení monopolu ČD

Již zmiňovaný nový zákon o veřejné dopravě by měl tedy přinést několik zásadních změn, kterých jsem se již dotknul na začátku této práce v kapitole Zákony týkající se dané problematiky.

Nejzásadnější změnou by mělo být to, že u smluv o veřejné službě budou povinni objednavatelé vybírat dopravce ve výběrových řízeních. Z této povinnosti ovšem budou stanoveny čtyři výjimky. Jednou z nich je možnost zadat zakázku dopravci, který je vlastněn objednavatelem. To v praxi znamená, že může v podstatě dojít k zakonzervování dnešního stavu a k pokračování objednávání dálkové osobní dopravy státu prostřednictvím MD ČR u ČD a. s., které jsou státem vlastněny taktéž.

---

<sup>18</sup> <http://www.highjet.com>

Dalším výmyslem je zavedení přednosti dotovaných spojů před nedotovanými resp. přednost spojů provozovaných ve veřejném zájmu před spoji komerčními. Uvedu příklad. Pokud bude kapacita dopravní cesty zcela vyčerpána provozováním dotovaných spojů a některý z dalších dopravců bude mít zájem provozovat spoj např. v totožné relaci a navíc na vlastní podnikatelské riziko, tedy bez dotací, na danou dopravní cestu kapacitu nezíská, jelikož jím zavedený spoj není provozován ve veřejném zájmu. Musíme si však uvědomit, že základním posláním státu v tržní ekonomice je zajištění spravedlivého soutěžního prostředí, ze kterého má profitovat nejen stát (úspora dotací), ale i jeho občané (vyšší komfort přepravy).

Navrhuji, aby MD přehodnotilo a připravilo nový návrh zákona o veřejné dopravě a zapracovalo zde povinnost vypisování výběrového řízení a především zpřísnilo výjimky, jež toto řízení mohou obejít a tím tak odstranit částečnou diskriminaci dopravců schopných provozovat stejnou či lepší službu s nárokem na menší dotace popř. bez nároku na dotace.

Dalšího důkazu o zvýhodnění ČD a. s. si můžeme všimnout po odsouhlasení a nabytí účinnosti vyhlášky č. 179/2008 Sb. k 1. 7. 2008 novelizující zákon 77/2002 Sb. Ta určuje převedení Správy dopravní cesty, železniční energetiky, drážní hasiče a odbor provozování dopravy, který sestavuje jízdní řády z ČD na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). SŽDC se tak stala provozovatelem regionálních i celostátních tratí. Do této chvíle na tom nevidím nic podivného. Je to naprosto očekávaný krok předepsaný legislativou Evropské unie a přispívá k rovnoprávnému přístupu na železniční síť všem dopravcům. Avšak dnem 14. 5. 2008 povoluje Sněmovní rozpočtový výbor Ministerstvu dopravy převést 12 miliard korun na Správu železniční dopravní cesty jako prostředek k zaplacení převedeného majetku Českým drahám i přesto, že České dráhy tento majetek nabyly zcela zdarma. Uvedená částka má být určena výhradně na zlepšení podmínek v osobní dopravě.

Domnívám se, že celá transakce je pokusem obejít předpisy Evropské unie. Ve skutečnosti to působí jako skrytá veřejná podpora, která není v zemích EU povolena. České dráhy, potažmo stát, tak získaly nemalé finanční prostředky na obnovu vozového parku a de facto tak zatěžují státní rozpočet, kdežto ostatní dopravci musí získávat prostředky z vlastních zdrojů a nezatěžují tak peněženky občanů.

### **2.2.3. Nádražní budovy v majetku ČD a. s. řízení**

Na základě zákona č. 77/2002 Sb. došlo k rozdělení státní organizace ČD s. o. na akciovou společnost ČD a. s. a státní organizaci SŽDC s. o. Toto rozdělení přiřadilo Českým drahám (mj.) i výpravní budovy železničních stanic. Tento stav má za následek



přednostní přístup dopravce ČD a. s. k odbavovacím prostorům výpravních budov železničních stanic a zastávek, tedy k pokladnám a jiným prodejním a obchodním prostorům a současně možnost odmítnutí zájemce (konkurenta) o totéž.

Důkazem pravdivosti tohoto tvrzení je i nález Ústavního soudu, který rozhodl 19. února 2003 o neústavnosti tohoto zákona, zrušením přílohy č. 1 řešící mj. i vlastnictví železničních stanic. Bohužel do této chvíle nedošlo k naplnění nálezu Ústavního soudu zákonodárnými orgány ČR a ČD a. s. se tudíž chová jako majitel výpravních budov železničních stanic.

Východiskem z této situace bych navrhoval okamžité respektování Ústavního soudu a převedení všech nemovitostí a pozemků, jež dle definice Evropské komise patří do dopravní cesty a infrastruktury.

#### **2.2.4. Výhodnější přístup k finančním prostředkům**

Evropská komise povolila Česku dotovat nákup nových vlakových souprav do roku 2013 maximální částkou 4,8 miliardy korun. To se zdálo vlastníkovy Českých drah (tedy státu) málo, a tak při převádění činností a tudíž i majetku z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty v červenci 2008 ocenil tento majetek na 12 mld. Kč. Ovšem podle předsedy představenstva Sdružení železničních společností Jiřího Mužíka jde o stejný majetek, který měl být původně převeden na SŽDC za 400 milionů korun. Jedná se o traťové distance s několika budovami, mechanizace na údržbu dopravní cesty, některé staniční plochy a drážní hasiči. Navíc tato částka byla navržena pouze vládou a dodnes nebyl proveden žádný znalecký posudek, což je velice nestandardní.

Dalším nástrojem státní podpory je instituce Eurofima. Ta zajišťuje dostatečnou existenci finančních prostředků pro financování nákupu nových či starších železničních vozů po rekonstrukci a lokomotiv určených výlučně pro státní dopravce. V následující tabulce jsou uvedené veškeré dosavadní čerpané úvěry s poskytnutou státní zárukou.

**Tabulka č. 7: Čerpané úvěry od Eurofimy s poskytnutou státní zárukou**

<b>Rok</b>	<b>Zákon</b>	<b>Výše úvěru</b>
2003	516 / 2002	15 mil. EUR
2004	668 / 2004	45 mil. EUR
2005	358 / 2005	45 mil. EUR
2006	180 / 2006	30 mil. EUR
2007	297 / 2007	30 mil. EUR
<b>Celkem</b>		<b>165 mil. EUR</b>

Zdroj: Sbírka zákonů

Má-li stát přebírat garance za pořizování souprav, měl by tak činit u všech dopravců provozující objednanou, příp. i neobjednanou dopravu. Jednoznačně by též prospělo a podpořilo další rozvoj železniční dopravy, pokud by došlo k liberalizaci instituce Eurofima na společnost zastávající principy standardního bankovního ústavu, tedy byla připravena poskytovat finanční prostředky všem dopravcům nejen těm státním.

