

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh způsobu vyhodnocení odpovědnosti za zpoždění sankčním systémem

Diplomová práce

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2019/2020

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Jitka Rakovská**
Osobní číslo: **D18443**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Návrh způsobu vyhodnocení odpovědnosti za zpoždění sankčním systémem**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

Úvod

1. Problematika sankčního systému a důvody jeho zavedení
2. Analýza sankčního systému v České republice a v zahraničí
3. Vyhodnocování odpovědnosti za zpoždění
4. Návrh způsobu vyhodnocení sankčním systémem

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60**
Rozsah grafických prací: **5-6**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

Prohlášení o dráze celostátní a regionální. In: . Správa železniční dopravní cesty, 2019.
Směrnice evropského parlamentu a rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného železničního prostoru. In: Evropský parlament, 2012, L 343/32.
Směrnice evropského parlamentu a rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii. In: Evropský parlament, 2016, L 138/44.
SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení. In: Správa železniční dopravní cesty, 2014.

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Petr Nachtigall, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **6. února 2020**
Termín odevzdání diplomové práce: **22. května 2020**

L.S.

doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 6. února 2020

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 22. května 2020

Bc. Jitka Rakovská

Poděkování:

Především bych chtěla poděkovat svému vedoucímu práce Ing. Petru Nachtigallovi, PhD. za konzultace, vedení a věcné připomínky k práci.

Dále bych chtěla poděkovat své rodině za toleranci, podporu a zpětnou vazbu a také svým spolužákům se kterými jsme se vzájemně podporovali.

ANOTACE

Diplomová práce popisuje problematiku zavedení sankčního systému odpovědnosti za zpoždění. Práce se zaměřuje na analýzu sankčního systému v České republice a v zahraničí. Na základě poskytnutých dat ze Správy železnic, Oddělení sankčního systému probíhá vyhodnocení odpovědnosti za zpoždění v České republice.

Cílem práce je navrhnout způsob vyhodnocení odpovědnosti za zpoždění sankčním systémem.

KLÍČOVÁ SLOVA

železnice, dopravce, provozovatel dráhy, osobní doprava, nákladní doprava, sankční systém, zpoždění

TITTLE

The proposal of evaluation of responsibility for the delay using the penalty system

ANNOTATION

This thesis describes the issue of implementation of responsibility for the delay using the penalty system. This thesis focuses on analysis of the penalty system in the Czech republic and in foreign countries. Based on the data provided by Správa železnic, Department of the Penalty system, the process of the responsibility evaluation is analysed. The target of this thesis is the proposal of evaluation of responsibility for the delay using the penalty system.

KEYWORDS

railway, carrier, railway operator, passenger transport, haulage, penalty system

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	4
SEZNAM TABULEK	4
SEZNAM ZKRATEK.....	5
ÚVOD.....	11
1. HISTORIE SMĚRNIC A NAŘÍZENÍ V RÁMCI EVROPSKÉ UNIE	12
1.1. I. ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK	12
1.2. II. ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK.....	14
1.3. III. ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK	15
1.4. IV. ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK	16
2. VZTAHY MEZI PROVOZOVATELEM DRÁHY A DOPRAVCI V ČESKÉ REPUBLICE.....	20
2.1. HISTORIE.....	20
2.2. PROHLÁŠENÍ O DRÁZE PRO ROK 2020–2. ZMĚNA.....	21
2.3. PODMÍNKY PŘÍSTUPU NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTU.....	21
2.4. PŘÍČINY NARUŠENÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	22
3. DŮVODY ZAVEDENÍ SANKČNÍHO SYSTÉMU	23
3.1. PŘEHLED KÓDŮ NARUŠENÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU PODLE ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ	23
3.2. VLIV SANKČNÍHO SYSTÉMU NA DOPRAVCE A PROVOZOVATELE DRÁHY.....	24
3.2.1. Vliv na dopravce	25
3.2.2. Vliv na provozovatele.....	25
4. ANALÝZA SANKČNÍHO SYSTÉMU.....	26
4.1. ČESKÁ REPUBLIKA	26
4.1.1. Režim kompenzací.....	26
4.1.2. Systém vyhodnocení	27
4.2. SLOVENSKO	27
4.2.1. Režim kompenzací.....	28
4.2.2. Systém vyhodnocení	28
4.3. NĚMECKO	30
4.3.1. Režim kompenzací.....	30
4.3.2. Systém vyhodnocení	32
4.4. POLSKO.....	35
4.4.1. Režim kompenzací.....	35
4.4.2. Systém vyhodnocení	35
4.5. POROVNÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ZEMÍ	37
5. VYHODNOCENÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ.....	38
5.1. STANOVENÍ PŘÍČIN NARUŠENÍ.....	38
5.2. ZPŮSOB ŘEŠENÍ SPORŮ	39
5.3. ZAHRNUTÍ VLAKŮ DO SANKČNÍHO SYSTÉMU.....	41
5.4. SANKČNÍ PLATBY	41

5.4.1. První fáze vyhodnocení jednotlivých jízd.....	41
5.4.2. Druhá fáze vyhodnocení všech jízd.....	42
5.5. VYHODNOCENÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ	42
5.6. VYHODNOCENÍ KONKRÉTNÍCH SPORŮ	49
5.7. OSTATNÍ PROVOZOVATELÉ DRÁHY V ČR	50
6. NÁVRH ZPŮSOBU VYHODNOCENÍ SANKČNÍM SYSTÉMEM	51
6.1. CO ZAHRNOVAT DO SYSTÉMU	51
6.1.1. Osobní vlaky	51
6.1.2. Nákladní vlaky	52
6.2. DĚLENÍ NA KATEGORIE VLAKŮ	53
6.3. MINUTY VERSUS VLAK.....	55
6.4. PŘÍSNĚJŠÍ PODMÍNKY U VYBRANÝCH KÓDŮ	56
6.5. KAŽDÝ VLAK JAKO SAMOSTATNÝ PŘÍPAD	57
7. NÁVRH FUNGOVÁNÍ SYSTÉMU A SWOT ANALÝZA	59
7.1. SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)	60
7.2. SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)	60
7.3. PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)	61
7.4. HROZBY (THREATS).....	61
ZÁVĚR.....	64
POUŽITÉ INFORMAČNÍ ZDROJE	67
PŘÍLOHY	70
SEZNAM PŘÍLOH	71

SEZNAM OBRÁZKŮ

OBRÁZEK 1: WEB ISOŘ – VSTUP DO SYSTÉMU VPNPDD	22
OBRÁZEK 2: ROZDĚLENÍ KÓDŮ NARUŠENÍ V ČESKÉ REPUBLICE.....	24
OBRÁZEK 3: ROZDĚLENÍ KÓDŮ NARUŠENÍ NA SLOVENSKU	29
OBRÁZEK 4: UKÁZKA VÝPOČTU SANKČNÍ PLATBY ZA ZPOŽDĚNÍ V NĚMECKU.....	31
OBRÁZEK 5:ROZDĚLENÍ KÓDŮ NARUŠENÍ V NĚMECKU	33
OBRÁZEK 6: UKÁZKA ZÁSAD KÓDOVÁNÍ V NĚMECKU	34
OBRÁZEK 7: ROZDĚLENÍ KÓDŮ NARUŠENÍ V POLSKU	36
OBRÁZEK 8: PROCES ŘEŠENÍ SPORŮ V ČR.....	40
OBRÁZEK 9: POČET ZPOŽDĚNÝCH VLAKŮ JEDNOTLIVÝCH DOPRAVCŮ OSOBNÍ DOPRAVY.....	43
OBRÁZEK 10: POČET ZPOŽDĚNÝCH VLAKŮ JEDNOTLIVÝCH DOPRAVCŮ NÁKLADNÍ DOPRAVY	43
OBRÁZEK 11: PROCENTO ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ U VYBRANÉHO OSOBNÍHO DOPRAVCE	44
OBRÁZEK 12: PROCENTO ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ U VYBRANÉHO NÁKLADNÍHO DOPRAVCE	44
OBRÁZEK 13: ODPOVĚDNOST ZA ZPOŽDĚNÍ JEDNOTLIVÝCH DOPRAVCŮ OSOBNÍ DOPRAVY V RÁMCI MĚSÍCŮ.....	45
OBRÁZEK 14: ODPOVĚDNOST ZA ZPOŽDĚNÍ JEDNOTLIVÝCH DOPRAVCŮ NÁKLADNÍ DOPRAVY V RÁMCI MĚSÍCŮ.....	45
OBRÁZEK 15: POČET MINUT JEDNOTLIVÝCH KÓDŮ V PROSINCI	47
OBRÁZEK 16: POČET POUŽITÍ JEDNOTLIVÝCH KÓDŮ V PROSINCI.....	47
OBRÁZEK 17: VÝSLEDEK SWOT ANALÝZY V PROCENTECH	62

SEZNAM TABULEK

TABULKA 1: PRAHOVÉ HODNOTY ZPOŽDĚNÍ A JEJICH SANKČNÍ PLATBY V ČR.....	26
TABULKA 2: PRAHOVÉ HODNOTY ZPOŽDĚNÍ A JEJICH SANKČNÍ PLATBY NA SLOVENSKU.....	28
TABULKA 3: PRAHOVÉ HODNOTY ZPOŽDĚNÍ A JEJICH SANKČNÍ PLATBY V NĚMECKU.....	31
TABULKA 4: PRAHOVÉ HODNOTY A JEJICH SANKČNÍ PLATBY V POLSKU	35
TABULKA 5: POROVNÁNÍ ZEMÍ VZHLEDEM K VYHODNOCENÍ SANKČNÍHO SYSTÉMU	37
TABULKA 6: PLATBY V PROCESU ROZHODOVÁNÍ ARBITRA	41
TABULKA 7: PŘIŘAZENÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ	42
TABULKA 8: PROCES ŘEŠENÍ SPORŮ BĚHEM TŘÍ MĚSÍCŮ	49
TABULKA 9: NAVRHNUTÉ PRAHOVÉ HODNOTY ZPOŽDĚNÍ A JEJICH SANKČNÍ PLATBY V ČR ...	59

SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
DB	Deutsche Bahn
EU	Evropská unie
GVD	Grafikon vlakové dopravy
PDVR	PDV Railway a.s.
PKPCI	PKP Cargo International a.s.
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
VPNPDD	Vyhodnocení příčin narušení provozování drážní dopravy
ZZ	Zabezpečovací zařízení

ÚVOD

Cílem této práce je **navrhnout způsob vyhodnocení odpovědnosti za zpoždění sankčním systémem**. V první řadě je probrána problematika sankčního systému a důvody jeho zavedení, což vychází z vývoje směrnic a nařízení v rámci Evropské unie, která se v rámci železniční dopravy snaží o interoperabilitu a liberalizaci. Práce se podrobněji zaměřuje na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, ve které se zavedly podmínky vybírání poplatků za použití infrastruktury a popisuje také systém odměňování výkonů na železniční síti. Cílem směrnice je omezení zpožděných vlaků na minimum a tím zlepšit propustnost železniční sítě.

Práce analyzuje sankční systém v České republice a ve vybraných zahraničních zemích. Dochází k porovnání jejich sankčních systémů, a to prostřednictvím analýzy režimu kompenzací a systému vyhodnocení sankčním systémem.

Je zde také vyhodnocení odpovědnosti za zpoždění v České republice, které může být na straně provozovatele dráhy, dopravce nebo na straně ostatní, kdy se jedná o případy, které nemohla ani jedna z předchozích strana ovlivnit. Vyhodnocení probíhá na základě poskytnutých dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému. Porovnávání probíhá v rámci osobní i nákladní dopravy, a to jak z pohledu procentuální odpovědnosti za zpoždění, tak i z počtu zpožděných minut.

Z tohoto vyhodnocení a analýzy sankčních systémů v ostatních zemích autorka navrhuje způsob vyhodnocení sankčním systémem, který by mohl být v České republice zaveden, kdy je tento navržený systém následně zhodnocen metodou strategické analýzy.

1. HISTORIE SMĚRNIC A NAŘÍZENÍ V RÁMCI EVROPSKÉ UNIE

Evropské unie (dále jen „EU“) usiluje o implementaci interoperability a s ní spojenou liberalizaci železniční sítě do takzvaných Železničních balíčků, jakožto souhrnu několika návrhů nové, či změn stávající legislativy EU, které jsou závazné pro všechny členské státy a sjednotit tak celou evropskou železniční síť. Tyto balíčky byly vytvořeny především kvůli klesajícímu zájmu o nákladní železniční dopravu a jejich cílem bylo železniční dopravu opět posílit a zájem o ni tak zvýšit.

Jednotlivé železniční balíčky budou představeny pouze okrajově, kdy bude kladen důraz především na věci týkající se následně vyhodnocení příčin narušení provozování drážní dopravy.

Směrnice rady ze dne 29.července 1991 o rozvoji železnic Společenství (91/440/EHS) nařizovala vedení dvou samostatných účetnictví. Jednalo se o rozdělení na účetnictví, které vedlo železniční dopravní cestu a v druhém případě se jednalo o přepravní a ostatní výkony. Jeden druh účetnictví nesměl financovat druhý druh a naopak. Toto základní rozdělení již mělo za následek stanovení pravidel a sazeb za použití infrastruktury. Také zde byla stanovena práva pro přístup na železniční infrastrukturu více uživatelů. V České republice (dále jen „ČR“) to vedlo ke dni 1. ledna 2003 k rozdělení společnosti České dráhy a státní organizace Správa železniční dopravní cesty. V této době sice ještě nebyla ČR součástí EU, ale už se na vstup připravovala, kdy musela postupně sjednocovat legislativu.

1.1. I. ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK

Součástí prvního železničního balíčku jsou následující směrnice.

- ***Směrnice Evropského parlamentu a rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství***

Tato směrnice určovala přístup na železniční infrastrukturu všem podnikům vlastním licenci, které o přístup požádají a mohou tak poskytovat své služby.

Z důvodu dobré orientace financování služeb nákladní a osobní dopravy bylo potřeba služby osobní a nákladní dopravy oddělit a vytvořit dva samostatné finanční účty.

Bylo také potřeba zajistit zveřejňování zisků a ztrát obou dříve rozdělených účetnictví, a to za vedení železniční dopravní cesty neboli železniční infrastruktury a za přepravní a ostatní výkony, především za poskytování služeb podniky na železnici. Obě tyto oblasti mohl stále vést jeden podnik, ale převod finančních podpor mezi oblastmi byl stále zakázán.

Mělo dojít k vytvoření nezávislého subjektu, který jednak neprovozoval železniční dopravu a zároveň byl nezávislý na podnicích, které dopravu provozovaly. Na starost měl mít stanovení bezpečnostních norem a předpisů a vyšetřování mimořádných událostí především nehod. (2)

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům***

Jedná se o jednotném systému vydávání licencí železničním podnikům, které budou pro všechny podniky společné, a pokud chtějí práva přístupu na železniční infrastrukturu celého Společenství budou zároveň pro provozování služeb povinné. (3)

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti***

Měl být vytvořen systém, který by umožňoval všem podnikům stejné podmínky přístupu na železniční dopravní cestu, stejné zpoplatnění přístupu a stal se tak nediskriminačním. Provozovatel infrastruktury měl zajistit přístup podnikům prostřednictvím přidělení kapacity infrastruktury a v rámci výkonnosti sítě bylo potřeba zajistit minimum závad, což vedlo k navýšení výkonnosti železniční sítě.

Pokud to dovolí kapacita infrastruktury, musí provozovatel vyhovět všem žadatelům o přístup a následně s nimi projednat návrh jízdního řádu.

Aby byla železnice využívána i v mezinárodní dopravě, kdy se jednalo o více provozovatelů, bylo potřeba vytvořit systém, který by koordinoval jednotlivé systémy přidělování kapacity.

Dále bylo také potřeba brát v potaz typy uživatelů, kteří měli na kapacitu infrastruktury odlišný vliv, a to především v rámci nákladní a osobní dopravy, kdy se jednalo o rozdílné rychlosti vozidel, které potom zabíraly časově jiné kapacity železniční sítě.

Jak tomu bylo již dříve, provozovatel infrastruktury stanovuje poplatky za použití železniční dopravní cesty, kdy ovšem může změnit cenové podmínky poplatků, aby bylo

dosaženo co největšího využití infrastruktury, kdy mohly být zařazeny sankční platby za narušení provozu, musí ovšem stále jít o rovnocenný a nediskriminační systém.

Provozovatel infrastruktury je nucen vypracovat havarijní plán, který je využit v případě narušení provozu následkem nehody nebo technického stavu železnice, který selhal.

Směrnice také nařizuje zřízení regulačního subjektu, který musí být ke všem nezávislý, a na který se mohou žadatelé o kapacitu obrátit v případě, že se cítí být diskriminováni, či nějakým jiným způsobem poškozeni, zejména v procesu přidělování kapacity a systému zpoplatnění. Regulační subjekt má právo vyžadovat veškeré potřebné informace od provozovatele infrastruktury a žadatelů a následně rozhoduje o všech stížnostech. (4)

1.2. II. ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK

Obsahem druhého železničního balíčku jsou následující směrnice a nařízení.

- *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29.dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic)*

Cílem bylo sjednocení především bezpečnostních předpisů a norem Společenství a stanovení bezpečnostních ukazatelů, které jsou pro fungování nezbytné. Tyto společné předpisy měly postupně nahrazovat předpisy vnitrostátní. Členské státy měly vydávat výroční zprávy, ve kterých by byly informace o bezpečnostních ukazatelích a mohl se tak posuzovat jednotlivé fáze bezpečnostních cílů. Bezpečnostní ukazatele stanovila tato směrnice v rozdělení na nehody, mimořádné události a nebezpečné situace, následky nehod, bezpečnost infrastruktury a jejího uplatňování a zajištění bezpečnosti. Také bylo určeno, co měly zprávy z vyšetřování mimořádných událostí a nehod obsahovat.

Pojednává se zde i o zařízeních, které by využívali železniční podniky žádající o osvědčení o bezpečnosti. Tato zařízení měla proškolovat zaměstnance, kteří vlak doprovázejí. Jak pro tyto zaměstnance, tak i pro strojvedoucí byly stanoveny doby řízení a doby nutného odpočinku, což mělo vést ke zvýšení bezpečnosti. Zároveň docházelo ke zřízení orgánů, které by tyto bezpečnostní pravidla kontrolovaly. Zaměstnanci dopravců i provozovatele měli mít přístup ke školicím zařízením.

Jak dopravci museli vlastnit osvědčení o bezpečnosti a provozovatel infrastruktury musel mít z hlediska bezpečnosti schválení. (5)

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému***

Jak již vyplývá z názvu směrnice, jedná se o interoperabilitu transevropského železničního systému, a to především vysokorychlostního a jednotlivých podmínkách, jak sjednocení dosáhnout přes projekty, stavby, modernizace až po jednotlivé údržby. Byly také stanoveny jednotlivé technické specifikace interoperability. (6)

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství***

Cílem této směrnice je pokračovat ve vytváření integrovaného evropského železničního prostoru a dosáhnout tak většího zájmu o železniční dopravu. (7)

- ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)***

V průběhu času se zjistilo, že je potřeba zřídit orgán, který se bude specializovat na sledování cílů jak bezpečnosti, tak interoperability, a to v celém Společenství. Zřídila se tedy Evropská agentura pro železnice. Tento orgán by měl vést k posílení železniční dopravy a jejímu rozvoji v rámci celé Evropy, a zároveň měl povinně vést databázi dokumentů, která měla být veřejná. (8)

1.3. III. ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK

Třetí železniční balíček obsahuje následující směrnice a nařízení.

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury***

Jedná se o umožnění přístupu novým provozovatelům na zastávky a umožnit jim tam tak výstup a nástup cestujících, a to především při provozování mezinárodní osobní dopravy. Stále se musí jednat o nediskriminační přístup, a tudíž musí mít všichni žadatelé o kapacitu stejné podmínky. Tyto podmínky se musí týkat také poplatků a případných sankcí. (9)

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství***

Bylo zjištěno, že se v jednotlivých členských státech liší podmínky, za kterých získávají strojvedoucí svá osvědčení. Toto zjištění vedlo k tomu, že bylo potřeba vytvořit pro vydávání osvědčení společná pravidla a byla tak zároveň zachována bezpečnost na železnici v celém Společenství. Sjednocení podmínek mělo usnadňovat strojvedoucím pohyb mezi jednotlivými členskými státy a železničními podniky. Sjednocen byl především minimální věk, kdy mohli strojvedoucí řídit vlak, pracovní a tělesná psychologická způsobilost a jednotlivé odborné praxe či znalost infrastruktury, na které se měl později pohybovat. Toto sjednocení vedlo ve výsledku k jednotnému vzoru osvědčení, které mohly být později uznány ve všech členských státech, a to po splnění jednotlivých požadavků jako byla například znalost daného jazyka. Co musí tato licence obsahovat je součástí přílohy této směrnice, kde jsou popsány i jednotlivé zdravotní požadavky. (10)

- ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě***

Jednotlivé železniční podniky by měly vzájemně spolupracovat a usnadnit tak cestujícím přepravu, a to především sjednocením přepravních dokladů. Měl by být také stanoven systém, podle kterého by v případě zpoždění byli cestující odškodněni a přijata bezpečnostní opatření pro pohyb ve stanicích a ve vlacích. Pojednává se také o pomoci cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace a zdravotně postiženým s přepravou. (11)

1.4. IV. ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK

Obsahem zatím posledního železničního balíčku jsou následující směrnice a nařízení.

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění)***

Bylo potřeba sjednotit požadavky na evropské normy a na technické specifikace pro interoperabilitu, přispívat k dokončení jednotného železničního prostoru a postupně dosáhnout jednotného železničního trhu.

Nezbytným se ukázalo rozčlenění železničního systému na subsystémy jako údržba, kolejová vozidla, infrastruktura, provoz a řízení dopravy a vše muselo vyhovovat základním požadavkům.

Příloha popisuje jednotlivé prvky železničního systému celé Unie, přes síť jako takovou a železniční vozidla. Dále také popisují jednotlivé rozdělení na subsystémy a jejich požadavků především vzhledem k technickým specifikacím pro interoperabilitu a jak bude probíhat následná kontrola splnění veškerých požadavků. (12)

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (přepracované znění)***

Jedná se o nahrazování vnitrostátních předpisů technických norem společnými předpisy, které jsou stanoveny společně na základě norem společných bezpečnostních cílů, společných bezpečnostních metod a v neposlední řadě také společných technických specifikací pro interoperabilitu. Všechny železniční podniky by měly mít stejné podmínky a splňovat stejné bezpečnostní požadavky, což by vedlo k zajištění vysoké úrovně bezpečnosti. Vnitrostátní bezpečnostní orgány mají za povinnost každoročně předkládat a zveřejňovat zprávu o společných bezpečnostních ukazatelích. Co všechno musí tato zpráva obsahovat je uvedeno v příloze této směrnice.

Dochází ke zřízení Inspekčního orgánu, který je nezávislý na provozovatelích infrastruktury a železničních podnicích a slouží k vyšetřování mimořádných událostí, popřípadě nehod. Veškeré mimořádné události mu musí být hlášeny a musí mu být poskytnuty všechny potřebné informace. Inspekční orgán je povinen vydat a zveřejnit ze šetření závěrečnou zprávu. (13)

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění)***

Tato směrnice pojednává především o používání železniční infrastruktury pro mezinárodní a vnitrostátní železniční dopravu.

Stále platí rozdělení účetnictví a zveřejňování výkazů zisků a ztrát, a to jak na straně činností spojené s přepravou cestujících, tak i na straně správy železniční infrastruktury.

Všechny členské státy by měly zveřejnit strategii, jakým způsobem bude docházet k rozvoji vnitrostátní železniční infrastruktury, a to na pět let dopředu.

Ve všech členských státech se také bude udělovat právo přístupu k přístupu k železniční infrastruktuře, a to z důvodu možnosti provozování mezinárodní osobní dopravy

a dle předchozích směrnic mají právo na zastavení, výstup a nástup cestujících ve kterékoliv stanici ležící na mezinárodní trase.

V případě žádosti podniku o licenci je potřeba splnit požadavek dobré pověsti jehož podmínky si stanoví členské státy a dále také prokázat finanční způsobilost se schopností plnit dohodnuté zakázky minimálně dvanáct měsíců.

Umožnění obchodování s volnou kapacitou železniční infrastruktury z důvodu následného nejlepšího využití. Zprávu o síti zpracovává a zveřejňuje provozovatel infrastruktury a sděluje tím podmínky přístupu na infrastrukturu a k zařízením a služeb. Co vše má tato zpráva obsahovat je uvedeno v příloze IV této směrnice.

Zavádí se, za jakých podmínek bude provozovatel vybírat poplatky za použití infrastruktury, a to opět nediskriminačním způsobem vůči všem podnikům, které poskytují stejné služby a to tak, aby byla zaručena konkurenceschopnost. Tyto systémy mohou zahrnovat kompenzace pro podniky které byly dotčeny závadami, sankce za případné narušení provozu, nevyužití přidělené kapacity, popřípadě odměny za přesáhnutí dříve plánovaného výkonu. Zásady tohoto systému jsou obsaženy v příloze VI této směrnice, kde se jedná o zahrnutí nákladní versus osobní dopravy a vnitrostátní versus mezinárodní dopravy. Je zde také popsán systém odměňování výkonů, kdy se především jedná o rozdělení zpoždění do jednotlivých tříd a podtříd. Třídy jsou tři, a to zpoždění za které odpovídá provozovatel infrastruktury (sestavění jízdního řádu, zařízení infrastruktury), zpoždění, za které odpovídá železniční podnik (sestavění vlaku, problémy týkající se vozů) a v poslední řadě jsou to vnější příčiny za které neodpovídá ani jeden z dříve zmíněných (stávka, nehody, obraty, vlakový přípoj). To vše má vést jednak k co největšímu využívání kapacity a dodržování jednotlivých podmínek především jízdního řádu.

V procesu plánování jízdního řádu je potřeba co nejlépe vyhovět všem žádostem a uspokojit tak požadavky, v případě že ani po konzultacích s žadatelem není možno daným požadavkům vyhovět, lze prohlásit daný úsek za přetížený. Každý žadatel má právo podat regulačnímu subjektu který je nestranný stížnost a požádat tak o přezkoumání jednotlivých rozhodnutí. (14)

- ***Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury***

Pro pohodlí cestujících je opět potřeba zavést jednotný systém prodeje jízdenek a informační systém, který by byl využit k plánování cest a následné rezervaci jízdních dokladů

v rámci celé Unie. Tento systém musí být nediskriminační a měl by být tedy spravován jiným právním subjektem a všechny zúčastněné železniční podniky by měly pro plánování cest a rezervaci dokladů zpřístupnit potřebné informace.

Je potřeba zajistit oddělení provozovatele infrastruktury od jakéhokoliv železničního podniku a zajistit tak právní odlišnost. Toto oddělení platí i ve vedoucích funkcích.

Také se hovoří o tom, jak případně financovat zavádění vlakového zabezpečovacího systému (ETCS). (15)

- ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č.881/2004***

Tímto nařízením vznikla Agentura Evropské unie pro železnici, jejímž cílem byl nadále rozvoj jednotného evropského železničního prostoru. Měla také zaručovat interoperabilitu železnic, vysokou úroveň bezpečnosti, kdy na ní byla přeneseno povolení k vydávání či pozastavení osvědčení o bezpečnosti pro jednotlivé železniční podniky a povolení k uvedení typů vozidel a železničních vozidel na trh a dále také sledovat vývoj jednotlivých předpisů v těchto oblastech. (16)

2. VZTAHY MEZI PROVOZOVATELEM DRÁHY A DOPRAVCI V ČESKÉ REPUBLICE

V této kapitole je popsána historie od vzniku po rozdělení železničních organizací, kdy vzniká samostatná organizace provozovatele a dopravce. Je také podstatné vědět, jaké jsou podmínky přístupu na železniční dopravní cestu a jaké mohou být příčiny narušení provozování drážní dopravy.

2.1. HISTORIE

Se vznikem samostatné České republiky došlo zároveň k ukončení činnosti Československé státní dráhy, kdy 1. ledna 1993 vznikla státní organizace České dráhy (dále jen ČD), a to dle zákona č. 9/1993 Sb. České národní rady ze dne 20. prosince 1992 o Českých dráhách. ČD měly na starost nejen přepravu osob a věcí ale i provoz celostátních drah, a to dopravní cesty i vozidel.

V zákoně z roku 1994 Zákon č. 266/1994 Sb. Zákon o drahách se již řešily podmínky provozování dráhy a drážní dopravy. Projednával se nediskriminační přístup dopravců k zařízení služeb, a to za stejných podmínek. Již dříve bylo na železnici více dopravců, jednalo se ovšem především o stavební firmy, popřípadě jiné firmy, které nevyužívaly infrastrukturu pro osobní dopravu.

Dne 23. srpna 1995 vyšla v platnost vyhláška č. 173/1995 Sb. Ministerstva dopravy, kterou se vydává dopravní řád drah. Tato vyhláška vyložila základní pojmy drážní dopravy například zastávka, dopravna, drážní vozidlo, vlak, posun, doprovod vlaku a další. Byla zde také popsána pravidla pro provozování dráhy, obzvláště podmínky pro obsluhu a zabezpečení dráhy, organizování drážní dopravy a v neposlední řadě také opatření při mimořádných událostech. Dále zde bylo popsáno, jakým způsobem se bude zpracovávat a zveřejňovat jízdní řád včetně jeho obsahu. Svou část zde měla také drážní vozidla, a to jak technické podmínky, tak i způsob a podmínky pravidelných technických kontrol.

V roce 2002 vyšel zákon č. 77/2002 Sb. o akciové společnosti České dráhy (dále jen „ČD“), státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon upravuje činnost akciové společnosti ČD, kdy došlo k 1. lednu 2003 k rozdělení a vzniku státní organizace Správa železniční dopravní cesty (dále jen SŽDC). České dráhy měly na starost provozování železniční dopravy a SŽDC se starala

o provoz železniční dopravní cesty, kdy se zároveň stala i vlastníkem a ČD ji platily za užívání dopravní cesty.

V roce 2011 vzniká konkurence v rámci osobní dopravy, vstupem soukromého dopravce Regiojet na železniční infrastrukturu, kdy následně o rok později vstupuje další soukromý dopravce Leo Express. Všichni dopravci včetně ČD museli mít nediskriminační podmínky přístupu na železniční infrastrukturu. Tyto podmínky vycházely jednak ze Zákona o drahách, ale také ze směrnic Evropské unie.

2.2. PROHLÁŠENÍ O DRÁZE PRO ROK 2020–2. ZMĚNA

Správa železniční dopravní cesty je povinna každoročně zpracovávat a zveřejňovat Prohlášení o dráze, ve které je popsána dráha celostátní a regionální, podmínky přístupu na dráhu, přidělení kapacity dráhy a ceny a které musí být v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách. Prohlášení o dráze 2019 má stejnou strukturu jako prohlášení předložitelů kapacity dráhy v ostatních zemích, kteří jsou sdruženi v Rail Net Europe, což je celoevropská organizace usnadňující mezinárodní činnost. Důvodem sdružení je snadnější vyhledávání informací, a to například ve sejné příloze či odstavci.

Z tohoto prohlášení je důležitá zejména „příloha D“ a konkrétně „část C“, která je o systému odměňování výkonu na dráze a řeší příčiny narušení provozování drážní dopravy (viz. kapitola 2.4.). (17)

2.3. PODMÍNKY PŘÍSTUPU NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTU

Žádat o přidělení kapacity dráhy a provozovat osobní drážní dopravu může při splnění podmínek fyzická nebo právnická osoba. Jedná se o podmínky, které jsou stanoveny zákonem o drahách. Základem je získání licence k provozování drážní dopravy a osvědčení dopravce, kdy obojí uděluje Drážní úřad.

Provozovatel dráhy SŽDC využívá pro komunikaci s dopravci webový portál provozování dráhy. Na portále jsou dostupné všechny potřebné informace o dráze, přes popis sítě, tabulky traťových poměrů, předpisy, podmínky přístupu, výluky, pomůcky k jízdám, kontakty a v neposlední řadě přístup do systému vykazování příčin narušení provozování drážní dopravy včetně sankčních plateb. Na tomto portále je dále odkaz na Web ISOŘ, kde se nacházejí aktuální informace o jízdách vlaků a zároveň se zde nachází vstup do systému vyhodnocení příčin narušení provozování drážní dopravy (dále jen systém VPNPDD) (viz Obrázek 1).



Web ISOŘ – Dotazy

Prezentace webové aplikace VPNPDD

19

Obrázek 1: Web ISOŘ – vstup do systému VPNPDD

Zdroj: Oddělení vyhodnocování sankčního systému

2.4. PŘÍČINY NARUŠENÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY

Jak již bylo zmíněno v kapitole 2.2, stanovení těchto příčin narušení provozování drážní dopravy je popsáno v Prohlášení o dráze. V dubnu roku 2019 byl zahájen zkušební provoz sankčního systému VPNPDD, a to pouze v rámci SŽDC dle podmínek prohlášení o dráze 2019 a to se sankční hodnotou ve výši 0 Kč. V září 2019 bylo ukončeno testování systému VPNPDD, kdy byl následně 3. října 2019 představen všem dopravcům a zároveň jim byl tímto dnem umožněn do tohoto systému přístup, který má uživatelské oprávnění dle jednotlivých dopravců. Systém prozatím běží s nulovou sankční sazbou, aby si ho všichni vyzkoušeli a aby se odstranily případné nedostatky, popřípadě si dopravci zajistili navýšení zaměstnanců, kteří budou mít systémy na starosti.

3. DŮVODY ZAVEDENÍ SANKČNÍHO SYSTÉMU

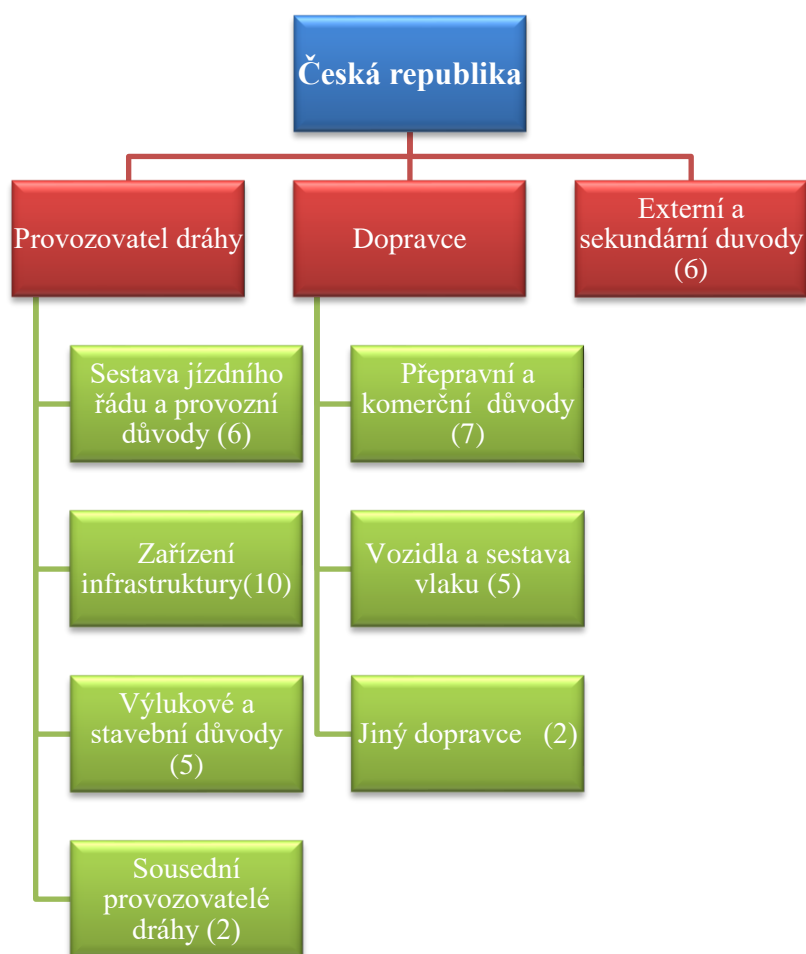
V kapitole 1 je podrobně vysvětleno, jakým způsobem docházelo k vývoji směrnic a nařízení Evropské unie a jaká byla hlavní myšlenka jednotlivých směrnic a nařízení. Přímo zavedení sankčního systému nařizuje Směrnice Evropského parlamentu a rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Konkrétně o tom pojednává Směrnice v příloze VI – Požadavky na náklady a poplatky související s železniční infrastrukturou.