### **2.2.5. Přístup k informacím**

Mezi další nedostatky trápící dopravce je, dá-li se to tak nazvat, informační embargo spojené s dotacemi. Ačkoliv výše dotací, které objednavatel (obec, kraj, stát) hradí dopravci jsou známy, není znám jejich výpočet (odůvodnění). Jelikož se jedná o veřejné finance, mělo by stanovení výše být rovněž veřejné. Taktéž je-li veřejná služba dotována z veřejných prostředků, má daňový poplatník právo znát více informací, tedy kromě výše dotací i náklady dopravce na poskytnutí daných služeb na daných spojích.

### **2.2.6. Vlastnictví tras**

Pokud by byl splněn požadavek dopravců a byl tak schválen zákon o veřejné dopravě zaručující vypisování výběrových řízení na dopravce, vznikaly by daleko častěji situace, kdy by docházelo ke střídání jednotlivých dopravců na téže trase. V tomto případě mohou nastat problémy jako v nedávné minulosti.

Tak např. v červenci roku 2005 vyhlásil Karlovarský kraj poptávkové řízení na provozovatele drážní dopravy na trati č. 149 Karlovy Vary – Mariánské Lázně. Vyhrála firma Viamont, a. s. Avšak Viamont a. s. nestihl zažádat Správu železniční dopravní cesty o přidělení dopravní kapacity v řádném termínu, a tak i následující rok dopravovaly cestující České dráhy a. s. a společnost Viamont a. s. musela provozování drážní dopravy na této trati oddálit až na nový grafikon 2006/2007.

Aby se této situaci dalo předejít, považoval bych za rozumné následující řešení. Vlastníkem trasy by měl být vždy objednavatel, což je v případě objednané dopravy stát, kraj či obce, v případě neobjednané dopravy samotný dopravce. Pak by se nemělo stávat, že vítěz soutěže (výběrového řízení) musí čekat na přidělení kapacity a zahájení dopravy přes rok, jak tomu bylo v uvedeném případě v Karlovarském kraji.

### **2.2.7. Proces přidělení kapacity**

Předchozí podkapitola „Vlastnictví tras“ a zde uvedený příklad otevírá další diskuzi o problémech se zaváděním nových dopravců na naši železniční síť. Stávající problém by pomohl odstranit nejen zmiňovaný vlastnický vztah k trasám, ale taktéž flexibilnější a rychlejší přidělovací proces kapacity Správou železniční dopravní cesty.

Je jisté, že konstrukce grafikonu vlakové dopravy (GVD) je velice složitým a zdoluhavým procesem. Musí se zkoordinovat mezistátní dálková doprava konstruovaná jako první, poté vnitrostátní dálková doprava, následují regionální spoje, které musí mít samozřejmě návaznost, musí se pracovat s kapacitou staničních kolejí atd., zahrnout nákladní doprava. Dochází při tom k mnoha kolizím, které mívají většinou příčinu v malé propustnosti některých úseků zapříčiněnou např. zastaralým zabezpečovacím zařízením (ZZ), špatným stavem kolejového svršku či spodku nebo v neposlední řadě stavební činností při rekonstrukci železničních tratí a ZZ.

I přes tyto všechny úskalí, jenž musí SŽDC při tvorbě GVD řešit, se domnívám, že by mělo docházet k rozlišení žádosti o přidělení kapacity na dráhy celostátní a regionální zvláště a téměř určitě u takových drah místního významu ústící do železniční sítě jen svým jedním koncem nebo na tratích s malým provozem. Proč tedy nejsou termíny tvořeny ve stejné hierarchii a chronologii jako tvorba GVD? A proč tedy nedat více času krajům a obcím na jedné straně a dopravcům na druhé, při rozhodování o provozovateli drážní dopravy, o trasách a časech na drahách regionálních, když SŽDC stejně jako první musí vyřešit mezinárodní a vnitrostátní dálkové spoje na dráhách celostátních?

### **2.2.8. Nejednotnost trat'ových zabezpečovacích zařízení (ZZ) - Interoperabilita**

V Evropě je několik druhů zabezpečovacích zařízení. Dalo by se říci, že co stát to unikát. Cílem Mezinárodní železniční unie je vytvořit jeden celoevropský zabezpečovací systém. Základními prvky interoperability transevropského konvenčního železničního

systemu jsou vlakové zabezpečovací zařízení *European Rail Traffic Management (ERTMS)* a *European Train Control System (ETCS)* a traťový rádiový systém GSM-R. Vznikla by tak síť, která není přerušovaná a umožňuje osobním nebo nákladním vlakům jet bez rozdílu po jakémkoliv úseku velké transevropské železniční sítě.

### **2.2.9. Nedostatek hnacích vozidel**

Veškeré, kdysi státní lokomotivy, se přesunuly do majetku Českých drah a. s. (nyní i do Cargo ČD a. s.). I přes veškeré pokusy a snahy ostatních dopravců odkoupit některé tyto lokomotivy se, až na pár výjimek, toto nepodařilo, čemuž se nedivím. Každý uskutečněný prodej posiluje konkurenci, což si ČD a. s. uvědomují.

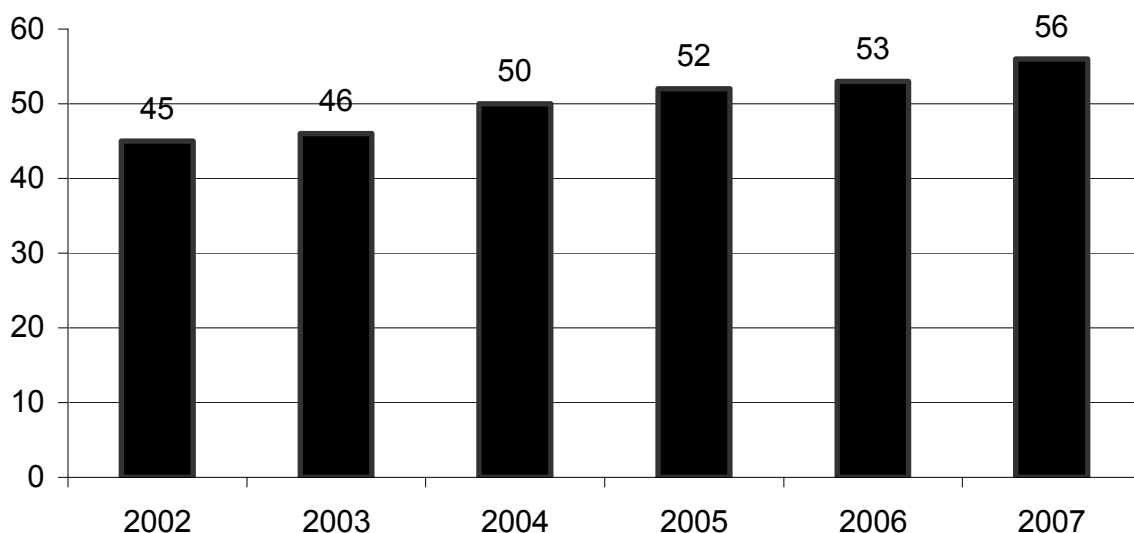
Nákup nových lokomotiv je velmi finančně náročný. Aby se dopravcům vyplatilo pořízení nové lokomotivy, musela by neustále jezdit, čemuž neodpovídá charakter přeprav malých dopravců. A i kdyby už se takové výkony pro nové lokomotivy našly, narazily by nejspíš na potíže kompatibility s naším zabezpečovacím zařízením. Tento problém je rozebrán v jedné z dalších částí této kapitoly.