Mezi provozovatelem dráhy a dopravci jsou předem dohodnuta pravidla, v jakých případech budou vlaky do sankčního systému spadat a kdy a kdo bude mít odpovědnost za vzniklé narušení provozování drážní dopravy. Tyto pravidla si mohou stanovit jednotliví provozovatelé dráhy zvlášť.

3.1. PŘEHLED KÓDŮ NARUŠENÍ JÍZDNÍHO ŘÁDU PODLE ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ

Kdo bude mít odpovědnost za vzniklé narušení provozování drážní dopravy podrobně řeší předpis SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení provozu, a to konkrétně jeho příloha 2 *Přehled kódů narušení jízdního řádu podle odpovědnosti za zpoždění*, kde je rozdělení do kategorií odpovědnosti jak ze strany provozovatele dráhy, tak ze strany dopravce, kdy je ještě doplněna položka ostatní, ve které se jedná o další důvody, které nemohla ovlivnit ani jedna strana. Jednotlivé kódy jsou vždy označeny písmenem a číslicí. Písemné označení mají dle hlavní kategorie, kdy je dále k písmenu přiřazeno číslo daného kódu. Celkem se jedná o tři kategorie. První kategorie je zpoždění zaviněné provozovatelem dráhy, který má další čtyři podkategorie a celkem 23 kódů. Druhou kategorií je zpoždění na straně dopravce, který má tři podkategorie a celkem 14 kódů a poslední kategorie je bez rozdělení a má šest kódů. Rozdělení kódů je znázorněno v následujícím grafu (viz *Obrázek 2*) včetně počtu kódů v dané skupině, které jsou uvedeny v závorce. Podrobné rozdělení těchto kódů narušení je součástí příloh konkrétně viz *Příloha A*.

Grafické rozdělení kódů narušení v ČR. (18)



Obrázek 2: Rozdělení kódů narušení v České republice

Zdroj: Autorka na podkladě (18)

3.2. VLIV SANKČNÍHO SYSTÉMU NA DOPRAVCE A PROVOZOVATELE DRÁHY

Důvodem zavedení sankčního systému bylo především dodržování předem stanovených pravidel jak ze strany dopravce, tak naopak ze strany provozovatele. Provozovatel a dopravce si na začátku dohodnou podmínky, které jsou povinné obě strany dodržovat, kdy v případě nedodržení přichází na řadu sankce. Obě strany chtějí přesné dodržování předem daného jízdního řádu, na kterém se předem vzájemně dohodly. Kdo a v jakých případech ponese odpovědnost za zpoždění přibližuje podkapitola 3.1, která popisuje rozdělení zodpovědnosti za vznik zpoždění.

3.2.1. Vliv na dopravce

Provozovatel očekává přesné dodržování jízdního řádu, jehož součástí je dodržování jízdních dob, pobytů ve stanicích či zastávkách a obrátů souprav. Aby mohly být dodrženy jízdní doby, je potřeba zajistit vhodné vlaky jedoucí předem domluvenou rychlostí. Očekává se tedy vhodný jak lokomotivní, tak vozový park, který bude především bezporuchový. Pokud je park v pořádku, je v druhé řadě potřeba zajistit dostatek kvalifikovaných zaměstnanců, a to jak v osobní, tak nákladní dopravě, což jsou především strojvedoucí řídící hnací vozidla neboli lokomotivy. V osobní dopravě jsou to potom vlakvedoucí, průvodčí, popřípadě stevardi a v nákladní dopravě se jedná o zaměstnance potřebné například k posunu. Dopravce je také zodpovědný za své cestující a jejich nástup a výstup. V případě prodloužení plánovaného pobytu ve stanici z důvodu nástupu a výstupu cestujících, je odpovědnost za zpoždění na straně dopravce.

Pokud například dojde k prodloužení jízdní doby změnou hnacího vozidla s nižší rychlostí, ponese zodpovědnost dopravce, jelikož to má dopad na jízdní řád a může tak ovlivnit ostatní dopravce, kteří jsou automaticky zpožděni. V tomto případě může být dopravce sankciován.

Zavedení sankčního systému by tedy mělo dopravce motivovat k dodržování předem určených pravidel, udržovat svá vozidla v plně funkčním stavu, řádně kvalifikovat své zaměstnance a nenarušovat tak jízdní řád.

3.2.2. Vliv na provozovatele dráhy

Předem určená pravidla musí dodržovat také provozovatel železniční infrastruktury. Má své povinnosti vzhledem k zcela provozuschopnému stavu železniční dopravní cesty a k správnému řízení a organizování železniční dopravy. Stejně jako musí mít dopravci zcela provozuschopný vozový park, musí mít provozovatel zcela v pořádku a udržovanou jízdní cestu jejíž součástí je traťové zabezpečovací zařízení, a v poslední řadě musí mít také v pořádku staniční zabezpečovací zařízení, které umožňuje stavění vlakových cest. Je samozřejmě potřeba kvalifikovaných zaměstnanců podílejících se především na řízení drážní dopravy, a to jak dálkového prostřednictvím dispečerů z jednoho pracoviště, tak i místního prostřednictvím výpravčích v jednotlivých železničních stanicích.

V případě poruch, či špatného řízení dopravy přechází sankce na stranu provozovatele. Je potřeba proto dbát na správné proškolení zaměstnanců a pravidelné udržování železniční infrastruktury a zabezpečovacích zařízení.

4. ANALÝZA SANKČNÍHO SYSTÉMU

Následující kapitola přibližuje, jakým způsobem dochází k vyhodnocování příčin narušení provozování drážní dopravy v jednotlivých zemích a jaké jsou hlavní rozdíly. V kapitole 2.2 již bylo zmíněno, že všichni přidělci kapacity dráhy, kteří jsou sdruženi v RailNetEurope, musí vydávat každý rok prohlášení s jednotnou strukturou. Ve všech případech bude směrodatná kapitola 6, týkající se cen za užití dráhy a za poskytované služby. Podrobnější popis systému je pak většinou jako součást příloh v prohlášeních jednotlivých zemí, které už bohužel nemají jednotnou strukturu, nebo je zvlášť vydán v dokumentech.

Ostatní vybraní provozovatelé budou posuzováni pouze z hlediska sankčního systému.

4.1. ČESKÁ REPUBLIKA

O počátku zavedení sankčního systému se zmiňuje již kapitola 2.4, kde bylo řečeno, že 3. října 2019 byl zahájen zkušební provoz, a to s nulovou sankční sazbou. Systém odměňování výkonu na dráze celostátní a na drahách regionálních provozovaných SŽDC, je popsán v Prohlášení o dráze 2020, ve znění druhé změny, v kapitole 6.5 Systém odměňování výkonů, a to konkrétně v části C v příloze „D“. Součástí prohlášení je také vzorový návrh ujednání mezi dopravcem a provozovatelem, který je uveden v příloze „L“ Prohlášení o dráze.

4.1.1. Režim kompenzací

Je třeba si přiblížit, za jakých podmínek vlaky do sankčního systému na síti SŽDC spadají a za jakých ne. V případě osobní dopravy se jedná o takové vlaky, které dojedou do cílové stanice se zpožděním více než 15 minut. Nákladní vlaky nemají vzhledem k osobní dopravě vyjma několika zvláštních případů přednost v jízdě a musejí například vyčkávat při křížování či předjíždění vlaků, které přednost mají. Z tohoto důvodu jsou tyto vlaky do sankčního systému zahrnuty při zpoždění více než 60 minut. Rozdělení druhu vlaků v návaznosti na zpoždění je uvedeno v následující tabulce (*Tabulka 1*).

Tabulka 1: Prahové hodnoty zpoždění a jejich sankční platby v ČR

Česká republika	Zpoždění v minutách	Sankce za zpoždění v korunách/minutu
Osobní doprava	15	0
Nákladní doprava	30	0

Zdroj: Autorka na podkladě (17)

Rozdělení vlaků dle kategorií je podrobně popsáno v předpise SŽDC D1, který vydává provozovatel dráhy. Druh vlaku je pro sankční systém rozhodující, a posuzuje se v posledním dopravním bodě na síti SŽDC. Jak již bylo zmíněno, jsou vlaky, které do sankčního systému nezapadají. Jedná se o vlaky odřeknuté, vlaky jedoucí ve zbytkové kapacitě, které jsou z pohledu přednosti na síti SŽDC až na posledním místě a v posledním případě jsou to vlaky, které dojedou do cíle na síti SŽDC s náskokem.

4.1.2. Systém vyhodnocení

Ke sledování informací o jízdách vlaků a jejich případných příčinách narušení je využíván již zmíněný informační systém ISOŘ, který slouží jak SŽDC, tak i všem dopravcům. Jak již bylo zmíněno, informace do ISOŘe jsou odesílány prostřednictvím aplikací, které využívají výpravčí a dispečeri, kteří zadávají časy příjezdu, průjezdu a odjezdu jednotlivých vlaků nebo jsou tyto jednotlivé časy zadávány automaticky, po projetí určitých bodů na trati. Pokud dojde v daném úseku, či ve stanici k navýšení zpoždění o jednu minutu a více, je daný zaměstnanec povinen zadat do systému kód narušení jízdního řadu. Tyto kódy jsme si již představili v kapitole 3.1, a podrobně jsou popsány v přílohách (viz Příloha A).

Vlak může být sankciován pouze jednou. Během jízdy vlaku se systémové zpoždění nijak nezkracuje i přes to, že vlak může zkrátit svou jízdní dobu. Z tohoto důvodu se může stát, že systémové zpoždění vlaku je vyšší, než je skutečné zpoždění příjezdu vlaku do koncové stanice.

Jak probíhá vyhodnocování narušení z pohledu zodpovědnosti a jak se řeší sporné případy si podrobně rozebereme v kapitole 5.

4.2. SLOVENSKO

Na Slovensku je provozovatelem dráhy Železnice slovenskej republiky. Prohlášení, které každý rok vydává má název „Podmienky používania železničnej siete“ (19) . Velkým rozdílem oproti České republice je to, že sankční systém neplatí automaticky, ale pouze v případě, že dopravce uzavře s provozovatelem „Dohodu o spoločných opatreniach pre zabezpečenie kvality prevádzky dopravy na železničnej infraštruktúre“ (dále jen „Dohoda o kvalitě“). Až po podpisu této dohody, jsou teprve vyhodnocovány a uplatňovány sankční platby za zpoždění vlaků.

4.2.1. Režim kompenzací

Stejně jako v ČR je zde rozdělení kategorií vlaků, které je součástí dohody o kvalitě. Vlaky se dělí v rámci osobní dopravy na vlaky vyšší kvality a ostatní a dále pak podle výše zpoždění, kdy jsou v obou druzích vlaků dány dvě prahové hodnoty. V rámci nákladní dopravy je zde pouze rozdělení podle dvou prahových hodnot zpoždění. Oproti ČR je již na Slovensku zaveden sankční systém s konkrétní cenou. Vlak je sankcionován v případě zahrnutí do sankčního systému a cena je pak dána za vlak, bez ohledu na výši zpoždění. Rozdělení z pohledu kategorie vlaků včetně prahových minut, při jejichž překročení zapadají vlaky do systému a sankční platba za vlak v eurech, které byly převedeny na koruny kdy 1euro je rovno 27 korunám, je uvedeno v následující tabulce (*Tabulka 2*).

Tabulka 2: Prahové hodnoty zpoždění a jejich sankční platby na Slovensku

Slovensko	Druh vlaku	Zpoždění v minutách	Sankce za zpoždění v eurech	Sankce za zpoždění v korunách
Osobní doprava	Vlak vyšší kvality	5 až 19	33,19	896,13
		20 a více	165,97	4481,19
	Ostatní vlaky	30 až 59	16,6	448,2
		60 a více	33,19	896,13
Nákladní doprava	Nákladní vlaky	60 a více	33	891

Zdroj: Autorka na podkladě (19)

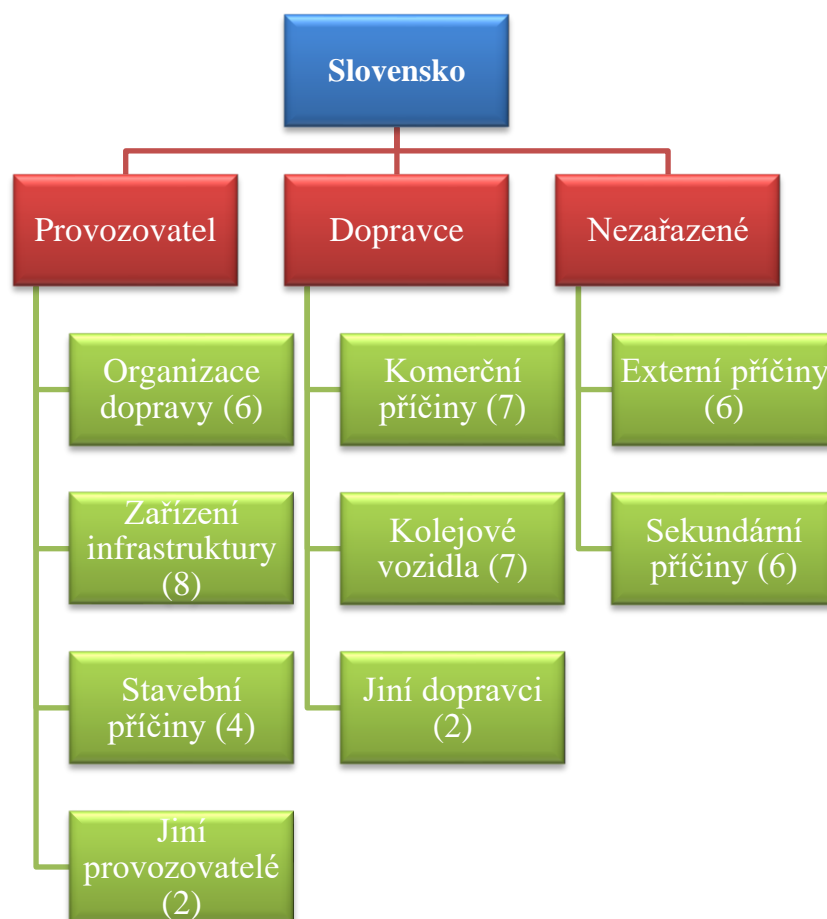
4.2.2. Systém vyhodnocení

V případě nákladní dopravy jsou dány dva ukazatelé, kdy vlaky do sankčního systému nespádají. Prvním z nich je dodržení odjezdu daného vlaku z výchozí stanice v železniční síti na čas nebo do maximálního náskoku 60 minut. Ve druhém případě je to příjezd do cílové stanice se zpožděním maximálně 60 minut. Sankční platba za nedodržení je potom v případě zpoždění více než 60 minut, ale za předpokladu, že byl dodržen první ukazatel, kdy musel odjet na čas, popřípadě s náskokem do 60 minut.

V sankčním systému se vždy počítá sankční platba za zpoždění u daného vlaku jenom jednou. Na Slovensku je seznam příčin narušení, a to včetně jednotlivých kódů uveden ve vyhlášce UIC 450-2 „Hodnotenie výkonu siete vzhľadom na prevádzku železničnej dopravy na účely analýzy kvality – kódovanie meškání a postup určování příčin meškání“ (20), tato tabulka je součástí *Příloha B*. Mimo tabulku rozdělení kódů jsou zde přímo i popsány pravidla

zaokrouhlování, a popis co do jaké kategorie a pod který kód narušení patří. Příčiny zpoždění jsou stejně jako v ČR rozděleny do třech hlavních skupin, s tím rozdílem, že třetí skupina se dále dělí. Jedná se o zpoždění zaviněné dopravcem, provozovatelem a nezařazené zpoždění, které je dále rozděleno na externí důvody (především počasí) a sekundární důvody (oběh personálu a vozidel a přípoje). Každá skupina může mít pro lepší orientaci v rozdělení kódů více kategorií. Kategorií je celkem devět, z čehož patří čtyři provozovateli, tři dopravci a nezařazené zpoždění má již zmíněné dvě skupiny. V každé kategorii může být maximálně deset kódů. Celkem se jedná o 86 kódů, které jsou v rozmezí od 10 do 95.

Pokud je vlak zahrnut do sankčního systému, posuzuje se, který důvod zpoždění má největší podíl. V případě, že by bylo zpoždění zaviněné dopravcem a provozovatelem v rovnosti, sankční platba se neuplatňuje. Stejně je tomu i v případě, kdy mají na zpoždění největší podíl neurčené důvody. Hlavní rozdělení kódů zpoždění je uvedeno viz *Obrázek 3*, kdy je počet kódů v dané skupině uveden v závorce.