### 3. Dopravci v ČR

Podle interních materiálů Drážního úřadu Praha je k 20. 11. 2008 v České republice celkem 64 firem držitelů licence pro provozování drážní dopravy na celostátních a regionálních dráhách. Seznam firem, které jsou držitelé této licence a zároveň vlastní osvědčení dopravce tvořící další z podmínek nutných pro provozování drážní dopravy, jsou uvedeny v přílohách. Hlavní náplní podnikatelské činnosti je však provozování drážní dopravy jen pro několik firem z tohoto seznamu. Ostatní jsou převážně stavební firmy nebo firmy provozující dopravu převážně pro vlastní potřebu a na trhu železniční dopravy se jako dopravce významně neúčastí.

Následující obrázek ukazuje nárůst počtu provozovatelů drážní dopravy s platnou licencí na dráhu celostátní nebo dráhy regionální a s osvědčením dopravce mezi roky 2002 a 2007. Počet dopravců využívajících železniční dopravní cestu mírně narůstá (údaje jsou vždy k 31. 12. příslušného roku).

Obrázek č. 3: Vývoj počtu dopravců v ČR



Zdroj: Výroční zprávy SŽDC z let 2002 až 2007

#### 3.1. Osobní dopravci

Z 64 firem vlastníků licencí a osvědčení dopravce se jen opravdu hrstka zabývá pravidelnou osobní dopravou. Je to dáno faktem, že osobní dopravu nelze (až na výjimky)

provozovat bez dotací a dokud se cesta k těmto zdrojům neotevře (pomocí právních předpisů), bude tento stav neměnný.

Dalo by se říci, že především z historických důvodů, ale i z absence zákonů podporující konkurenční prostředí (např. zákon o veřejné dopravě), jsou největším provozovatelem osobní drážní dopravy České dráhy a. s.. Jejich vozidla můžeme vidět téměř na všech tratích. Na celkovém objemu osobní dopravy 118,4 mil. vlkm<sup>19</sup> za rok se podílí stále neskutečnými 99,2 procenty.

Ostatní dopravci zabývající se pravidelnou osobní dopravou co se týče statistik spíše paběrkují, avšak v podvědomí nejen odborné, ale i široké veřejnosti, své místo mají. Patří sem společnosti VIAMONT a. s., Jindřichohradecké místní dráhy, a. s., Railtrans s. r. o., OKD, Doprava, akciová společnost a Veolia Transport Morava a. s.

Ze skupiny těchto firem provozujících osobní dopravu je na tom společnost VIAMONT a. s. co do velikosti objemu dopravy nejlépe. Historie této společnosti se píše od roku 1992 a dnes již provozuje dopravu na třech tratích. Od roku 1997 je to na trati č. 045 Trutnov – Svoboda nad Úpou, o rok později na trati č. 145 Sokolov – Kraslice a od roku 2006 (u obou je společnost navíc i provozovatelem dráhy) a poslední je trať č. 149 Karlovy Vary dol. n. – Mariánské Lázně.

Dalším dopravcem jsou Jindřichohradecké místní dráhy, a. s. Mohou se pyšnit hned po tehdejších Českých dráhách vlastnictvím vůbec první vydané licence k provozování veřejné drážní dopravy. Stalo se tak v červnu roku 1995 a působí dodnes. Nejen že provozují dráhu i drážní dopravu na úzkorozchodných tratích Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice, ale taktéž tyto tratě vlastní. V zimních měsících se velkou měrou podílejí na dopravní obslužnosti odlehlých míst jihočeského regionu, kdežto v letním období slouží jako dopravní tepna náporu turistů.

Společnost Railtrans s. r. o. působí na trhu od roku 2003. Provozuje regionální drážní dopravu od září 2004 na trase Zittau – Liberec. V roce 2005 byla tato trasa prodloužena přes Varnsdorf až do německého města Seifhennersdorf kam jezdí dodnes.

Dalším průkopníkem v provozování regionální železniční dopravy je společnost OKD, Doprava, akciová společnost. Zajišťuje dopravu na trati č. 313 Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Na dvaceti kilometrové trati provozuje 9 párů vlaků denně.

---

<sup>19</sup> Celkový objem osobní dopravy uvedený ve Výroční zprávě Drážního úřadu za rok 2007.

Poslední z dopravců zabývajících se osobní dopravou je společnost Veolia Transport Morava a. s. působící na tratích č. 293 Šumperk – Sobotín – Kouty nad Desnou, které jsou majetkem Svazku obcí údolí Desné.

Mezi další společnosti využívající železniční dopravní cestu patří např. KŽC Doprava, s. r. o. nebo Posázavský pacifik – Doprava, s. r. o. Tyto dopravci neprovozují pravidelnou osobní dopravu v pravém slova smyslu, ale spíše víkendové nebo prezentační jízdy historických vozidel při různých výročních nebo tématických akcích.

Porovnání objemu osobní dopravy jednotlivých společností za léta 2006 a 2007 uvádím v následující tabulce. Hodnoty udávají veškeré objemy osobní dopravy (nejen z pravidelné dopravy).

**Tabulka č. 8: Výkony dopravců v osobní dopravě v letech 2003 - 2007**

Rok	Výkon [vlkm]
2003	108 413 881
2004	109 374 908
2005	113 298 184
2006	116 302 650
2007	118 387 288

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC za rok 2007

**Tabulka č. 9: Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě v roce 2007**

Dopravce	vlkm
České dráhy, a. s.	99,27 %
VIAMONT a. s.	0,33 %
OKD, Doprava, akciová společnost	0,12 %
Ostatní dopravci	0,28 %

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC za rok 2007

## 3.2. Nákladní dopravci

Narozdíl od dopravy osobní se doprava nákladní může pyšnit daleko pestřejším prostředím. Jednak co do počtu dopravců, tak i jednotlivých výkonů. Napomáhá tomu skutečnost, že tento druh dopravy není dotován, tudíž odpadá boj o tyto finanční prostředky a konkurenční prostředí se zdá být daleko čistější a přístup všech dopravců rovnocenný.

Dominantní roli zde sehrávají opět České dráhy a. s., prostřednictvím vytvořené dceřiné společnosti ČD Cargo a. s., která svými výkony zaujímá páté místo v EU. Výkony

v nákladní dopravě a podíl ČD Cargo a.s. a ostatních dopravců na celkovém výkonu ukazují následující dvě tabulky.

**Tabulka č. 10: Výkony dopravců v nákladní dopravě v letech 2003 – 2007**

Rok	Výkon [vlkm]
2003	45 500 610
2004	44 035 824
2005	41 458 299
2006	42 084 461
2007	43 466 460

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC za rok 2007

**Tabulka č. 11: Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2007**

Dopravce	Výkon [vlkm]
České dráhy, a. s. (ČD Cargo a. s.)	93,91 %
OKD, Doprava, akciová společnost	1,87 %
UNIPETROL DOPRAVA, s. r. o.	1,38 %
Trat'ová strojní společnost, a. s.	0,99 %
VIAMONT a. s.	0,65 %
Ostatní dopravci	1,20 %

Zdroj: Výroční zpráva SŽDC za rok 2007

Domnívám se, že nárůstu počtu dopravců zabývajících se nákladní dopravou napomáhá vidina společností zprůhlednit toky finančních prostředků spojených s přepravou nákladů a taktéž možnost vlastního organizování dopravy. Patří sem např. těžební společností, společností zabývajících se zpracováním ropy nebo stavební firmy.