Obrázek 3: Rozdělení kódů narušení na Slovensku

Zdroj: Autorka na podkladě (20)

Na Slovensku probíhá zaokrouhlování minut stejně jako v ČR, kdy se zaokrouhluje na celé minuty. V potaz se berou i sekundy. Pokud se jedná o 29 sekund, zaokrouhluje se dolů a od 30 sekund se zaokrouhluje nahoru. Minuty zpoždění se během cesty neodpočítávají, to znamená, že ve výsledku může být systémové zpoždění vlaku vyšší než skutečné zpoždění vlaku v koncové stanici. Zpoždění je vyhodnocováno pouze v rámci železniční sítě ve správě ŽSR a vzniklo na ní.

4.3. NĚMECKO

Provozovatelem dráhy a drážní dopravy je v Německu společnost Deutsche Bahn Netz AG (dále jen „DB“) neboli Německá dráha. Prohlášení, které DB každoročně vydává se nazývá „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2020“ (21). Důležitou částí je v tomto prohlášení opět kapitola 6.5, která popisuje takzvaný motivační systém. Opět by měl vést ke zvyšování výkonů a tím pádem k minimalizaci narušení železniční dopravy, což ve výsledku vede ke zvýšení výkonnosti celé železniční sítě. V tomto případě se jedná o regulaci poplatků pouze ve vztahu k osobní dopravě. Motivační systém v osobní dopravě vstoupil v platnost dne 1.června 2019 a to s okamžitou účinností.

4.3.1. Režim kompenzací

Jak již bylo zmíněno, systém kompenzací se týká pouze osobní dopravy, kdy se zohledňuje prahová hodnota zpoždění. Pokud je tato hodnota dosažena nebo překročena, je při vyúčtování zohledněn další nárůst zpoždění v dané stanici, a to za každou minutu. Zaokrouhlení probíhá na minuty. Prahové hodnoty a výše sazeb dle rozdělení druhu vlaků a druhu narušení zpoždění je uvedeno v následující tabulce (viz *Tabulka 3*) tabulce také vidíme, sankční rozdíl v použití jednotlivých kódů. Svou hodnotu má sankční platba za narušení grafikonu vlakové dopravy (dále jen GVD), který vytváří provozovatel dráhy, a dále pak za stavební práce na železniční síti, které má taktéž na starost provozovatel dráhy. V obou těchto případech dochází k ovlivnění jízd vlaků. V případy ovlivnění jízd kvůli špatné sestavě GVD je možno eliminovat již při sestavování již zmíněného GVD, tudíž má provozovatel v tomto případě přísnější podmínky.

Tabulka 3: Prahové hodnoty zpoždění a jejich sankční platby v Německu

Německo	Prahové hodnoty zpoždění v minutách	Sankce dle druhu narušení EUR/min		Sankce dle druhu narušení Kč/min	
		Většina kódů	Špatná sestava GVD, stavební práce	Většina kódů	Špatná sestava GVD, stavební práce
regionální osobní doprava	3:30	1	16	27	432
dálková osobní doprava	3:30	1	51	27	1377
lokomotivní vlaky	30:30	0,2	5	5,4	135
soupravové vlaky	30:30	0,2	5	5,4	135

Zdroj: Autorka na podkladě (21)

V určitém dopravním bodě na trati, kde dochází ke zpoždění vyžadujícím kódování se zaznamenají minuty zpoždění. K dalšímu navýšení zpoždění dochází, pokud vlak mezi dvěma body své zpoždění dále zvyšuje. Tyto dodatečně navýšené minuty zpoždění se zohledňují pouze tehdy, pokud překročí prahovou hodnotu. V opačném případě, kdy prahovou hodnotu nepřekročí se bude jednat o stejné minuty zpoždění jako v předchozím bodě, popřípadě může dojít ke snížení minut zpoždění, každopádně zde již žádné další zpoždění nevznikne. Ukázka výpočtu zpoždění, včetně sankční platby viz *Obrázek 4*.



Obrázek 4: Ukázka výpočtu sankční platby za zpoždění v Německu

Zdroj: Autorka na podkladě (21)

4.3.2. Systém vyhodnocení

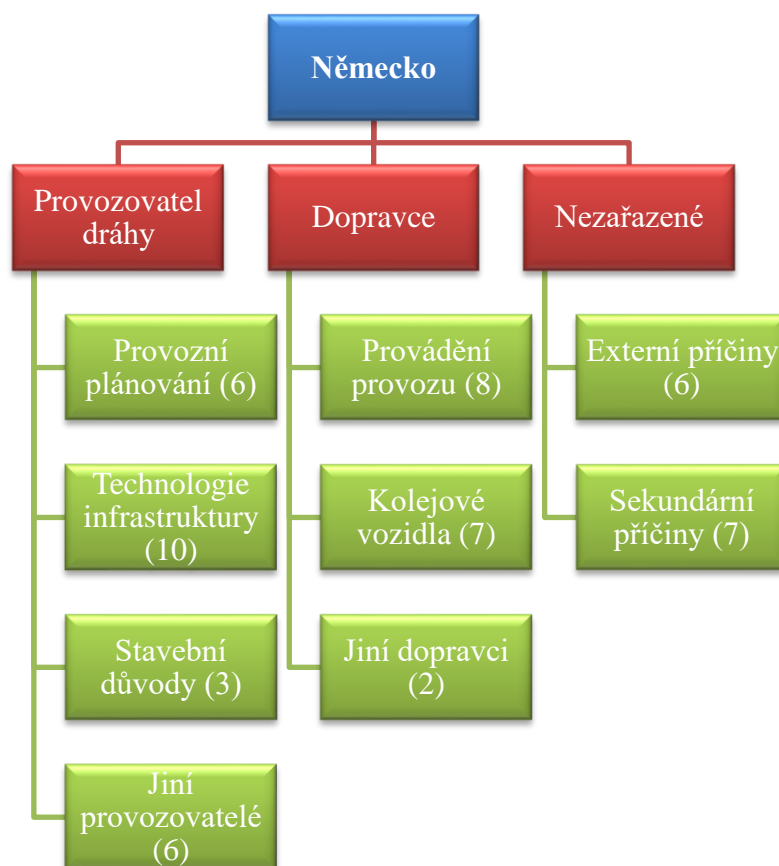
Zaměstnanci, kteří mají na starost zdůvodňování zpoždění musí být dle pokynu 048.2002 nezávislí. Jedná se o pokyn k zajištění svobody výuky v procesu kódování.

V prvním kroku se prostřednictvím kódu stanoví příčiny zpoždění. V této fázi by se měli provozovatel a dopravce dohodnout na výši kompenzací. Pokud se dopravci zdá, že kódy zaváděné do systému jsou nesprávné, a nesouhlasí s nimi, mohou požádat o opětovné hodnocení s poskytnutím důkazu, a to na internetové adrese společnosti DB.

V případě neshody může následovat další krok procesu, a to objasnění, překódování a následné vyřešení sporu. Toto překódování mají na starost pověřené osoby DB což jsou zejména zaměstnanci řídicího střediska železniční sítě provozního centra DB. Nejedná se ovšem o stejné zaměstnance, kteří provádějí prvotní kódování a zaměstnanci jsou povinni se rekvalifikovat v rozhodování mezi provozovatelem a dopravcem jako nezávislí.

Sankční systém je rozdělen na tři hlavní příčiny zpoždění. Jedná se o zpoždění na straně provozovatele, který má celkem 25 kódů narušení, a tyto kódy začínají číslem 10. Na druhé straně se jedná o zpoždění zaviněné dopravcem, jehož kódy začínají číslem 50 a je jich celkem 17. Další dvě skupiny jsou obdobné skupině „Ostatní“ v ČR. Jedná se o externí vlivy, jako je počasí, a sekundární důvody jako obrat soupravy, rozdělení je tedy stejné jako na Slovensku. Seznam kódů narušení je v německém jazyce viz *Příloha C*. K tomuto správnému určování kódů byl vydán pokyn 420.9001 s názvem „Kodierung der Zusatzverspätungen“, ve kterém jsou jednotlivé kódy podrobně rozebrány i s tím, co konkrétně obsahují. Přehled kódů narušení je zobrazen na následujícím grafu (viz *Obrázek 5*), kde je v závorce uveden počet kódů dané skupiny.

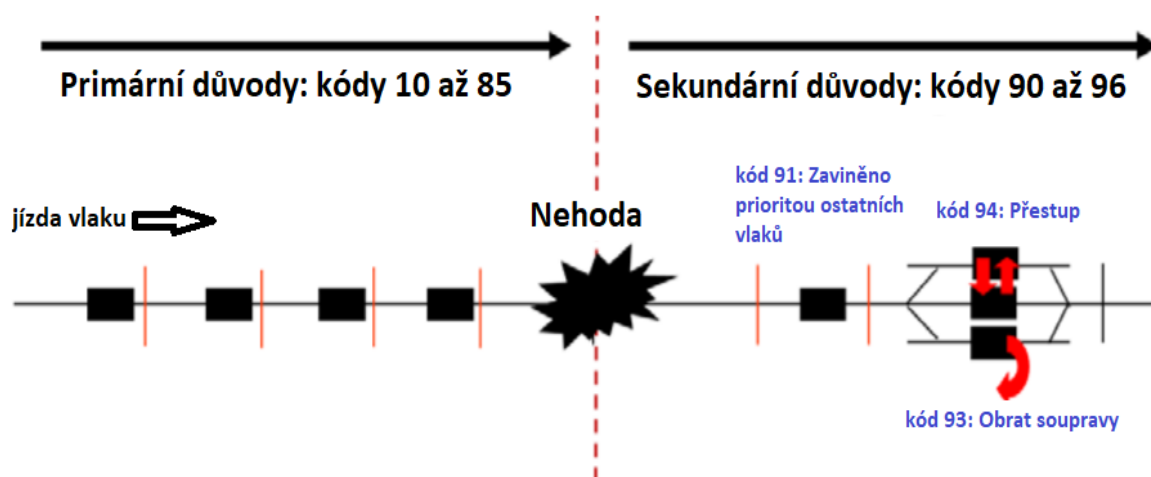
Grafické rozdělení kódů narušení v Německu. (18)



Obrázek 5: Rozdělení kódů narušení v Německu

Zdroj: Autorka na podkladě (22)

V určování výše poplatků se zohledňují pouze narušení způsobené dopravcem nebo provozovatelem. Kódy externích vlivů a sekundárních důvodů se stejně jako v ČR při sankcích nezohledňují, jelikož je ani dopravce ani provozovatel nemohl nijak ovlivnit. Z tohoto důvodu může být ve výsledku použito více kódů, a to až během celé jízdy vlaku, nebo v jedné stanici. Tyto kódy lze tedy dále rozdělit na primární, kam zapadají i kódy externích vlivů a sekundární důvody, mezi které patří například přestup zaměstnanců, obrat soupravy a také jsou to kódy zpoždění z důvodu vyšší priority některých vlaků, což je u nás nazváno jako sled vlaků. Ukázka zásad kódování v Německu je viz *Obrázek 6*, kde lze jasně vidět rozdělení na již zmíněné primární a sekundární důvody a jejich některé kódy.



Obrázek 6: Ukázka zásad kódování v Německu

Zdroj: Vlastní na podkladě (22)

Celková výše zpoždění vyplývá oproti ČR (kde jsou brány v potaz všechny zpožděné minuty, které vlak během jízdy postupně získával) z rozdílu mezi cílovým časem uvedeným v jízdním řádu a skutečným časem dojezdu do daného bodu. Pokud je tento rozdíl časů kladný, mluví se o něm jako o zpoždění. Dále se může také měřit i výše zpoždění v jednotlivých bodech, které jsou v úrovni středu nádražní budovy. V tomto případě se jedná o dodatečné zpoždění, které vzniklo v daném úseku. Kód narušení musí být přiřazen ve chvíli, kdy dodatečné zpoždění dosáhne hodnoty nejméně 90 sekund, kratší zpoždění kódována nejsou.

Za prvotní kódování je obecně zodpovědný dispečer, který zadává potřebné informace do systému. Pokud dojde ke zpoždění, které je jasně zaviněno dopravcem, jako jsou například poruchy ať už se jedná o hnací vozidla nebo osobní vozy, je personál vlaku povinen tyto informace o předpokládaném zpoždění nahlásit dispečerovi. V případě, že by nebyl dispečer informován, a docházelo by k dalšímu zpoždění, dispečer přiřadí kód „žádné oznámení od dopravce“. Prvotní kód zpoždění musí být do systému zadán do 15 minut, podrobnější kód pak následně do 30 minut a na případné ověření je čas 24 hodin. Pokud je potřeba další šetření, musí být žádost od dopravce podána provozovateli nejpozději do 8 dnů.

4.4. POLSKO

V Polsku je provozovatelem dráhy společnost PKP Polskie Lini Kolejowe S.A.. Dokument, který každoročně vydávají se jmenuje „Regulamin sieci“, kde je opět nejvíce důležitá kapitola 6.5 „Plan wykonania“. Pravidla a způsob určení příčin zpoždění vlaku jsou konkrétně popsána v příloze 11 tohoto prohlášení. V Polsku se sankční systém, stejně jako v ČR zaměřuje jak na osobní dopravu, tak i na rozdíl od Německá na dopravu nákladní.

4.4.1. Režim kompenzací

Opět jsou dány prahové hodnoty, při jejichž překročení daný vlak do sankčního systému spadá. U osobní dopravy je prahová hodnota pět minut a u dopravy nákladní se jedná o překročení prahové hodnoty patnáct minut. Zaokrouhlování času probíhá tak, že se neberou v potaz sekundy, například pokud vlak dojede v čase 4:59 minut, zaokrouhlí se na 4 minuty. V případě zahrnutí vlaku do sankčního systému, se pak platí za každou minutu zpoždění.

Výše sankcí a prahové hodnoty jsou uvedeny viz *Tabulka 4*. Opět byly sankční platby převedeny na koruny, kdy je 1 zlotý roven 6 korunám.

Tabulka 4: Prahové hodnoty a jejich sankční platby v Polsku

Polsko	Zpoždění v minutách	Sankce za zpoždění v eurech/minutu	Sankce za zpoždění v korunách za minutu
Osobní doprava	5	5,3	31,8
Nákladní doprava	15	5,3	31,8

Zdroj: Autorka na podkladě (23)

4.4.2. Systém vyhodnocení

Finanční vypořádání se provádí každý měsíc. V případě, že by vznikl spor a dopravce s provozovatelem by ho daný měsíc neukončili, vyúčtování se provede měsíc následující. Zadávání příčin narušení do systému je úkolem provozovatele. Dopravce musí každé narušení jízdy vlaku schválit do tří dnů. V případě že tak neprovede, automaticky se považuje za přijaté. V případě nesouhlasu musí provozovatel na výhradu odpovědět do tří dnů. Pokud má dopravce i po těchto postupech výhrady, může podat úřadu provozu a osobní dopravy stížnost.

V závěrečné fázi pak platí, že všechny pochybné a nevysvětlitelné příčiny zpoždění vlaků, vyplývající z nesprávného fungování zdrojů železniční infrastruktury jsou automaticky účtovány provozovateli. V případě, že jsou vlaky vypraveny na základě žádosti o trasu, která byla podána později, než 5 dnů před jízdou vlaku a mají vliv na ostatní vlaky osobní a nákladní

dopravy, mají osoby zodpovědné za tato zpoždění povinnost zaplatit náhradu dopravcům, jejichž vlaky byly opožděny. Pokud se jedná o zpoždění způsobené na vlečce, která není spravována dopravcem nebo provozovatelem železniční sítě, jedná se o sekundární zpoždění, a to v případě odjezdu i příjezdu a lze je přičíst manažerovi vlečky.

Celé číslo kódu narušení se skládá z celkem čtyř číselných skupin, které jsou odděleny pomlčkou. První skupina kódu určuje, kdo za zpoždění může. Jsou zde tři možnosti, a to zpoždění na straně provozovatele, dopravce a nezpůsobené dopravcem ani provozovatelem. Druhá tři nebo čtyřmístná skupina označuje důvod zpoždění neboli správný kód. Třetí skupina je doba zpoždění v minutách a poslední skupina označuje místo, kde ke zpoždění došlo.

Tabulka kódů a podrobný seznam je uveden v dokumentu „Instrukcja o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych“. Jak již bylo zmíněno, skládá se z tří hlavních příčin, a to na straně provozovatele, který má 21 kódů narušení ve čtyřech skupinách, dopravce, který má 16 kódů ve třech skupinách a příčiny za které nemůže ani jeden z nich, a ty jsou rozděleny do dvou skupin a mají celkem 12 kódů. Rozdělení je znázorněno viz *Obrázek 7*, kdy je v závorce uvedeno, kolik kódů daná skupina obsahuje.



Obrázek 7: Rozdělení kódů narušení v Polsku

Zdroj: Autorka na podkladě (24)

4.5. POROVNÁNÍ JEDNOTLIVÝCH ZEMÍ

V předchozích kapitolách bylo popsáno, jak probíhá vyhodnocování sankčního systému zpoždění na Slovensku, v Německu a Polsku. Pro lepší orientaci je viz *Tabulka 5* vidět celkové porovnání, kde ovšem není zohledněno porovnání kódů, jelikož jejich rozdělení je ve všech zemích až na názvy totožné.

Tabulka 5: Porovnání zemí vzhledem k vyhodnocení sankčního systému

Země	Sankční rozdělení:				Sankce za minutu zpoždění	Sankce za vlak	Výše sankce dle kódu zpoždění
	Osobní doprava	Nákladní doprava	Druh vlaku	Rozdělení dle výše zpoždění			
<i>Česká republika</i>	Ano	Ano	Ne	Ne	?	?	?
<i>Slovensko</i>	Ano	Ano	Ano	Ano	Ne	Ano	Ne
<i>Německo</i>	Ano	Ne	Ano	Ne	Ano	Ne	Ano
<i>Polsko</i>	Ano	Ano	Ne	Ne	Ano	Ne	Ne

Zdroj: Autorka

V tabulce je vidět, že všechny země zahrnují do sankčního systému vlaky osobní dopravy. V rámci nákladní dopravy tyto vlaky nezahrnuje pouze Německo. Jediné Slovensko má v případě zahrnutí vlaku do sankčního systému jednotnou sankci za vlak, kdy má ale vlaky rozděleny podle druhu vlaku. Toto rozdělení podle druhu vlaku je také v Německu. Jak již bylo zmíněno v České republice je sankční systém spuštěn s nulovou sankční hodnotou a nejsou ještě zcela přesně výše těchto sazeb.

5. VYHODNOCOVÁNÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ

Sankční systém nebyl primárně vytvořen k výtěžku provozovatele ani dopravce, ale k motivaci dodržování především jízdního řádu. Pokud by tento systém nebyl nařízen EU, nejspíše by v ČR nebyl zaveden. Kapitola 4.1 se již o vyhodnocování sankčního systému zmiňuje. Nyní bude systém VPNPDD probrán podrobněji, a to včetně jednotlivých postupů při vyhodnocování. Vzhledem k tomu, že jsou nyní nastavené sankční hodnoty nula korun, nevzniká tedy dopravci ani provozovateli žádný nárok na úhradu sankční platby. Jak již bylo zmíněno, systém se stále testuje, aby se mohly odstranit případné nedostatky, a také aby se s ním dopravci a provozovatel naučili pracovat. Konkrétní postupy jsou podrobně popsány v již zmíněném Prohlášení o dráze, konkrétně v části C v příloze „D“. (17)

Pro tuto práci byla z oddělení Vyhodnocení sankčního systému poskytnuta reálná data. Jedná se o data za tři po sobě jdoucí měsíce počínaje prosincem 2019, kdy byl první celý měsíc počátku jízdního řádu pro rok 2019/2020. Měsíc březen byl již ovlivněn koronavirovou pandemií, kdy byly zásadní změny v jízdních řádech, a tudíž by vůči předchozím měsícům nebyly hodnoty dostatečně vypovídající. Vzhledem k citlivosti dat, nebude v žádném případě uveden reálný dopravce.

5.1. STANOVENÍ PŘÍČIN NARUŠENÍ

Po příjezdu vlaku do dané stanice, provozní zaměstnanci zadávají do daných aplikací čas příjezdu, průjezdu a odjezdu, popřípadě jsou tyto časy zadávány příslušnou aplikací automaticky. V případě, že vlak během cesty z předchozího stanice prodlouží svou jízdní dobu o dvě minuty a více, aplikace vyzve zaměstnance provozovatele dráhy k zadání kódu narušení, a on má za povinnost definovat druh narušení. V případě, že prodlouží svou jízdní dobu pouze o minutu, systém zaměstnance k zadání kódu nevyzve, ale pokud je mu důvod znám, opět má povinnost tento kód narušení do systému zadat. Tyto kódy jsou následně zasílány do informačního systému ISOŘ. Jednotlivé kódy byly představeny v kapitole 3.1 a podrobně jsou pak popsány viz *Příloha A*.

V případě jednoho vlaku, lze zadat i více příčin narušení a rozdělit jim tak celkové minuty zpoždění. Každý vlak je vyhodnocován samostatně, to znamená, že především při obratu soupravy nebo křižování vlaků se u vlaku čekajícího na zpožděný vlak neřeší, z jakého důvodu byl vlak opožděn, a tudíž se důvody zpoždění vlaku nepřenášejí na vlak čekající. Zpoždění čekajícího vlaku se hodnotí jako zavinění ostatními důvody.

Pokud je vlak zahrnut do sankčního systému, provozovatel zpřístupní informace dopravci. V případě že se jedná o zpoždění zaviněné dopravcem se dopravce dozví kód narušení nejpozději do tří hodin po průjezdu daným bodem. V ostatních případech, kdy je zpoždění zaviněno provozovatelem, popřípadě ostatními důvody (např. křížování vlaků, mimořádná událost), se kódy dopravci zpřístupní po 24 hodinách.

Příčiny zpoždění každého vlaku musí dopravce odsouhlasit do 10 pracovních dnů. Pokud se v tomto termínu nevyjádří, považují se příčiny za odsouhlasené. V případě, že dopravce s danou příčinou nesouhlasí, je tento nesouhlas do 45 dnů provozovatelem prověřen, potvrzen, popřípadě upraven na jiný kód narušení.

Ne vždy se stane, že provozovatel s dopravcem ihned souhlasí a příčinu upraví. Pokud vydá provozovatel konečné stanovisko, dopravce má opět 10 dnů na vyjádření.

5.2. ZPŮSOB ŘEŠENÍ SPORŮ

V případě, že dopravce opět nesouhlasí, provozovatel má pak 45 dnů na posouzení a případné projednání tohoto sporného případu. Ze strany provozovatele mohou nastat čtyři případy (17):

- a) S dopravcem souhlasí – dochází k ukončení sporu.
- b) Zvolí kompromis – aktualizuje původní návrh a zakládá nové narušení.
- c) S dopravcem nesouhlasí – trvá na původním návrhu.
- d) Nereaguje – po 45 dnech se narušení automaticky změní na kód D2 (odpovědnost na straně provozovatele) a kauza se ukončí.

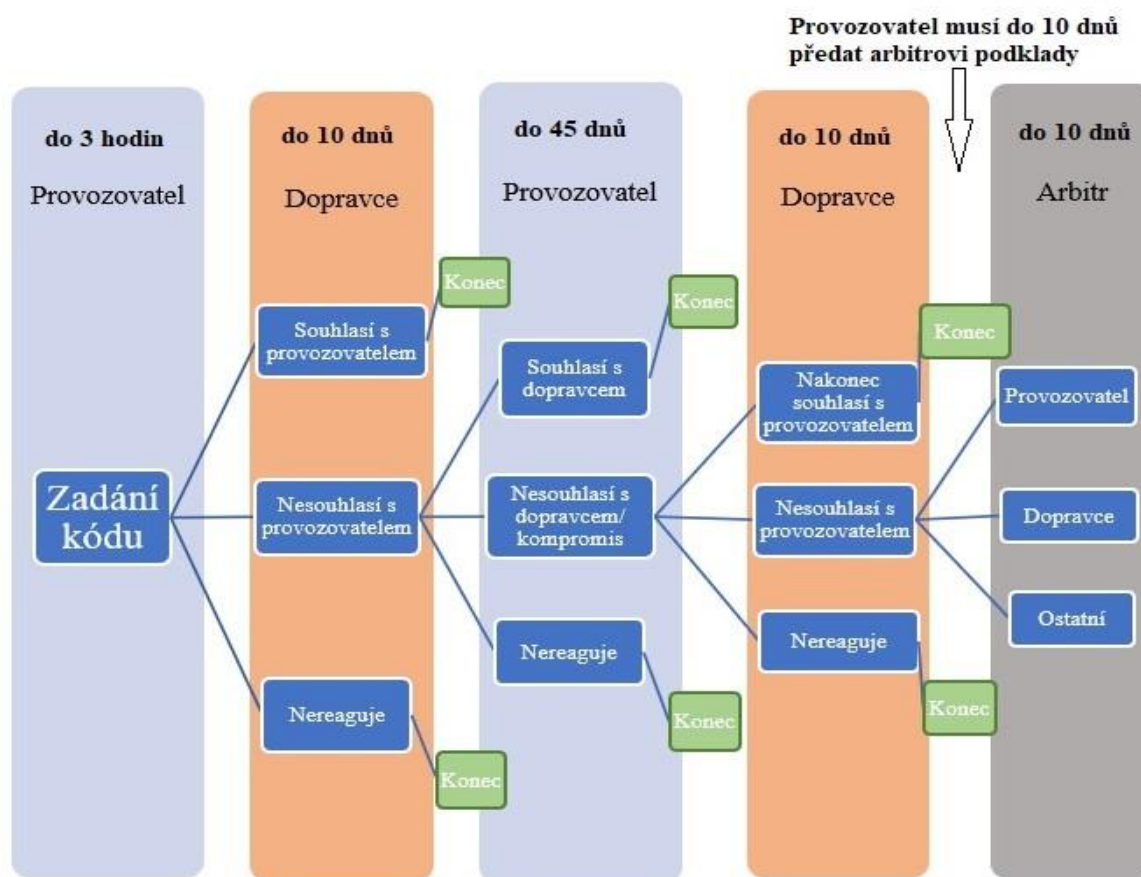
Pokud se jedná o případ b) a c) opět se musí do 10 dnů vyjádřit dopravce. Z jeho strany mohou dále nastat tyto případy:

- a) Souhlasí – dochází k ukončení sporu.
- b) Nesouhlasí – změna stanoviska na „předat arbitrovi“.
- c) Je nečinný – po 10 dnech dojde k automatickému souhlasu a ukončení sporu.

Ve výjimečných případech může provozovatel opět jakýkoliv spor otevřít, ale musí být opět zachovány veškeré časové lhůty jako kdyby se jednalo o nový případ.

Na straně vyjádření dopravce byla zmíněna možnost „předat arbitrovi“. Pokud dojde k předání arbitrovi, musí mu provozovatel do 10 pracovních dnů předat podklady k danému

sporu. Arbitrem je třetí strana, která musí být vůči dopravci i provozovateli nezávislá. Jako arbitr byla provozovatelem zvolena společnost Institut Jana Pernera, o.p.s v Pardubicích, jehož zaměstnanci musí v případě sporných případů do 10 pracovních dnů rozhodnout, na čí straně je vina za zpoždění. Pokud tedy dojde tento proces k arbitrovi, celková doba trvání může být až 75 pracovních dnů. Celý proces řešení je názorně uveden viz *Obrázek 8*.



Obrázek 8: Proces řešení sporů v ČR

Zdroj: Autorka na podkladě (17)

Vzhledem k tomu, že je při řešení sporů využívána třetí strana, musí být nějakým způsobem její práce ohodnocena. Arbitr je pověřen provozovatelem, a ten ho následně ohodnocuje. V případě procesu řešení sporů je stanovena hodnota „A“, která má nyní nulovou sazbu. Pokaždé, když se dostane případ k arbitrovi, provozovatel uhradí dopravci 1*A. Pokud arbitr rozhodne ve prospěch provozovatele, tuto sazbu, si provozovatel vyžádá po dopravci, a tudíž dopravce zaplatí provozovateli 1*A. V případě, že se daný případ nedá rozhodnout ve prospěch ani jedné strany, dopravce zaplatí provozovateli sazbu 0,5*A, což je polovina stanovené hodnoty, kterou provozovatel platí arbitrovi. Může se stát, že arbitr ve stanovené lhůtě 10 pracovních dnů nerozhodne. V tomto případě, zaplatí provozovateli sankci ve výši

2*A, kdy je z této částky polovina předána dopravci, pokud se tedy nejedná o případ bez vlastního zavinění nerozhodnutí ze strany arbitra. Arbitr je ovšem nucen důvody znemožnění rozhodnutí doložit provozovateli i dopravci. Jako kalkulační období byl zvolen jeden kalendářní měsíc. Pro lepší přehled, si tyto platby ukážeme v následující tabulce (*Tabulka 6*).

Tabulka 6: Platby v procesu rozhodování arbitra

Případ	Kdo platí komu	Kolik
Arbitr rozhoduje	Provozovatel arbitrovi	1*A
Prospěch provozovatele	Dopravce provozovateli	1*A
Nejednoznačné rozhodnutí	Dopravce provozovateli	0,5*A
Arbitr do 10 dnů nerozhodne	Arbitr provozovateli	2*A
	Provozovatel dopravci	1*A

Zdroj: Autorka na podkladě (17)

Jak již bylo zmíněno, celý proces probíhá prostřednictvím systému ISOŘ. Po každém rozhodnutí je provozovatel povinen důvody zpoždění a jejich kódy upravit. V případech, kdy arbitr nerozhodne, se tyto důvody zahrnou pod ostatní zavinění. V krajních případech mají jak dopravce, tak i provozovatel předložit daný spor k řešení příslušnému soudu České republiky.

5.3. ZAHRNUTÍ VLAKŮ DO SANKČNÍHO SYSTÉMU

V jakém případě jsou vlaky do sankčního systému zahrnuty, je již zmíněno v kapitole 4.1.1. V případě osobní dopravy je to zpoždění více jak 15 minut, a v rámci nákladní dopravy zpoždění více jak 60 minut. V případě, že vlak přijel zpožděný ze sítě sousedního manažera infrastruktury, žádné sankce se v tuto chvíli neuplatňují. Minuty zpoždění se během cesty neodpočítávají, to znamená, že ve výsledku může být systémové zpoždění vlaku vyšší než skutečné zpoždění vlaku v koncové stanici.

5.4. SANKČNÍ PLATBY

V ČR probíhá vyhodnocování a následná kalkulace na rozdíl od jiných zemích ve dvou fázích.

5.4.1. První fáze vyhodnocování jednotlivých jízd

Tato fáze už byla představena v kapitole 4.1.. Ve zkratce se jedná o vyhodnocování každého vlaku zvlášť, kdy se jednotlivé přírůstky příčin narušení sčítají zvlášť. Následně se porovnají přírůstky zpoždění na jednotlivých stranách, kdy je strana s vyšším přírůstkem hlavní příčinou. Zpoždění se zohledňuje v rámci minut, kdy sazba za minutu zpoždění je označena symbolem „B“ a je opět rovna nule.

5.4.2. Druhá fáze vyhodnocování všech jízd

V této fázi se berou v potaz všechny vlaky najednou. Jde o to, že sankční platba je pouze v případě, kdy je do sankčního systému zahrnuto určité procento ze všech vlaků daného dopravce, které jely v kalendářním měsíci. Určité procento je již stanoveno, a to na dvacet procent. Pokud je tedy dvacet a více procent všech vlaků daného dopravce zahrnuto do sankčního systému, začíná druhá fáze, kdy se zjišťuje, kdo je za zpoždění odpovědný, a to v šedesáti a více procentech minut. Měsíční údaje o počtu minut a procent podílu odpovědnosti za zpoždění u vybraných dopravců viz *Tabulka 7: Přiřazení odpovědnosti za zpoždění*. Takto vypadá reálný výstup ze systému VPNPDD. Výše sankce je shodná jak pro provozovatele, tak i pro dopravce, je rovna nule a označena symbolem „C“.

Tabulka 7: Přiřazení odpovědnosti za zpoždění

Období 01.01.2020 - 31.01.2020 Pro dopravce: Dopravce B

Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
10576	4826574	54729 / 1,1 %	4072945 / 84,4 %	698900 / 14,5 %

Období 01.01.2020 - 31.01.2020 Pro dopravce: Dopravce C

Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
4493	376786	39585 / 10,5 %	196498 / 52,2 %	140703 / 37,3 %

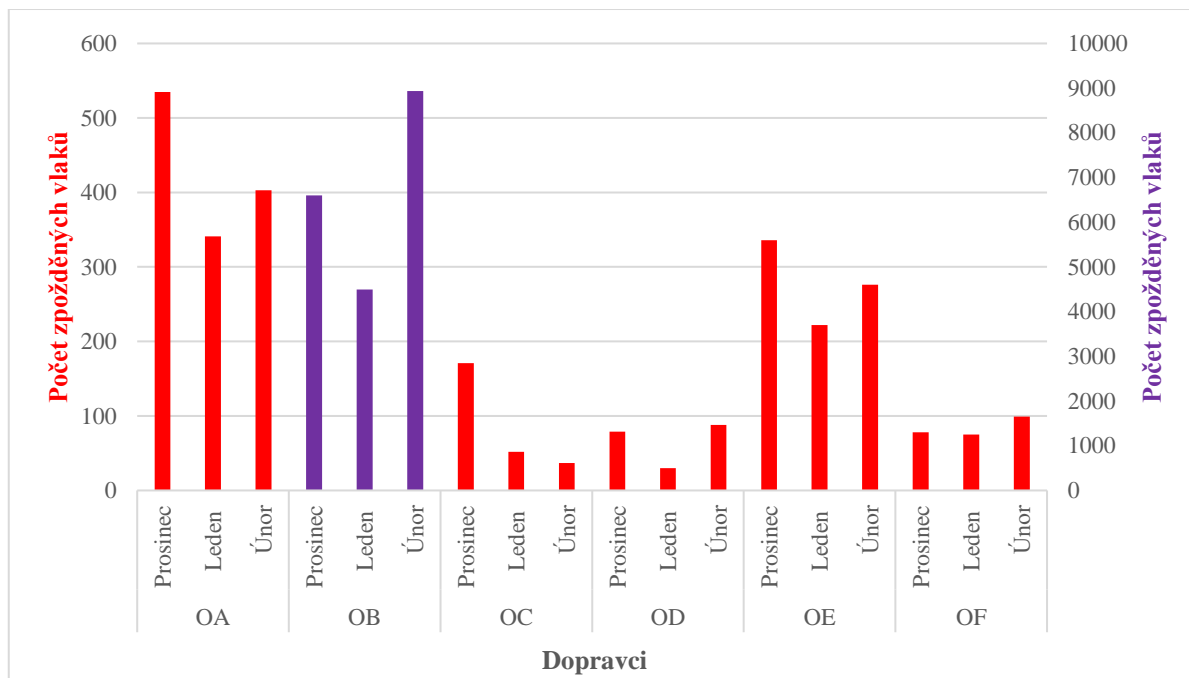
Zdroj: Oddělení vyhodnocení sankčního systému

5.5. VYHODNOCENÍ ODPOVĚDNOSTI ZA ZPOŽDĚNÍ

Jak již bylo zmíněno, systém byl založen především pro motivaci dopravce i provozovatele. Obě strany se musí snažit minimalizovat svou odpovědnost za zpoždění. V tabulce (Tabulka 7) byl znázorněn výstup ze systému VPNPDD.