Jeden z takto vzniklých dopravců je OKD, Doprava, akciová společnost, po společnosti ČD Cargo druhým největším nákladním železničním dopravcem v ČR z hlediska objemu výkonů na železniční síti SŽDC.

Zabývá se železniční nákladní dopravou po celém území ČR, prostřednictvím dceřiné firmy ŽDD také na Slovensku. Ve spolupráci s dopravci z dalších států pak expanduje i do Německa a Polska.

Vedle vlečkové sítě v rámci OKD také provozuje (nebo provozovala) několik větších či menších vleček, např. vlečku elektráren Dětmárovice, Mělník, Hodonín, Poříčí a Tušimice, vlečkový areál v bývalé firmě Poldi Kladno, dále vlečky Precheza Přerov, Fosfa Poštorná, Teplárna Dvůr Králové nad Labem aj.



V srpnu 2008 firma oznámila, že od společnosti Viamont a. s., odkoupila veškeré aktivity společnosti související s nákladní dopravou a provozováním vleček. Jedná se o činnosti vyčleněné z mateřského Viamontu a. s. vyčleněny do nově založené firmy Viamont Cargo a. s.. Podle ČTK ze dne 3. 12. 2008 spojení obou dopravců posvětil antimonopolní úřad. Společnost OKD Doprava spojením s Viamont Cargo a. s. významně posiluje své postavení v oblasti železniční nákladní dopravy.

Další významnější společností je UNIPETROL DOPRAVA, s. r. o. Zabývá se dopravou a přepravou zejména chemických produktů po železnici, především pro členy skupiny UNIPETROL. Železniční přepravu vozových zásilek zajišťuje prostřednictvím spedičních společností s veřejnými dopravci a také vlastními vlaky se soukromými dopravci po síti celostátních drah včetně vazby na jiné veřejné soukromé dopravce v zahraničí.

Ostatní dopravci hrají méně významnou roli z hlediska celkového objemu nákladní dopravy. Jsou to především firmy, jejichž hlavní náplní je stavební činnost a tak veškerý objem přepravy činní jen návoz či odvoz stavebního materiálu na stavby – nejčastěji spojené s modernizací železniční infrastruktury.

Zajímavým ukazatelem uvedeným v následující tabulce, může být i počet hnacích vozidel jednotlivých dopravců. U počtu vozů je to diskutabilní, jelikož většinu vozů si dopravci pronajímají od ostatních subjektů.

**Tabulka č. 12: Počty hnacích vozidel jednotlivých dopravců**

Název	Počet hnacích vozidel
ČD Cargo, a. s.	986
České dráhy, a. s.	962
OKD, Doprava, akciová společnost	112
Traťová strojní společnost, a. s.	101
VIAMONT a. s.	43
Unipetrol Doprava, a. s.	38

Zdroj: Výroční zpráva Drážní úřadu za rok 2007

## Závěr

Na doporučení Evropské unie pro zrovnoprávnění přístupu všech dopravců na železniční síť České republiky bylo roku 2002 rozhodnuto přetransformovat tehdy státní podnik České dráhy. Podle vzoru některých evropských států vznikly dvě nástupnické organizace České dráhy a. s. a Správa železniční dopravní cesty. Cílem transformace bylo oddělit provozovatele dráhy od provozovatele drážní dopravy a dát tak možnost otevřít dopravní trh potencionálním dopravcům. Transformace probíhá v určitých vlnách dodnes.

V první fázi se staly ČD provozovatelem dráhy a zároveň provozovatelem drážní dopravy, za což byly velice často kritizovány hlavně ze strany ostatních dopravců a SŽDC měla za úkol hospodařit s majetkem státu, který tvoří především dopravní cesta.

Další krok k dokončení transformace byl učiněn 1. června 2008, kdy vstoupila v platnost novela zákona o Českých drahách. Tato novela převedla povinnost provozovat celostátní a regionální tratě na Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci. Spolu s tím byl převeden i majetek v hodnotě přibližně 12 mld. Kč a zhruba 11 tis. zaměstnanců. SŽDC se tímto datem skutečně začala starat vlastními silami o technický stav kolejí a provozovat drážní dopravu na dráze celostátní a drahách regionálních.

Do ukončení procesu transformace ČD ještě schází vyřešit např. majetkové vztahy a přístupové pravomoci dopravců k nádražním budovám, dořešení majetkových vztahů k pozemkům pod kolejemi a k telekomunikačním zařízením.

Nasměrování legislativy související s přístupem na železniční síť v ČR je podle mého názoru dobré. Chybí mi zde jen větší tlak ostatních dopravců na ztlumení výsadního téměř monopolního postavení Českých drah a. s. Pro zlepšení stavu je dobré vytvářet organizovaná sdružení jako je například Sdružení železničních společností vytvářející opozici a dialog mezi všemi zainteresovanými stranami.

Mezi asi největší úskalí v přístupu na železniční síť v ČR patří získávání zakázek veřejné služby. Zatímco relativně dobře funguje nákladní doprava, kde konkurence už existuje, v osobní dopravě tomu tak není. Soukromé rychlíky na českých tratích nenajdete, ministerstvo dopravy sice slibovalo výběrová řízení, která by umožnila, aby se na našich tratích objevili i jiní dopravci, ale žádná vypsána nebyla. Ministerstvo dopravy se odvolává na to, že čeká na nový zákon o Veřejné dopravě.

Na regionálních tratích vládnu kraje fakticky ovládající železniční dopravu pomocí dotací. Dopravu, až na malé výjimky, objednávají stále u Českých drah, které si vzhledem k zastaralému vozovému parku mohou dovolit velice nízké ceny.

Situace v nákladní dopravě je na tom o poznání lépe než doprava osobní. Může za to nezávislost dopravců na státním rozpočtu a také efektivnější zacházení s finančními prostředky jednotlivých firem a vytváření tak menších (průhlednějších) společností zabývajících se nákladní železniční dopravou.

Avšak když si uvědomím, že přístup na železniční síť byl otevřen již v roce 1995, tedy před třinácti lety, tak zas tak zajímavá čísla, co se podílu „nových“ dopravců na celkovém objemu dopravy týče, nenacházím. Nemyslím si, že by železniční dopravci byli málo schopní, ale spíš se velké množství přeprav realizuje stále na silnici.

A není se čemu divit. Dnešní výrobní společnosti minimalizují skladové náklady, a vyžadují proto přepravu just-in-time, což dnes není schopna železnice nabídnout. Naproti tomu flexibilní silniční doprava ano. Východiskem z této situace nabízí investice do terminálů kombinované dopravy a napojení velkých průmyslových zón na železniční dopravu. Výsledkem by mělo být propojení silniční a železniční dopravy a využívání předností každé z nich a navzájem se doplňovat.

V dopravě osobní je situace podstatně složitější. Bez dotací (až na výjimky) provozovat osobní drážní dopravu nelze, tím pádem kdo má přístup ke státním dotacím, ten jezdí. Posun vpřed mohou učinit jen kvalitně vypisovaná výběrová řízení.