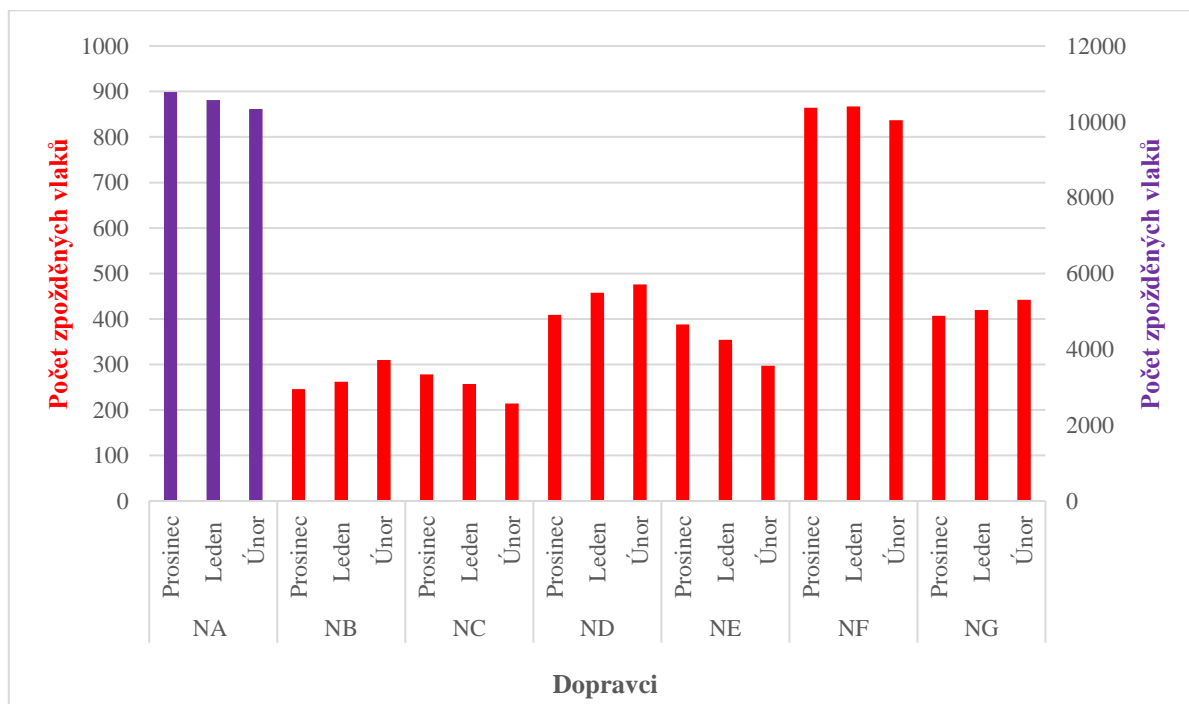
Z těchto dat bylo dále vybráno šest dopravců v rámci osobní dopravy a sedm dopravců nákladní dopravy. Mezi dopravci jednotlivých druhů přeprav bylo porovnáno, kolik vlaků bylo do sankčního systému zahrnuto. Bylo vyzpozorováno, že čím víc vlaků dopravce v daném měsíci vypraví, tím více vlaků do sankčního systému spadá. Je tedy rozdíl, jestli je v sankčním systému zahrnuto například deset tisíc vlaků ze sta tisíc nebo deset vlaků ze sta. Počty vlaků jsou znázorněny v následujících grafech. Pro lepší představu porovnání nákladní a osobní dopravy,

budou grafy stejného typu u sebe a vždy začínat osobní dopravou. V následujících dvou grafech (viz *Obrázek 9* a *Obrázek 10*) byly z důvodu velké rozdílnosti hodnot použity vedlejší osy, které jsou v jiném měřítku. Kdy k červeným grafům patří hodnoty vpravo a k fialovým hodnoty vlevo.



Obrázek 9: Počet zpožděných vlaků jednotlivých dopravců osobní dopravy

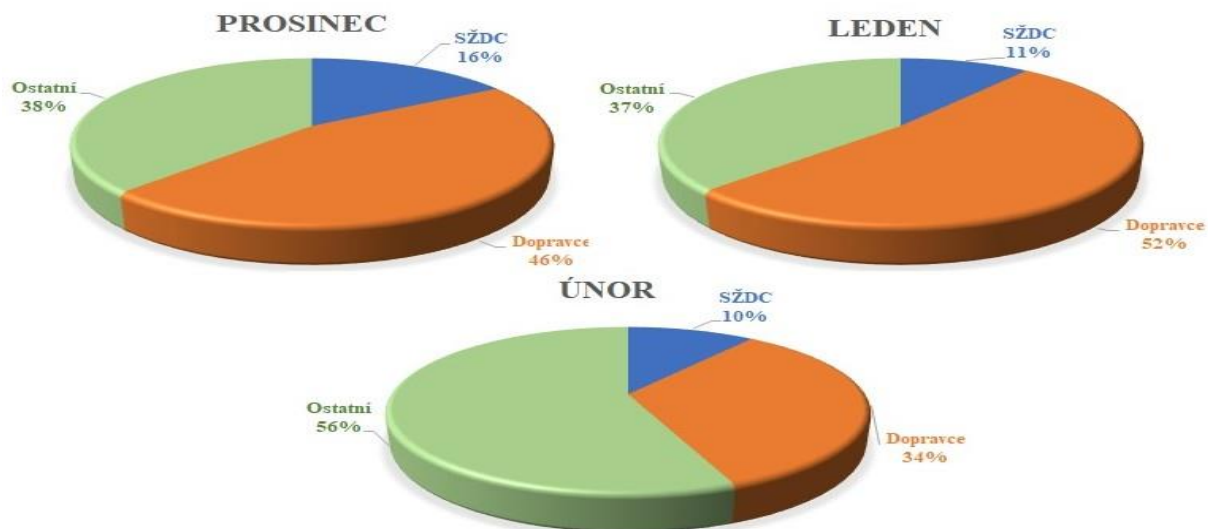
Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému



Obrázek 10: Počet zpožděných vlaků jednotlivých dopravců nákladní dopravy

Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému

Při pohledu na graf je vidět, že největší počet vlaků zahrnutých do sankčního systému měl v rámci osobní dopravy dopravce OB. Kdo byl v daných měsících za zpoždění odpovědný je podrobněji znázorněno v následujícím grafu (viz *Obrázek 11*), kdy jsou hodnoty použité k vytvoření grafu součástí příloh (viz *Příloha E*).



Obrázek 11: Procento odpovědnosti za zpoždění u vybraného osobního dopravce

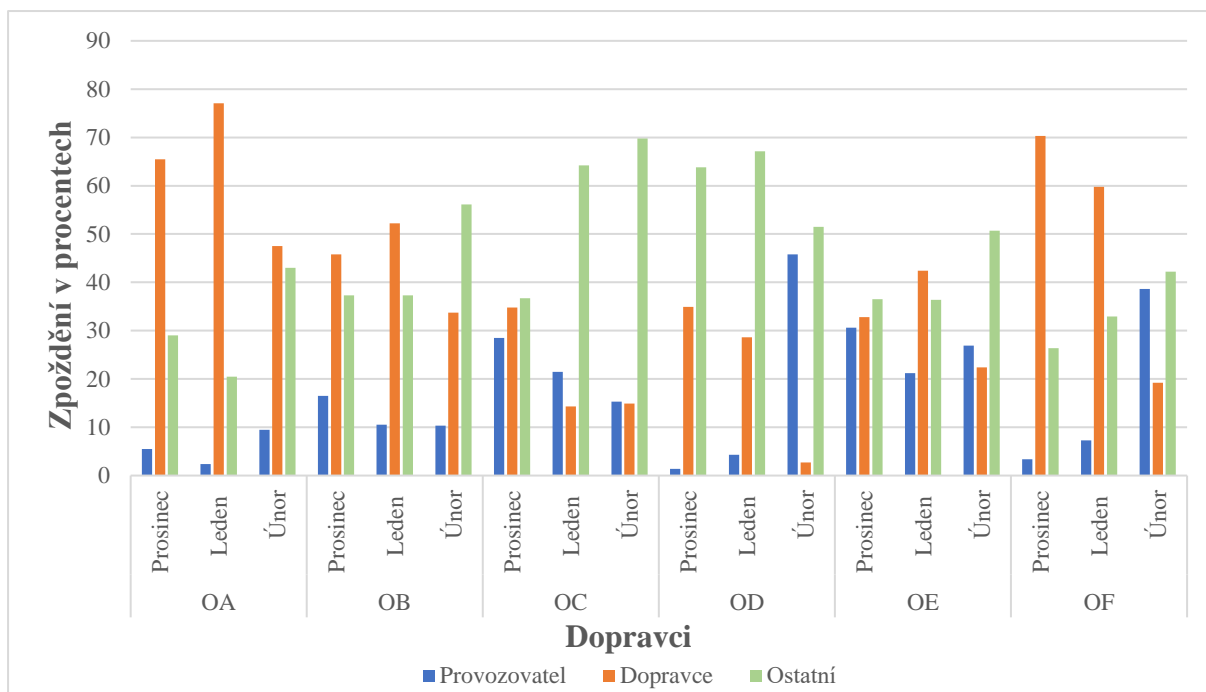
Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému
Stejným způsobem se porovnává i nákladní dopravce. Největší počet zpožděných vlaků měl dopravce NA. Na čí straně je odpovědnost za zpoždění v rámci měsíců je znázorněno v následujícím grafu.



Obrázek 12: Procento odpovědnosti za zpoždění u vybraného nákladního dopravce

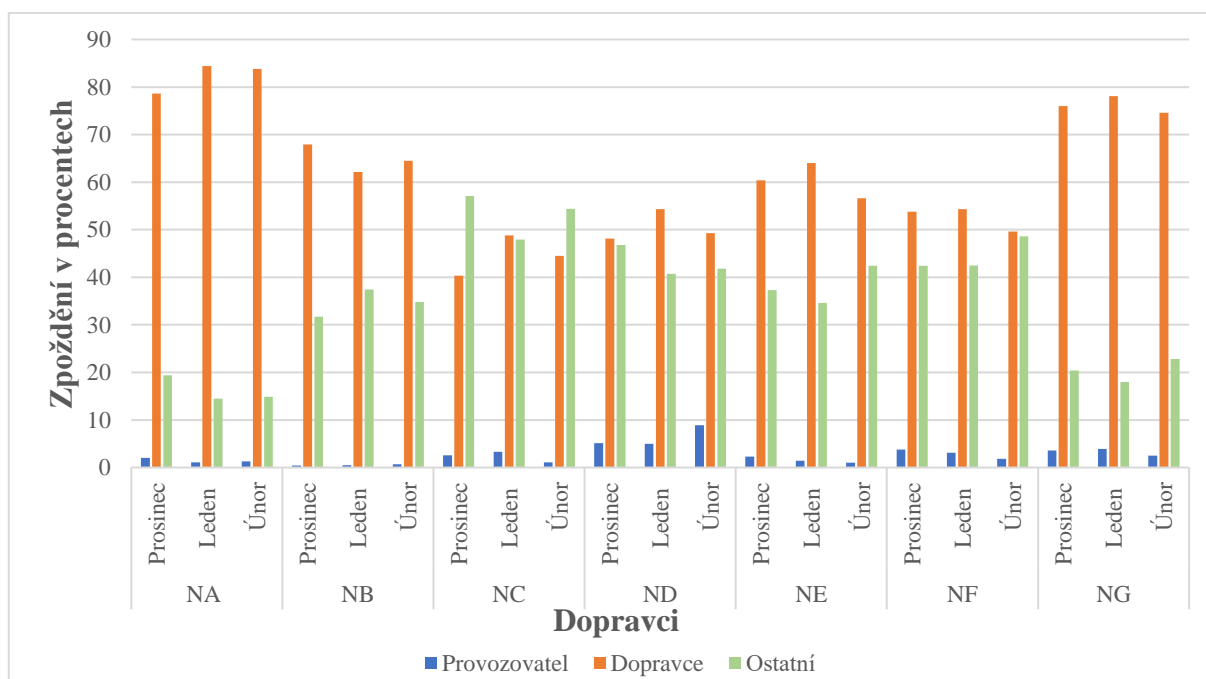
Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému

Mezi jednotlivými dopravci následně došlo k porovnání odpovědnosti za zpoždění v rámci třech měsíců. Pro osobní dopravu je toto znázornění v následujícím grafu (viz *Obrázek 13*) a pro nákladní dopravu v následujícím grafu (viz *Obrázek 14*). Hodnoty použité k vytvoření grafu jsou součástí příloh (viz *Příloha F*).



Obrázek 13: Odpovědnost za zpoždění jednotlivých dopravců osobní dopravy v rámci měsíců

Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému
Pro porovnání bude následovat graf odpovědnosti v nákladní dopravě.



Obrázek 14: Odpovědnost za zpoždění jednotlivých dopravců nákladní dopravy v rámci měsíců

Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému

V předchozím grafu (viz *Obrázek 14*) je vidět, že v rámci dopravců jsou hodnoty rozdílné. Je to dáno i počtem vlaků, které jsou zahrnuty do sankčního systému.

Rozdíl v zahrnutí do systému je především v odpovědnosti, jelikož u většího množství vlaků je více minut a tím pádem může být více kódů odpovědnosti. Pokud je jen malé množství vlaků, které dopravce vypraví, například deset, a dojde třeba k poruše hnacího vozidla, tak největší procento odpovědnosti za všechny vlaky jde okamžitě za dopravcem, jelikož dalších devět vlaků bylo sice opožděno, ale celkové jejich zpoždění je například menší než u vlaku, který měl poruchu.

V již zobrazených grafech není zohledněn podíl všech vlaků, které byly zahrnuty do sankčního systému k celkovému počtu vypravených vlaků, jelikož nebyl znám. Byl znám pouze počet vlaků, které byly do systému zahrnuty a procentuální rozdělení odpovědnosti za zpoždění

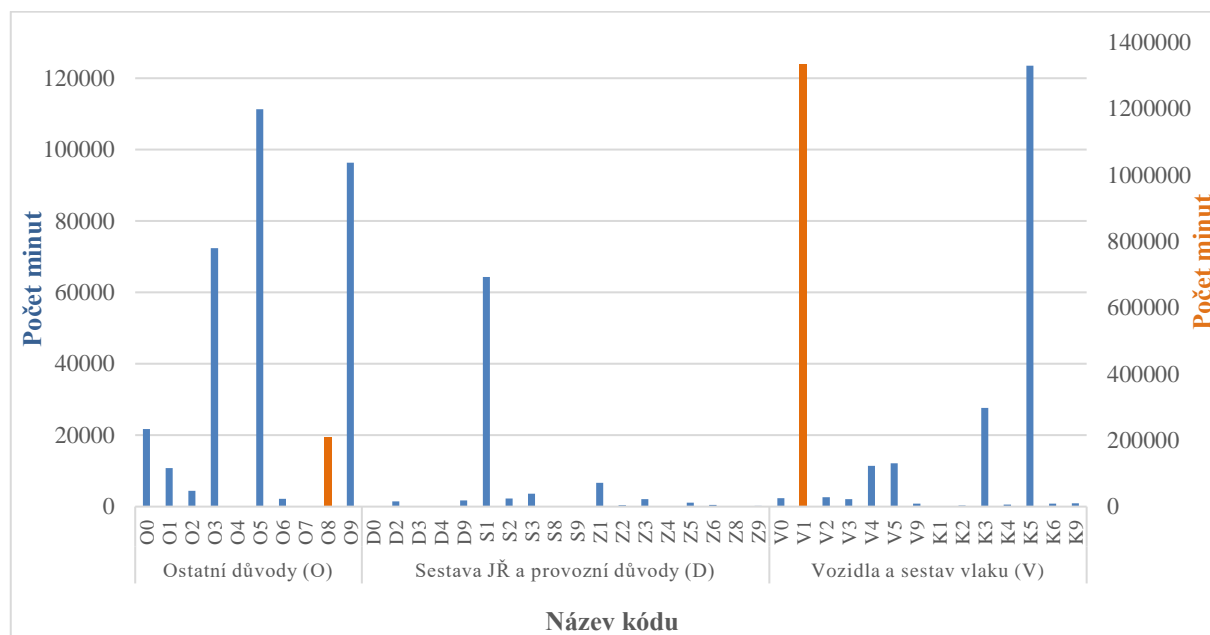
Při pohledu na grafy v rámci porovnání osobní a nákladní dopravy je jednoznačně vidět, že v nákladní dopravě je ve většině případech ve velké míře za zpoždění odpovědný dopravce. Hned za dopravcem následují v rámci nákladní dopravy ostatní důvody, které jsou také použity ve velké míře. Na posledním místě je za zpoždění odpovědný provozovatel. Je to dáno především tím, že nákladní vlaky jsou často zpožděny již při odjezdu z výchozí stanice, za což je odpovědný dopravce, a to i v případě, že měl vozy nachystané a čekal například na dokončení nakládky a nemohl ji nijak ovlivnit a urychlit. Z pohledu systému, neměl vlak připravenost k odjezdu, za což je odpovědný dopravce. V případě ostatních důvodů se jedná především o čekání nákladních vlaků na vlaky osobní dopravy, které mají ve většině případů přednost, a to v případě křížování vlaků ve stanici, popřípadě čekání z důvodu předjíždění rychlejším vlakem osobní dopravy.