Co jiného může donutit dopravce ke zvyšování jimi nabízených služeb než existence konkurence. Dpravce je tak neustále nucen dokazovat objednavateli, že právě on je ten nejlepší na splnění jeho požadavků.

Největší výhodu konkurence spatřuji v tom, že posouvá železniční dopravu dopředu, aniž by to vyžadovalo energii, zásah nebo regulaci ze strany státu. Dochází tak k samovolnému procesu, ze kterého profitují ti nejdůležitější – zákazníci.

Z této práce je patrné, že nevýhody dosavadního průběhu liberalizace železničního dopravního trhu převyšují výhody. A proto bych chtěl apelovat na náš zákonodárný systém k dokončení transformace a k nastartování využívání pozitiv, které liberalizace přináší.

# SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- [1] *Ministerstvo vnitra České republiky, Sbirka zákonů* [online]. c2005 [cit. 2008-02-20]. Dostupné z <<http://www.mvcr.cz/sbirka>>
- [2] *Ministerstvo dopravy České republiky* [online]. c2006 [cit. 2008-02-15]. Dostupné z <<http://www.mdcr.cz>>
- [3] *Drážní úřad* [online]. c2006 [cit. 2008-02-20]. Dostupné z <<http://www.du-praha.cz>>
- [4] *Dopravní noviny* [online]. c2004 [cit. 2008-02-16]. Dostupné z <<http://www.dnoviny.cz>>
- [5] *Ministerstvo financí České republiky* [online]. c2005 [cit. 2008-04-02]. Dostupné z <<http://www.mfcr.cz>>
- [6] *Správa železniční dopravní cesty* [online]. c2004 [cit. 2008-03-01]. Dostupné z <<http://www.szdc.cz>>
- [7] *Sdružení železničních společností* [online]. c2007 [cit. 2008-04-10]. Dostupné z <<http://www.rail.cz>>
- [8] *Želpage – elektronický magazín o dráhách* [online]. c2001 [cit. 2008-03-25]. Dostupné z <<http://www.zelpage.cz>>
- [9] *Senát Parlamentu České republiky* [online]. c2008 [cit. 2008-02-17]. Dostupné z <<http://www.senat.cz>>
- [10] *VLAKY.NET* [online]. c2008 [cit. 2008-02-03]. Dostupné z <<http://www.vlaky.net>>
- [11] *Dopravní web* [online]. c2005 [cit. 2008-04-05]. Dostupné z <<http://www.dopravni.net>>
- [12] *Ekolist.cz* [online]. [cit. 2008-10-29]. Dostupné z <<http://www.ekolist.cz>>
- [13] *iDnes.cz* [online]. c2008 [cit. 2008-11-12]. Dostupné z <<http://www.idnes.cz>>
- [14] *HighJet* [online]. c2008 [cit. 2008-11-13]. Dostupné z <<http://www.highjet.cz>>
- [15] *Wikipedie – otevřená encyklopedie* [online]. [cit. 2008-11-23]. Dostupné z <<http://www.wikipedia.cz>>
- [16] *Informační systém o veřejných zakázkách – uveřejňovací subsystém* [online]. c2006 [cit. 2008-11-22]. Dostupné z <<http://www.isvzus.cz>>

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek č. 1: Funkční schéma železničního sektoru .....	20
Obrázek č. 2: Organizační schéma Drážního úřadu .....	23
Obrázek č. 3: Vývoj počtu dopravců v ČR .....	52

# SEZNAM TABULEK

Tabulka č. 1: Soukromé tratě .....	28
Tabulka č. 2: Termíny přidělovacího procesu.....	30
Tabulka č. 3: Soukromý provozovatelé drah .....	32
Tabulka č. 4: Vstupní data pro SWOT analýzu .....	39
Tabulka č. 5: Výsledné strategie .....	40
Tabulka č. 6: SWOT analýza .....	41
Tabulka č. 7: Čerpané úvěry od Eurofimy s poskytnutou státní zárukou .....	49
Tabulka č. 8: Výkony dopravců v osobní dopravě v letech 2003 - 2007.....	54
Tabulka č. 9: Podíl dopravců na výkonech v osobní dopravě v roce 2007.....	54
Tabulka č. 10: Výkony dopravců v nákladní dopravě v letech 2003 – 2007.....	55
Tabulka č. 11: Podíl dopravců na výkonech v nákladní dopravě v roce 2007.....	55
Tabulka č. 12: Počty hnacích vozidel jednotlivých dopravců.....	56

## SEZNAM ZKRATEK

a. s.	Akciová společnost
ČD	České dráhy
DÚ	Drážní úřad
GVD	Grafikon vlakové dopravy
JŘ	Jízdní řád
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
s. o.	Státní organizace
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
vlkm	Vlakový kilometr
ZZ	Zabezpečovací zařízení

# SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1: Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních

Příloha č. 2: Přehled provozovatelů drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních

Příloha č. 3: Seznam dopravců s licenci na vlečky



## Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních

Výměr MF č. 01/2008 ze dne 29. listopadu 2007.

### A. Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro nákladní vlak:

#### Provozování dopravní cesty (Řízení provozu)

S1E 53,31 Kč / vlkm

S1C 48,46 Kč / vlkm

S1R 43,61 Kč / vlkm

#### Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty

(Infrastruktura dopravní cesty)

S2E 70,63 Kč / 1 000 hrtnm

S2C 58,86 Kč / 1 000 hrtnm

S2R 44,15 Kč / 1 000 hrtnm

### B. Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro vlak osobní přepravy:

#### Provozování dopravní cesty (Řízení provozu)

S1E 9,23 Kč / vlkm

S1C 7,67 Kč / vlkm

S1R 6,50 Kč / vlkm

#### Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty

(Infrastruktura dopravní cesty)

S2E 52,96 Kč / 1 000 hrtnm

S2C 42,09 Kč / 1 000 hrtnm

S2R 35,67 Kč / 1 000 hrtnm

### C. Maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních pro 1 vlak se vypočte podle vzorce:

$$C_m = C_1 + C_2$$

$$C_1 = S_{1E} \cdot L_E + S_{1C} \cdot L_C + S_{1R} \cdot L_R$$

$$C_2 = \frac{Q}{1000} \cdot (S_{2E} \cdot L_E + S_{2C} \cdot L_C + S_{2R} \cdot L_R) \cdot n$$

**a) na tratích bez trakčního vedení:**

$$C_m = (S_{1E} \cdot L_E + S_{1C} \cdot L_C + S_{1R} \cdot L_R) + \frac{Q}{1000} \cdot (S_{2E} \cdot L_E + S_{2C} \cdot L_C + S_{2R} \cdot L_R) \cdot n$$

**b) na tratích s trakčním vedením:**

$$C_m = (S_{1E} \cdot L_E + S_{1C} \cdot L_C + S_{1R} \cdot L_R) + \frac{Q}{1000} \cdot (S_{2E} \cdot L_E + S_{2C} \cdot L_C + S_{2R} \cdot L_R) \cdot n \cdot e$$

kde:

- $C_m$  = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu
- $C_1$  = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu vztažená k provozování dopravní cesty (řízení provozu)
- $C_2$  = maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu vztažená k zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty)
- $S_1$  = cena za 1 vlkm jako podíl ceny za provozování dopravní cesty (řízení provozu) na jeden vlakový kilometr:  
 $S_{1E}$  – na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému<sup>1)</sup>  
 $S_{1C}$  – na ostatních tratích dráhy celostátní<sup>1)</sup>  
 $S_{1R}$  – na dráhách regionálních<sup>1)</sup>
- $S_2$  = cena za 1000 hrtkm pro příslušný druh vlaku daná jako podíl ceny za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty) za tisíc hrubých tunových kilometrů  
 $S_{2E}$  – na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému<sup>1)</sup>  
 $S_{2C}$  – na ostatních tratích dráhy celostátní<sup>20)</sup>  
 $S_{2R}$  – na dráhách regionálních<sup>1)</sup>
- $L$  = vzdálenost jízdy vlaku v kilometrech zaokrouhlená na celé km nahoru  
 $L_E$  – na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému 1)  
 $L_C$  – na ostatních tratích dráhy celostátní 1)  
 $L_R$  – na dráhách regionálních 1)
- $Q$  = hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná  
– **pro nákladní vlak** jako součet hmotností železničních kolejových vozidel zařazených do vlaku (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových hnacích vozidel) a hmotnosti přepravovaných věcí, osob a živých zvířat v tunách zaokrouhlený na celé tony nahoru  
– **pro vlak osobní přepravy** jako součet hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných

<sup>20</sup> Zařazení dráhy do příslušné skupiny podle charakteru tratě uvede přidělcce v prohlášení o dráze vydávaném podle § 34c zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Zařazení se řídí sdělením MD č. 111/2004 Sb. (tratě označené „E“) a usnesením vlády č. 766 ze dne 20. prosince 1995 (tratě označené „R“).

kolejových vozidel na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových hnacích vozidel) a hmotnosti přepravovaných věcí a cestujících (počet míst k sezení x 0,08) v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru

$n$  = koeficient zohledňující použití vozidel s naklápěcí skříní

$e$  = koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích

Jede-li vlak po obou typech tratí (s trakčním vedením a bez trakčního vedení) vypočte se maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jako součet maximální ceny za použití dopravní cesty na trati bez trakčního vedení podle písm. a) a na trati s trakčním vedením podle písm. b).

#### D. Koeficient zohledňující použití vozidel s naklápěcí skříní „n“

<i>Položka č.</i>	<i>n =</i>
1. u vlaků s vozidly s naklápěcími skříněmi	1,25
2. u vlaků s vozidly s naklápěcími skříněmi v případě, že využití naklápěcí technologie není dovoleno	1,00
3. ve všech ostatních případech	1,00

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

<i>Položka č.</i>	<i>e =</i>
1. při použití činných hnacích vozidel nezávislé trakce <sup>2)</sup>	1,075
2. ve všech ostatních případech	1,000

#### F. Použití železniční dopravní cesty nestandardními vlaky

Při použití železniční dopravní cesty pro zkoušky vozidel při rychlosti vyšší, než je nejvyšší dovolená rychlost na příslušném úseku trati, nebo s hmotností na nápravu vyšší, než je pro příslušný úsek trati stanovena, zvyšuje se maximální cena  $C_m$  o 100 %.

#### G. Užívání železniční dopravní cesty v rozporu s přidělenou kapacitou

Pokud dopravce po období jednoho měsíce využívá méně než 50 % přidělené trasy vlaku, je přidělcem oprávněn požadovat uhrazení poplatku, který se nejvýše rovná maximální ceně, kterou by dopravce zaplatil za vlakové kilometry přidělené a nevyužité kapacity.

<sup>2)</sup> kromě případů nutných k obnově sjízdnosti tratí po mimořádných událostech v drážní dopravě (po nehodách, či živelných pohromách apod. - do obnovení normálního provozu) a údržby tratí, tj. při plánovaných i neplánovaných výlukách kolejí, trakčního vedení apod., a jiných událostech znemožňujících použití závislého hnacího vozidla na elektrizované trati (např. při přerušení dodávky elektrické energie od dodavatele apod.)

Nárokování této sankce ze strany přidělce je možné jen v případě vyčerpání kapacity dané trati, kde dopravce přidělenou kapacitu řádně nevyužíval.

**Přehled provozovatelů drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních**  
(k 20. 11. 2008)

	Kategorie dráhy	Druh	Obchodní jméno	Osvědčení
1	cr	vn	OKD, Doprava, akciová společnost	016
2	r	nlt	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	006
3	cr	vno	Puš, s.r.o.	40
4	c	v	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	009
5	cr	t	TOMI-REMONT a.s.	36
6	cr	t	VIAMONT, a.s.	034
7	cr	vo	VIAMONT, a.s.	034
8	cr	t	OHL ŽS Brno, a.s.	8
9	cr	von	Společnost železniční - výtopna Jaroměř	38
10	cr	vt	GJW Praha, spol. s r.o.	28
11	cr	t	SGJW Hradec Králové, spol. s r.o.	23
12	c	t	AŽD Praha, s.r.o.	39
13	cr	vt	TORAMOS s.r.o.	25
14	c	lt	MTH Praha a.s.	43
15	cr	lt	LOKO TRANS s.r.o.	008
16	c	t	Elektrizace železnic Praha a.s.	29
17	s	v	REGENA, spol. s r.o.	53
18	c	v	VIAMONT, a.s.	034
19	cr	t	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	009
20	cr	nl	České soukromé dráhy, spol. s r.o.	42
21	cr	t	SANRE spol. s r.o.	7
22	cr	vt	Elektrizace železnic Praha a.s.	29
23	rs	v	První Krušnohorská žel. spol. B.G.F.B., s.r.o.	11
24	cr	t	SEŽEV-REKO, s.r.o.	9
25	cr	tv	OKD, Doprava, akciová společnost	016
26	cr	tv	SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.	6
27	cr	v	VIAMONT, a.s.	034
28	cr	n	Spolek přátel místních drah	47
29	cr	t	N&N-Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.	19
30	c	v	OKD, Doprava, akciová společnost	016
31	crs	t	STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC, a.s.	35
32	c	v	UNIPETROL DOPRAVA, a.s.	008
33	cr	vlt	UNIPETROL DOPRAVA, a.s.	008
34	c	vt	TRAMO RAIL, a.s.	31
35	cr	t	Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.	51
36	cr	t	RUTR, spol. s r.o.	10
37	cr	t	JARO Česká Skalice, s.r.o.	50
38	cr	t	Stavební firma CARDA - MÜLLER s.r.o.	54
39	cr	vt	IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.	55
40	cr	vt	Viamont DSP, a.s.	61
41	cr	t	Chládek & Tintěra, a.s.	56
42	cr	t	EDIKT a.s.	014
43	c	t	Elektrizácia železnic, Kysak, akciová spoločnosť	59
44	cr	t	Trakce, a.s.	63

45	cr	t	Skanska DS a.s.	62
46	cr	vl	DBV-ITL, s.r.o.	66
47	cr	t	Stavby silnic a železnic, a.s.	67
48	cr	t	NOR, a.s.	002
49	cr	t	MIKO Havlíčkův Brod spol. s r.o.	78
50	cr	ovtn	RAILTRANS s.r.o.	70
51	cr	t	KK - provoz a opravy lok. s.r.o.	71
52	cr	n	Železniční společnost Tanvald o.p.s.	nemá
53	cr	v	VÍTKOVICE Doprava, a.s.	76
54	cr	ov	Connex Česká Železniční, s.r.o.	74
55	cr	von	ZABABA, s.r.o.	75
56	cr	ovt	Posázavský Pacifik - doprava s.r.o.	77
57	cr	vt	Ostravská dopravní společnost, a.s.	79
58	cr	v	OHL ŽS Brno, a.s.	80
59	cr	t	FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.	84
60	cr	vt	Traťová strojní společnost, a.s.	81
61	cr	v	BUTRACO s.r.o.	nemá
62	cr	ov	Connex Morava a.s.	82
63	cr	ovn	Lokálka Group, o.s.	83
64	cr	t	SART - stavby a rekonstrukce a.s.	85
65	cr	t	Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, s.r.o.	010
66	cr	v	Mostecká uhelná a.s.	88
67	cr	v	RM LINES, a.s.	89
68	cr	v	LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	nemá
69	cr	t	Dopravní stavby Jihlava, s.r.o.	nemá
70	cr	n	KŽC Doprava, s.r.o.	90
71	cr	v	Středočeská železniční společnost s r.o.	nemá
72	cr	v	SD - kolejová doprava, a.s.	001
73	cr	l	CZ Logistics, s.r.o.	004
74	c	v	OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o.	003
75	cr	v	BF Logistics s.r.o.	005
76	cr	ov	MAX Cargo s.r.o.	nemá
77	cr	t	TCHAS-SERVIS, s.r.o.	nemá
78	cr	v	VIAMONT Cargo, a.s.	030
79	cr	ovtln	ČD Cargo, a.s.	022
80	r	ovtln	ČD Cargo, a.s.	022
81	r	vt	TORAMOS s.r.o.	nemá
82	cr	t	inTERRA CZ s.r.o.	nemá
83	cr	v	METRANS a.s.	nemá
84	cr	ovtln	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	006
85	cr	ovtln	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	006
86	cr	votln	VIAMONT, a.s.	034
87	cr	votln	OKD, Doprava, akciová společnost	016
88	cr	votln	VIAMONT, a.s.	034
89	r	von	Connex Morava a.s.	64
90	c	ovzltln	České dráhy, a.s.	69
91	r	votln	České dráhy, a.s.	69

c licence je udělena na celostátní dráhu

r licence je udělena na regionální dráhy

- s licence je udělena na speciální dráhu
- o přeprava osob
- v přeprava věcí
- n přeprava za účelem nostalgie a prezentace historických vozidel
- t přeprava traťových prostředků, stavebních mechanismů apod.
- l přeprava hnacích vozidel za účelem zkoušek a oprav apod.

Zdroj: Interní materiály Drážního úřadu Praha

## Seznam dopravců s licenci na vlečky (k 15. 5. 2008)

	Obchodní jméno	IČ
1	ADW ARGO, a.s.	49969846
2	AGPI, a.s. Písek	00112836
3	AGRO Blatná a.s.	48202479
4	Agro Bohemia s.r.o.	64356108
5	AGRO CONSULTING, s.r.o.	62361317
6	AGRO CS a.s.	64829413
7	AGRO Dašice, a.s.	46505946
8	Agropodnik a.s. Hradec Králové	47452595
9	AGROPODNIK a.s. Velké Meziříčí	46982761
10	Agropodnik Svitavy, a.s.	47452765
11	AGROPODNIK, a.s.	48244961
12	AGROSLUŽBY Rokycany a.s.	47719478
13	Agroslužby, a.s.	45358150
14	AKOR, s.r.o.	49435469
15	AKTIVA a.s.	25225511
16	ALSTROM Power, s.r.o., ALSTROM Group	47916044
17	ANTONÍN BEZDÍČEK	70259801
18	ARGO CONSULTING, s.r.o.	62361317
19	Báňské stavby Most, a.s.	44569858
20	BPS-Prastav, s.r.o.	63996481
21	Budějovický Budvar n.p.	00514152
22	CONOL s.r.o.	25032577
23	Cukrovar Velvary a.s.	61673200
25	ČEPRO, a.s.	60193531
26	České dráhy, a.s.	70994226
27	Českomoravský cement, a.s., nástupnická společnost	26209578
28	Českomoravský len, a.s.	46679138
30	ČMKS Logistics, s.r.o.	62957937
32	DAEWOO AVIA TRANS s.r.o.	25717090
33	DAKA - CZ, a.s.	46505091
34	Doagra, a.s.	45357382
35	DOČEŠ, s.r.o.	13503871
36	DOMES Bylany, s.r.o.	40231127
37	DOPAZ s.r.o.	90701200
38	Dopravní a inženýrské služby s.r.o.	26023881
39	DOSTA, s.r.o.	46887261
40	Drahoslav Mráček	26028450
41	DRIS - Družstvo inženýrských služeb	00480894
42	DT výhybkárna a mostárna a.s.	46962778
43	Duropack Bupak Obaly a.s.	45022534
44	EASTMAN SOKOLOV, a.s.	00011771
45	EDOP s.r.o.	26084708
46	EGE spol. s r.o.	15771695
47	EKOMETAL spol.s r.o.	16735404
48	Elektrizace železnic Praha a.s.	47115921
49	ENERGASPOL, a.s.	25010905



50	ESON s.r.o.	47308214
51	FERAMO METALLUM INTERNATIONAL, s.r.o.	46962913
52	Ferona, a.s.	26440181
53	FERROMET GROUP, s.r.o.	47549742
54	Fezko, vlnářské závody a fezárný, a.s.	46679073
55	FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.	25317628
56	GJW Praha, spol. s r.o.	41192869
57	Grana, a.s.	60066245
58	H.T. - CORVUS, spol. s r.o.	25844253
59	HELIOR CZ a.s.	25640011
60	HERKULES KHKD s.r.o.	49623770
61	Chládek & Tintěra, a.s.	62743881
62	Chlumčanská doprava s.r.o.	25238922
63	CHODOS CHODOV s.r.o.	48365971
64	IDS-Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.	25869523
65	Impress, a.s.	46506381
66	Ing. František SMOLA	60147261
67	Ing. Jan DUDÁČEK	15350967
68	Ing. Jan Lakomý	68189834
69	Ing. Josef Chrbját	64482782
70	Ing. Miloslav Šmíd	64205282
71	Ing. Miroslav Holubář	64725073
72	INSKY spol. s r.o.	00671533
73	INTERMA, a.s.	63145057
74	International Power Opatovice, a.s.	45534292
75	IP servis s.r.o.	25859374
76	ISTAR, s.r.o.	41327331
77	JÁKL Karviná, a.s.	47672781
78	Javořice, a.s.	63492202
79	Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	62509870
80	JIPOK, s.r.o.	25182218
82	Jiří Podojil - JIPOK	12906522
83	JOANNES, s.r.o.	61678937
84	Josef Pekárek	47006102
85	Juraj Ág	70905207
86	K+K COAL s.r.o.	44566034
87	Klub přátel lokálky	44555687
88	Kordárna, a.s.	00012157
89	KORYNA nábytek, a.s.	25320769
90	Kovohutě Mníšek a.s.	45148112
91	Kovohutě Příbram nástupnická, a.s.	27118100
92	KOVOSVIT MAS, a.s.	26047284
93	KOVOŠROT Děčín, a.s.	47782978
94	Kovošrot Kladno, a.s.	60193620
95	Kovošrot Praha, a.s.	45805962
96	Králodvorské železářny ENERGO, s.r.o.	48951412
97	KRKONOŠSKÉ PAPIRNY, a.s.	45534284
98	KRONOTRANS JIHLAVA s. r.o.	26968649
99	Krušnohorské strojírny a.s.	44569271
100	KŽC Doprava, s.r.o.	27423069