V rámci osobní dopravy jsou hodnoty v grafech rozdílné, ať už z pohledu porovnání dopravců, nebo porovnání jednoho dopravce v rámci měsíců. Příčiny jsou na všech stranách různé a nelze proto určit hromadně příčinu. V případě dopravců je největší procento zpoždění z důvodu poruch, popřípadě nástupu a výstupu cestujících. Ze strany provozovatele jde především o výluky, poruchy staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. Nejčastěji používané ostatní důvody jsou křížování vlaků, zpoždění vzniklé na síti jiných provozovatelů a čekání na přípoj v rámci čekacích dob.

Je třeba si také uvědomit, jestli se v rámci kódování zpoždění porovnává počet použití daného kódu nebo se porovnává počet minut zahrnutých pod daný kód. Tyto hodnoty jsou totiž rozdílné. Je rozdíl, kdy má například vlak poruchu a kdy vlak čeká v rámci čekacích dob. Každý kód je použit jednou, ale minuty se mohou lišit i v desítkách.

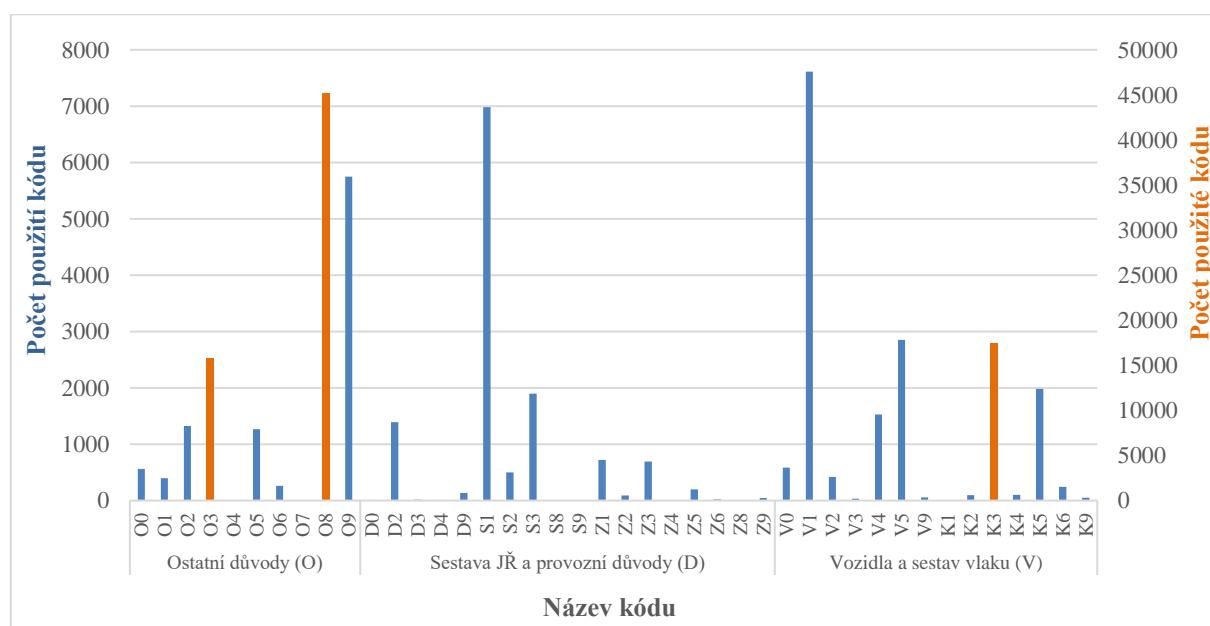
Pro porovnání budou následovat grafy počtu použití jednotlivých kódů a počtu minut jednotlivých kódů. Vybrán byl měsíc prosinec. Tyto grafy jsou společně pro osobní i nákladní dopravu, jelikož jejich rozdělení zatím systém VPNPDD neumí.

Jako první bude graf počtu použití daného kódu. Vzhledem k tomu, že se od sebe hodnoty výrazně lišily, bylo opět v následujících dvou grafech (viz *Obrázek 15* a *Obrázek 16*) využito vedlejších os. Modré hodnoty v grafu mají číselné hodnoty vlevo a oranžové grafy mají hodnoty vpravo.



Obrázek 15: Počet minut jednotlivých kódů narušení v prosinci

Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému



Obrázek 16: Počet použití jednotlivých kódů narušení v prosinci

Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému

Největší počet minut zpoždění je na straně dopravce, kdy byl použit kód *VI – Sestava vlaku dopravcem*. V případě nejčastějšího použití kódu je zpoždění na straně ostatní, kdy byl použit kód *O8 – Sled vlaků (křižování, předjíždění, provozní intervaly)*. O obou těchto zmíněných kódech i autorka z vlastní zkušenosti ví, že je v praxi používá nejčastěji. Zde je názorně vidět, že nejčastější použití kódu automaticky neznamená nejvyšší počet minut zpoždění. Nejčastěji používaný kód *O8* je v případě počtu minut až na druhém místě a kód *VI* má proti němu o 1 124 070 minut více. V opačném případě, kdy v počtu minut je na prvním místě kód *VI*, je tento kód v rámci počtu použití až na čtvrtém místě. Rozdíl použití kódu *VI* a nejpoužívanějšího kódu *O8* je v 37633 případech.

V kapitole 5.2 byl podrobně popsán proces řešení sporů, který byl také následně názorně ukázán (viz *Obrázek 8*). Dopravce tedy po zadání kódu provozovatelem buď souhlasí, nesouhlasí nebo se nevyjádří. Je potřeba mít představu o tom, kolik dopravců se v systému aktivně pohybuje a na zahrnutí svých vlaků do sankčního systému reaguje. Jako příklad postačí například měsíc leden, kdy bylo do sankčního systému zařazeno celkem 32 dopravců, každý s různým počtem vlaků. Počty vlaků ani použití kódů nebudou brány nyní v potaz.

Po zadání kódů provozovatelem se celkem 21 dopravců ani v jednom případě do 10 dnů ke kódu nevyjádřilo a tyto spory byly tedy automaticky uzavřeny, jako souhlas dopravce. Dá se tedy říci, že dopravci nejsou v systému VPNPDD vůbec aktivní, což je dáno zřejmě nulovou sankční hodnotou. V ostatních případech s kódem narušení souhlasili nebo nesouhlasili. O které konkrétní případy se v měsíci lednu jednalo nebude konkrétně posuzováno.

Posuzovány budou nesouhlasy a jejich následné řešení již u konkrétních kódů, a to hromadně za měsíce prosinec, leden a únor. Kódy, se kterými dopravci nesouhlasí nejsou ve všech měsících úplně stejné. Viz *Tabulka 8* je popsán počet konkrétních kódů, se kterými dopravci nesouhlasili. Jedná se celkem o 128 případů, kdy bylo celkem použito deset různých kódů. V tabulce je napsán počet případů, ve kterých byl daný kód použit. Pokud dopravce nesouhlasí s kódem zadaným provozovatelem, navrhne kód jiný a napíše důvod. V tabulce je u daného kódu napsáno v kolika případech provozovatel souhlasí s nesouhlasem dopravce a jeho návrhem a případně kód změni, nebo s návrhem dopravce nesouhlasí (v tabulce modře podbarvené). V obou případech kódy opět čekají na vyjádření dopravce. Pokud dopravce opět s návrhem provozovatele nesouhlasí (oranžově podbarvení), je spor předán k arbitrovi. Jedná se o tři reálné případy. Celkem se jednalo o více případů, ale šlo o testy, proto byly z tabulky zcela vynechány.

V následující tabulce (*Tabulka 8*) je také vidět, že dopravci v nejvíce případech, konkrétně v 43, nesouhlasil se zadáním kódu *VI – Sestava vlaku dopravcem*. Ve většině z těchto případů dopravci požadovali nahrazení kódem *O8 – Sled vlaků* a *O9 – Obrat soupravy, hnacího vozidla, personálu*, kdy jim následně dal provozovatel v 37 případech za pravdu a s jejich návrhem souhlasil. V ostatních 6 případech napsal provozovatel důvod, proč byl kód zadán a dopravce následně se zadáním souhlasí.

V případě rozhodnutí arbitra byl v tabulce zcela vynechán dopravce, jelikož arbitr v žádném případě v jeho vinu nerozhodl.

Tabulka 8: Proces řešení sporů během tří měsíců

Doprovce 1.kolo	Kódy		Provozovatel		Doprovce 2.kolo		Arbitr	
	Název	Počet použití	Souhlasí	Nesouhlasí	Souhlasí	Nesouhlasí	Provozovatel	Ostatní
128	Z5	2	1	1	1	1	1	0
	S1	1	0	1	1	0	-	-
	K3	13	12	1	1	0	-	-
	K5	8	6	2	2	0	-	-
	V0	5	5	0	-	-	-	-
	V1	43	38	6	6	0	-	-
	V5	12	11	1	-	-	-	-
	O3	1	0	1	1	0	-	-
	O8	19	9	10	9	1	0	1
	O9	2	2	0	-	-	-	-

Zdroj: Autorka na základě dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému

5.6. VYHODNOCENÍ KONKRÉTNÍCH SPORŮ

V prvním případě, kdy byla odpovědnost na straně provozovatele, se provozovatel nevyjádřil k nesouhlasu dopravce, kdy byl podle dopravce v dané stanici chybně uveden kód *VI – Sestava vlaku dopravcem*, jelikož zde vlak projížděl. Vzhledem k tomu, že se provozovatel do 45 dnů k nesouhlasu dopravce nevyjádřil, arbitr rozhodl v odpovědnost na straně provozovatele a změnil kód *VI* na kód *D2 – Závady v provozních procesech*. V tabulce je toto nevyjádření provozovatele započítáno ve sloupci souhlasí, ale bylo třeba ho zadat pod arbitra, proto je tam číslo 1 i přesto, že u dopravce nebyl v případě kódu *VI* žádný nesouhlas.

V druhém případě, kdy byla opět odpovědnost na straně provozovatele se jednalo o kód *O8*. Dopravce se obhajoval tím, že měl jeho vlak předjet v dané stanici vlak jiného dopravce, k čemuž nedošlo a tím pádem došlo z důvodu sledu vlaků o navýšení zpoždění o 5 minut a navrhoval kód *D3 – Sled vlaků z důvodu chybného řízení*. S tímto návrhem provozovatel nesouhlasil, jelikož měl vlak dopravce maximální rychlost nižší než jiný

dopравce, který ho předjel. Dopравce s tímto rozhodnutím nesouhlasil, protože byl podle něj sled vlaků realizován v rozporu s předpisem a předal spor k posouzení arbitrovi. Dle arbitra lze argumentace dopravce dle předpisu použít pouze v případě shodných maximálních rychlostí, a proto rozhodl v odpovědnost na straně Ostatní s původním kódem O8 zadaným provozovatelem.

Jako třetí případ byl spor v zadání kódu Z5 – *Vliv trakčního vedení a zásobování elektrickou energií*. Dopравce s tímto kódem nesouhlasil, jelikož byl dle něj vlak opožděn z důvodu chybného sledu vlaků, kdy jeho vlak v dané stanici nepředjel vlak jiného dopravce, a jízda jeho vlaku byla tedy vlakem druhého dopravce ovlivněna, a jeho vlak měl po průjezdu následnou stanicí navýšené zpoždění. Požadoval tedy kód D3 – *Sled vlaků z důvodu chybného řízení provozu*. Provozovatel s tímto návrhem dopravce nesouhlasil a trval na kódu Z5, jelikož byl v části tohoto úseku jiným strojvedoucím nahlášen výpadek trakčního vedení. Dopравce s tímto kódem opět nesouhlasil a spor předal k dořešení arbitrovi. Arbitr rozhodl, že kód Z5 je v pořádku, jelikož dle předpisu se při poruše trakčního vedení a zásobování elektrickou energií vlaky nepředjíždějí a k chybnému řízení provozu tedy nedošlo. Odpovědnost je tedy stále na provozovateli, pod již zmíněným kódem Z5.

5.7. OSTATNÍ PROVOZOVATELÉ DRÁHY V ČR

Je třeba si uvědomit že SŽDC není jediným provozovatelem dráhy v ČR. Mezi další provozovatele patří PKP Cargo International a.s. (dále jen „PKPCI“, který má na starost regionální dráhu Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem a v druhé řadě je to provozovatel regionální dráhy Sokolov-Kraslice a Trutnov hlavní nádraží-Svoboda nad Úpou PDV Railway a.s. (dále jen PDR). Systém odměňování výkonů obou těchto provozovatelů je uveden v Prohlášení o dráze vydávaným SŽDC.

V obou případech musí dopravce na zavedení sankčního systému přistoupit.

Tito provozovatelé mají na rozdíl od SŽDC po zapadnutí vlaku do sankčního systému již pevně danou sankci za zpoždění. V obou případech je to 200 korun za vlak. Jediný rozdíl mezi těmito dvěma provozovateli je ten, že v případě PKPCI spadá vlak do sankčního systému v případě zpoždění 90 minut a v případě PDR se jedná o 10 minut.

Pro bližší analýzu nebyly pro tyto dva provozovatele k dispozici žádné data.

6. NÁVRH ZPŮSOBU VYHODNOCENÍ SANKČNÍM SYSTÉMEM

Při navrhování způsobu vyhodnocení je zde možnost inspirace jinými zeměmi. Je třeba si ale uvědomit, že vše může mít své pro a proti. Porovnání sankčního systému v jednotlivých zemích je uvedeno v *Tabulka 5: Porovnání zemí vzhledem k vyhodnocení sankčního systému*.

Cílem práce není navrhovat konkrétní finanční hodnoty, ale navrhnout možné fungování systému.

6.1. CO Zahrnovat do systému

Jak již bylo zmíněno, vlaky se dělí na nákladní a osobní, kdy je následně lze ještě podrobněji dělit dle kategorií vlaků.

6.1.1. Osobní vlaky

Osobní vlaky do systému VPNPDD zahrnují všechny porovnávané země. Dle názoru autorky je potřeba osobní vlaky v každém případě do systému zahrnovat. Je to především z důvodu dodržování jízdních řádů, kdy mají jednotlivé vlaky po celé své trase v několika stanicích přípoje na další vlaky. V této chvíli je zpoždění dalších vlaků z důvodu čekání na zpožděný přípoj v rámci čekací doby pod kódem Ostatní, což je vzhledem k plánovaným čekacím dobám dle autorky v pořádku. I tak, by se ale mělo zabránit zpoždění vlaků, aby následně vlaky čekat nemusely. Jeden z důvodů vytvoření sankčního systému je ten, že dopravci dle svých přepravních podmínek poskytují svým cestujícím v případě vysokého zpoždění kompenzace. Pokud by ale za toto vzniklé zpoždění nesl odpovědnost provozovatel, měl by tedy provozovatel poskytnout dopravci dostatečnou kompenzaci, což do zavedení sankčního systému neexistovalo. Samozřejmě by tato kompenzace za minutu zpoždění byla pro všechny dopravce jednotná a její výše by byla dána předem domluvenou sazbou.

V případě, že by byly osobní vlaky ze systému vyjmuty, snažili by se sice všichni zúčastnění, jak zaměstnanci provozovatele, tak i dopravce, dodržovat jízdní řády, ale nebrala by se třeba v potaz každá minuta. Pokud by ale v každé stanici tato minuta vznikla, v konečné stanici už by se mohlo jednat o zpoždění v rámci desítek minut. Ve výsledku, by tedy nemuselo vůbec dojít ke zlepšení propustnosti železniční sítě a pravděpodobně by zůstal současný stav, což odporuje důvodům zavedení sankčního systému.

Účelem tohoto sankčního systému je především zlepšení současného stavu a propustnosti sítě. Autorka tedy v každém případě zastává názoru ponechání osobních vlaků v sankčním systému.

6.1.2. Nákladní vlaky

Kromě Německa, zahrnují zmíněné země do systému VPNPDD i nákladní dopravu. Je známo (viz *Obrázek 10*), že v mnoha případech je odpovědnost za zpoždění na straně dopravce a ve většině případů se jedná kód VI – *Sestava vlaku dopravcem*. Vzhledem k tomu, že sankční systém je vytvořen především k motivaci dodržování jízdních řádů, což následně vede k plynulým jízdám vlaků, je potřeba udělat vše pro to, aby tomu tak bylo.

Pokud by byly vlaky nákladní dopravy ze sankčního systému vyjmuty, k žádnému velkému zlepšení by dle názoru autorky nedošlo. Nákladní vlaky by vyjížděly se zpožděním, musely by například čekat ve více stanicích kvůli křižování vlaků, což by celkově vedlo k tomu, že do cílové stanice se dostanou také se zpožděním několik minut, pohybujícím se v desítkách nebo stovkách.

Autorka zastává názoru, že je zde možnost vyjmutí nákladních vlaků ze sankčního systému, ale pouze za podmínky, kdy by nákladní vlaky neměly v žádném případě přednost před vlaky osobní dopravy, což nyní dle předpisu SŽDC D1 v některých případech mají. Pokud by přednost neměly, nijak by při vhodném řízení sledu vlaků nenarušovaly jízdní doby a pobyty osobních vlaků. Problém je ovšem ten, že by nákladní vlaky pravděpodobně vůbec nedodržovaly jim navržené jízdní řády, jelikož již nyní často vyjíždějí se zpožděním. Celkově by sice nebyla nákladní dopravou narušována doprava osobní, ale ke zlepšení propustnosti sítě ve vztahu k nákladní dopravě by nedošlo.

Dle autorky, by měl mít dopravce zájem o to, aby jeho vlaky jezdili přesně podle jízdního řádu a včas, což by ve výsledku usnadnilo přesné naplánování případné nakládky a vykládky v daných stanicích nebo odjezdů na vlečku, kde by byla případně naplánovaná manipulace. Během vyhodnocování odpovědnosti, se v ojedinělých případech objevovaly nesouhlasy dopravců s připraveností vlaků na jejich straně, kdy se odvolávali na manipulace na vlečkách, což nemohli ovlivnit. V těchto případech je samozřejmě odpovědnost za zpoždění na jejich straně, což mohou následně řešit s provozovateli vleček. Pokud by tedy byly dodržovány jízdní řády, a dopravci jezdili na vlečky včas v předem dohodnuté doby, k těmto situacím by nemuselo docházet, což by následně vedlo k tomu, že vlak z vlečky odjede včas a dodrží pak čas odjezdu z dané výchozí stanice. Autorka je toho názoru, že vlaky nákladní dopravy je do systému důležité zahrnout.