101	Lafarge Cement, a.s.	14867494
102	LASSELSBERGER, a.s.	25238078
103	Lias Vintířov, lehký stavební materiál, k.s.	46882324
104	LOKO TRANS s.r.o.	60731796
105	Lokomont s.r.o.	60728566
106	Lomy Mořina spol. s r.o.	61465569
107	LYBAR, a.s. Velvěty	49901869
108	Marcela Čechová	45882177
109	METRANS a.s. pro mezinárodní zasilatelství a dopravu	40763811
110	MIKO Havlíčkův Brod spol. s r.o.	60915081
111	Mikyska s.r.o.	25844806
112	Milan Tůma K + T	42485886
113	Mittal Steel Ostrava a.s.	45193258
114	MJM Litovel a.s.	45193592
115	Mlékárna Hlinsko s.r.o.	48169188
116	MLÝNY OLOMOUC a.s.	16626265
117	MORAGRO, a.s. v Prostějově	49968157
118	MORAVIA METAL, spol. s r.o.	48906557
119	Mostecká uhelná a.s.	27261824
120	MOVO Plzeň spol. s r.o.	46887989
121	MULTIP Moravia s.r.o.	16627971
122	MVV Energie CZ a.s.	
123	N&N-Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.	44564287
124	NOR a.s.	13585312
125	Obilní lihovar Kralupy, a.s.	46356916
126	OHL ŽS, a.s.	46342796
127	OKD Doprava, akciová společnost	47675977
128	OLSPED, s.r.o.	63320321
129	Olšanské papírny a.s.	00012351
130	ONIVON a.s.	25942182
131	ORIN spol. s r.o.	63249880
132	Ostravská dopravní společnost, a.s.	60793171
133	P-D Refractories CZ a.s.	16343409
134	PALSPED, s.r.o.	25846469
135	Pavel Poláček - KOLSTAV	40045978
136	PD-COMPANY, s.r.o.	25042564
137	PLOMA, a.s.	46347712
138	Posázavský Pacifik - doprava s.r.o.	27198065
139	POTIS a.s.	45273103
140	Prefa Grygov a.s.	45192723
141	PRODACH, s.r.o.	26927250
142	První Signální, a.s.	25866907
143	Příbramská teplárenská, a.s.	46356550
144	PSG-Strojní a dopravní základna, a.s.	13694642
145	PVTKŽ Benešov, s.r.o.	26723565
146	RM LINES, a.s.	27274489
147	RPODACH CZ, s.r.o.	26927250
148	RUTR, spol. s r.o.	49244515
149	SaZ Invest s.r.o.	25539337
150	SD KOVOŠROT s.r.o.	47901284

151	Seco GROUP a.s.	60193450
152	Sedlecký kaolín, a.s.	63509911
153	Semperflex Optimit s.r.o.	26425173
154	SEP, spol. s r.o.	25529099
155	SETUZA a.s.	46708707
156	Severočeské doly, a.s.	49901902
157	SGJW Hradec Králové, spol. s r.o.	49285092
158	SIGMA DOPRAVA spol. s r.o.	25354841
159	SILIKE keramika spol. s r.o.	45317259
160	SILON s.r.o.	27157245
161	Skanska DS a.s.	26271303
162	Skanska ŽS a.s.	47719354
163	SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.	47676965
164	Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	26348349
165	Solo Sušice a.s.	45359156
166	SPEDI-TRANS, Praha s.r.o.	25095269
167	Společnost železniční - výtopna Jaroměř	48621919
168	Stavby silnic a železnic, a.s.	45274924
169	STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC, a.s.	63078953
170	STEEL HOLDING a.s.	26024454
171	STENO v.o.s-stavební a inženýrská činnost v kolejové dopravě	26176581
172	SVITAP J.H.J. spol. s r.o.	46509755
173	ŠKODA JS a.s.	25235753
174	ŠKODA Klatovy s.r.o.	45352372
175	ŠKODA Ostrov, s.r.o.	46884173
176	Šroubárna Kyjov, spol. s r.o.	42293588
177	TA SLUŽBY, a.s.	26319390
178	Tagrea, a.s.	46678492
179	TaNO s.r.o.	25011367
181	TAVEX a.s.	60916745
182	Teplárna Otrokovice a.s.	46347089
183	Teplárna Strakonice, a.s.	60826843
184	Teplárny Brno, a.s.	46347534
185	Teplická strojírna s.r.o.	25452011
186	TMS - Montáže s.r.o.	25284657
187	TOMI-REMONT a.s.	25508571
188	TON a.s.	49970585
189	TOPOS, spol. s r.o.	00561932
190	TRANSPORTCEMENT Prachovice spol. s r.o.	25261746
191	Traťová strojní společnost, a.s.	27467295
192	TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY, a.s.	18050646
193	Uhelné sklady HK a.s.	47452404
194	UNEX Servis, s.r.o.	26840634
195	UNIPETROL DOPRAVA, a.s.	64049701
196	UNITRANS-Z, s.r.o.	63474913
197	Válcovny plechu, a.s.	14613581
199	VAENTER s.r.o.	47683457
200	VÁPENKA VITOŠOV s.r.o.	45196940
201	VEBA, textilní závody a.s.	45534276
202	VIAMONT doprava a.s.	25021851

203	Viamont DSP, a.s.	25429949
204	VÍTKOVICE Doprava, a.s.	25909339
205	Zbyněk Malík, Ing.	46585001
206	Zdeněk Valchář - VA Progres	43624367
207	Zemědělské služby Běstovice a.s.	48155209
208	Zemědělské zásobování a nákup Rakovník, a.s.	46356771
209	Zemědělské zásobování a nákup Šumperk, a.s.	45193614
210	Zemědělské zásobování a nákup v Jihlavě a.s.	49455851
211	Zemědělské zásobování a nákup v Mělníku, a.s.	46356495
212	Zemědělské zásobování a nákup ve Svitavách, a.s.	60109114
213	ZEMPOMARKET a.s. Bečváry	42756383
214	ZKKZ - Západočeské kaolínové a keramické závody, a.s.	45359946
215	Zlínská dopravní, a.s.	49436333
216	ZPS-Transport, a.s.	47905638
217	ZVVZ a.s.	00009041
218	ZZN Havlíčkův Brod a.s.	48155187
219	ZZN Pelhřimov a.s.	46678140
220	ZZN Polabí, a.s.	45148210
221	Železářny Veselí, a.s.	00011380
222	Železářny, a.s. Chomutov	46708715
223	ŽV-DOPRAVA a.s.	64507947

Zdroj: Interní materiály Drážního úřadu Praha