Otázkou ale stále zůstávají vlaky jedoucí v takzvané zbytkové kapacitě. Jedná se o zvláštní skupinu, která je snad jen v ČR, kdy jsou tyto vlaky ze sankčního systému vyjmuty. Každý dopravce, si při žádosti o trasu určuje, jakou prioritu jeho vlak má a může si také zvolit, že chce jet ve zbytkové kapacitě. V těchto případech musí ale dopravci počítat s tím, že jejich vlaky jsou z pohledu řízení sledu vlaků až na posledním místě, což vede mnohdy k navýšení zpoždění až o stovky minut. V případě překročení maximální povolené doby zpoždění 1200 minut (dáno předpisem SŽDC D1) budou muset dopravci případně řešit nové číslo vlaku, nebo novou žádost o trasu, jelikož vlaky nesmí z žádné stanice odjet s vyšším zpožděním. Výjimkou je pouze souhlas provozního dispečera, kdy si ověří, že se neplánuje žádný vlak se stejným číslem.

Autorka tedy navrhuje nebrat si příklad z již zmíněného Německa, ale vzít si ho z ostatních zemí a nákladní vlaky do systému z již zmíněných důvodů také zahrnout. Co se týče vlaků ve zbytkové kapacitě, by byla autorka trochu benevolentní, a pokud dopravci chtějí jezdit ve zbytkové kapacitě ať jezdí, ale budou muset předpokládat, že nemusí být jejich požadavkům na trasu vyhověno a vlaky mohou mít již zmíněná vysoká zpoždění. Samozřejmě, lze tyto zbytkové vlaky vyjmout pouze za předpokladu, že se v rámci všech vlaků nákladní dopravy bude jednat pouze o ojedinělé případy. Pokud by se rozhodli všichni dopravci jezdit ve zbytkové kapacitě, by celý systém sankčního systému, ze kterého by byly vyjmuty ztrácel smysl, a ke zlepšení propustnosti železniční sítě by nedošlo. Autorka nemá přehled o tom, kolik vlaků ve zbytkové kapacitě jezdí, tudíž je toto hodnocení složitější. V případě, že by se jednalo pouze o pár případů zavedla by autorka toto vynechání vlaků ve zbytkové kapacitě pro začátek jen na rok, a pak by se zhodnotilo, jestli tyto vlaky mají na propustnost zásadní vliv či nikoli. Pokud by tam vliv nebyl, zbytkovou kapacitu by nadále ponechala.

6.2. DĚLENÍ NA KATEGORIE VLAKŮ

Jak již bylo zmíněno, vlaky osobní a nákladní dopravy lze dále dělit i podle kategorie, což se dělá především z důvodu přednosti, kdy má například v rámci osobní dopravy expresní vlak přednost před vlakem spěšným a osobním. Otázkou zůstává, jestli tato jednotlivá rozdělení druhů vlaků brát z pohledu sankčního systému v potaz či je všechny zahrnout do jedné skupiny.

V *Tabulka 5*: Porovnání zemí vzhledem k vyhodnocení sankčního systému je vidět, že toto další rozdělení dle kategorie vlaků v rámci osobní dopravy řeší na Slovensku a v Německu, kdy jsou vlaky rozděleny do dvou kategorií na vlaky vyšší kvality a vlaky osobní. Naopak v Polsku je pouze jedna kategorie, a to osobní doprava, která je nyní také v ČR.

V rámci osobní dopravy je zde z pohledu cestujících předpoklad, že když si pro svou jízdu vyberou vlak vyšší kvality, očekávají určitý komfort, kratší cestovní čas a především to, že přijedou do konečné stanice včas dle plánovaného jízdního řádu. Samozřejmě, i tyto vlaky mohou mít v daných stanicích čekací doby na jiné přípojné vlaky, ale u vlaků vyšší kvality se jedná o ojedinělé případy. V případě čekání na přípojné vlaky je odpovědnost na straně Ostatní a sankci neplatí ani provozovatel dráhy ani dopravce. Vlaky vyšší kvality jsou upřednostňovány, a tudíž je autorka názoru, že by tyto vlaky měly mít přísnější podmínky, za jakých budou do systému zahrnuty. Z praxe autorky cestující u osobních vlaků neřeší například desetiminutové zpoždění tak moc, jak u vlaků vyšší kvality, kdy většinou již bylo komentováno zpoždění pět minut.

Stejně je tomu tak i v rámci nákladní dopravy. Opět jsou zde vlaky rozděleny dle kategorií, kdy mají určité kategorie přednost. Pokud tedy má mít vlak přednost, měl by mít dle autorky vyšší požadavky. Dopravci posílají své vlaky ve vyšší kvalitě, jelikož ví, že vlak bude v určitých případech upřednostněn, a může tedy do cílové stanice přijet rychleji. Měli by ale samozřejmě dodržet čas odjezdu, dle naplánované trasy. V grafu odpovědnosti za zpoždění jednotlivých dopravců nákladní dopravy (viz *Obrázek 14*) je ale vidět, že pokud nebude bráno v potaz zpoždění na straně ostatní, jsou za zpoždění odpovědní především dopravci, kdy je v grafu počtu použití jednotlivých kódů (viz *Obrázek 16*) vidět, že většina zpoždění má kód *VI – Sestava vlaku dopravcem*. Nejpoužívanější kód *K3 – Prodloužení plánovaného pobytu, zvýšená frekvence cestujících*, není brán v potaz, jelikož se jedná především o přepravní a komerční důvody v rámci osobní dopravy.

V případě zavedení přísnějších podmínek zahrnutí vlaků vyšší kvality do sankčního systému je zde předpoklad, že bude do systému zahrnuto více vlaků. Je tedy důležité, aby se dopravci a provozovatel snažili tomuto nárustu vlaků zahrnutých do sankčního systému co nejvíce zabránit, a to především dodržováním předem daných jízdních dob, dob pobytů ve stanicích, včasnou připraveností vlaku k odjezdu a také včasnou sestavou jízdních cest pro daný vlak.

Autorka navrhuje vzít si příklad ze Slovenska a Německa a k tomuto rozdělení přistoupit i v ČR, a to především z toho důvodu, že rozdělení předností vlaku dle kategorie se v řízení dopravy řeší, kdy jsou například osobní vlaky narušovány vlaky vyšší kvality. Vlaky vyšší kvality by tedy dle názoru autorky měly mít přísnější podmínky, za jakých budou do sankčního systému zahrnuty.

Autorka dále navrhuje v rámci osobní dopravy rozdělení vlaků do tří kategorií, vyplývajících z rozdělení vlaků osobní dopravy dle předpisu SŽDC D1 a to na:

- Expresní vlaky,
- Rychlíky a Spěšné vlaky,
- Osobní vlaky.

Toto rozdělení by dle názoru autorky mělo být právě kvůli již zmiňované přednosti mezi jednotlivými kategoriemi vlaků, kdy jsou vlaky do kategorií zařazeny především kvůli své rychlosti a obslužnosti jednotlivých stanic a zastávek. Čím vyšší kategorie vlaku, tím by měly být podmínky zahrnutí do sankčního systému přísnější.

V rámci nákladní dopravy navrhuje autorka rozdělení pouze do dvou skupin, a to na:

- Expresní nákladní vlaky,
- ostatní.

Toto rozdělení vychází z vlastní zkušenosti, kdy opět dostávají expresní nákladní vlaky přednost, a tudíž by opět měly mít přísnější podmínky.

6.3. MINUTY VERSUS VLAK

Je potřeba si rozmyslet, jak budou jednotlivé kategorie vlaků, které jsou do sankčního systému zahrnuty sankciovány. V již zmiňované *Tabulka 5* je vidět, že jsou vlaky sankciovány dle výše zpoždění. Rozdíl je ten, že kromě Slovenska, jsou vlaky sankciovány za každou vzniklou minutu zpoždění, a to jednou sazbou. Slovensko vlaky osobní dopravy dělí v dané kategorii dle výše zpoždění do dvou skupin, a sazba je pak za vlak, což je vidět v *Tabulka 2*.

V kapitole 6.1 bylo již řečeno, že podle autorky je rozdělení dle kategorie vlaků důležité. Autorka by si na jednu stranu nebrala příklad ze Slovenska, kde si dle jejího názoru systém zjednodušili, a platba je za vlak, a ne za minutu zpoždění, ale na druhou stranu by se zde inspirovala rozdělením dle výše zpoždění. Pokud by se nezůstalo u platby za každou minutu zpoždění, ale platilo by se dle daných kategorií za vlak, znehodnotilo by to dle názoru autorky celý systém, jelikož už by mohlo být v rámci sankčního systému dopravci či provozovateli jedno, jaká je výše zpoždění v cílové stanici.

Autorka si také myslí, že pokud by dále navíc došlo k rozdělení sankční hodnoty do skupin dle výše zpoždění, mohli by být dopravci i provozovatel ještě více motivováni k dodržování jízdního řádu. Samozřejmě by byl systém vyhodnocení mnohem složitější, jelikož by se v rámci určité kategorie mohlo jednat o dvě nebo více sankčních sazeb za minutu zpoždění. Otázkou zůstává, kolik skupin sazeb by bylo vhodné udělat. Samozřejmě se naskytuje

možnost, udělat například skupiny po deseti minutách, kdy se bude sankční hodnota postupně zvyšovat, nebo udělat například dvě skupiny, kdy mezi nimi bude zásadnější rozdíl, a to například v rámci osobní dopravy vytvořit jednu skupinu do 30 minut a druhou nad třicet minut. Zavedou-li se rozdílné sazby dle výše zpoždění, bude brát dle autorky dopravce i provozovatel v potaz opravdu každou minutu zpoždění.

Takto podrobněji rozdělený systém by byl jednoznačně složitější především z pohledu jeho tvorby, ale ve výsledku by dle autorky opravdu mohl vést k větší motivaci. Samozřejmě by bylo potřeba řádně promyslet po kolika minutách systém dělit. Určitě by bylo dobré mít u každé kategorie vlaků nastaveny jiné kategorie minut, a to zvláště v osobní, tak i v nákladní dopravě.

Na druhou stranu se v případě takto podrobného rozdělení systému může naskytnout několik problémů. Z pohledu autorky bude docházet ke sporům v mnohonásobně více případech, než tomu bylo dosud, jelikož se budou dopravci s provozovatelem hádat opravdu o každou minutu, aby například zůstali v kategorii s nižší sazbou. Z toho vyplývá, že by se najednou mohly řešit jednotlivé případy navýšení zpoždění, a to v každé stanici, kde vzniklo, což může být v rámci jednoho vlaku několik případů kdy by mohlo ke sporům dojít. Vzhledem k tomu, že by se navýšil tento počet případů, bylo by nutné také navýšit počet zaměstnanců, kteří mají systém na starost, a to jak na straně dopravce, tak i na straně provozovatele dráhy. Jak již bylo několikrát řečeno, systém nebyl primárně vytvořen k výdělkům ani na straně provozovatele ani na straně dopravce, z čehož vyplývá, že navýšení počtu zaměstnanců starajících se o systém VPNPDD okamžitě zvedne oběma stranám náklady, které by jim sankční systém neměl vydělat. Jak pro dopravce, tak i pro provozovatele dráhy by tedy navýšení těchto zaměstnanců znamenalo dle autorky nemalé měsíční náklady.

Vzhledem k tomu, že autorka v kapitole 6.2 navrhla podrobnější dělení nákladní a osobní dopravy dle kategorií vlaků, měly by jednotlivé kategorie mít jiné podmínky. I přes to, že by to mohlo vést k větší motivaci, vedlo by to také k častějším sporům. Smyslem systému je také jednoduchost, proto dle autorčina názoru není už dále potřeba dalšího podrobnějšího dělení na jednotlivé minuty.

Autorka tedy navrhuje jednotnou sazbu za minutu zpoždění, ovšem v rámci jednotlivých kategorií vlaků, kde by měly být podmínky zahrnutí do systému odlišné.

6.4. PŘÍSNĚJŠÍ PODMÍNKY U VYBRANÝCH KÓDŮ

Autorka si vzala příklad z Německa a navrhuje mít v rámci určitých kódů přísnější podmínky a tím pádem vyšší sazby. Jednalo by se především o zpoždění, kdy by byl použit kód

D0 – *Sestava jízdniho řádu*, který je na straně provozovatele. Autorka je toho názoru, že tento kód jde již při tvorbě jízdniho řádu včas eliminovat. Jízdní řád se vytváří předem a musí splňovat dané jízdni doby a technologické časy, což jsou časy, kdy dochází například k tvorbě jízdni cest ve stanici a časy křižování vlaků. Technologické z toho důvodu, že každý úkon zabere určitý čas, a tudíž tyto časy nelze zkracovat. Jízdní řády by měly tedy tyto časy zohledňovat, a to ve všech případech. V ojedinělých případech se ovšem stává, že nejsou například tyto technologické časy dodrženy, a tudíž lze automaticky předpokládat, že v daném případě dojde ke zpoždění vlaku. I přes to, že se jedná jen o pár minut a vlak kvůli tomuto zpoždění není ani do systému zahrnut, by měl dle autorky provozovatel dopravce kompenzovat, a to například jen za čtyři minuty zpoždění.

Pokud by tedy byl vlak opožděn pouze kvůli špatné sestavě jízdniho řádu, měl by provozovatel zaplatit dopravci sazbu za každou minutu zpoždění, a to i přesto, že by vlak v sankčním systému zahrnut nebyl.

Druhá varianta je ta, že vlak má vyšší zpoždění a objevuje se například více kódů narušení. V tomto případě by měl systém fungovat tak, že odečte počty minut kódu narušení *D0*, a u zbytku minut zjistí, kdo má vyšší procentuální podíl na zpoždění a na čí straně bude odpovědnost. Budou zde tedy dvě platby. Provozovatel zaplatí dopravci minuty zpoždění kódu *D0* a druhá platba bude za zbytek minut zpoždění v koncové stanici, které zaplatí ten, kdo je za ně odpovědný, nebo v případě odpovědnosti na straně Ostatní nikdo.

Co by v tomto případě dle autorky hrozilo je to, že by mohl být na zaměstnance zadávající kódy narušení nátlak z vedení, aby tyto kódy nepoužívali, a používali místo nich například kód *O8 – Sled vlaků*. Dle autorky je to samozřejmě špatně a provozovatel by měl v tomto případě svou chybu uznat a dopravce kompenzovat.

6.5. KAŽDÝ VLAK JAKO SAMOSTATNÝ PŘÍPAD

Během vyhodnocování kódů narušení autorka zjistila, že dopravci často nesouhlasí s kódem *VI – Sestava vlaku dopravcem*, a odvolávají se na skutečnost, že k tomu došlo kvůli obratu soupravy, kdy vlak již přijel zpožděn a navrhuje kód *O9 – Obrat soupravy, hnacího vozidla, personálu* a provozovatel jim dává za pravdu. Sankční systém je nyní nastaven tak, že je každý vlak při výjezdu řešen jako nový případ, neznamená to ovšem, že v případě obratu soupravy by měl být automaticky zadáván kód *VI*, což mnohdy zaměstnanci provozovatele dělají, jelikož neřeší skutečnou příčinu zpoždění. Zaměstnanci si ovšem neuvědomují, že tímto svým chybným zadáváním kódů, dochází k více nesouhlasům dopravce, což znamená větší počet případů, které musí pak provozovatel řešit.

V případě, že je zadán kód *O9*, odpovědnost je na straně Ostatní a nikdo není sankciován. Samozřejmě je zde možnost, nedívat se na každý vlak jako nový případ. Dle autorky by to ale byl příliš obtížný a problémový systém. Jde o to, že vlaky čekají na opožděné spoje, a tudíž by se při podrobném zkoumání, kdy by se hledal prvotní zpožděný vlak mohlo stát, že zde bude zahrnuto například deset vlaků. Zpožděný vlak na příjezdu například do Valašských Klobouků by byl opožděn například kvůli vlaku, který odjel se zpožděním ze stanice Kladno – město. Jak již bylo zmíněno byl by tedy systém z pohledu analýzy a hledání prvotních příčin příliš složitý.

Autorka tedy navrhuje možnost hledání prvotního zpožděného vlaku, a ponechává hodnocení každého vlaku jako zvláštního případu.

7. NÁVRH FUNGOVÁNÍ SYSTÉMU A SWOT ANALÝZA

V předchozích kapitolách autorka navrhla, jaké druhy vlaků a za jakých podmínek do systému zahrnout. Systém by měl tedy:

- Zahrnovat osobní i nákladní vlaky.
- V rámci osobní dopravy rozdělit vlaky do tří skupin dle kategorií na:
 - Expresní vlaky,
 - Rychlíky a Spěšné vlaky,
 - Osobní vlaky.
- V rámci nákladní dopravy rozdělit vlaky do dvou kategorií na:
 - Expresní nákladní vlaky,
 - Ostatní.
- Mít rozděleny podmínky zahrnutí do sankčního systému dle kategorií.
- Mít v případě zahrnutí vlaku do sankčního systému sazbu za každou minutu zpoždění.
- Mít přísnější podmínky pro kód D0 – Sestava jízdního řádu.
- Řešit každý vlak jako samostatný případ.

Jak by tedy měl systém v ČR vypadat, a to včetně navržených minut zpoždění při kterých budou vlaky do systému zahrnuty je podrobněji vidět v následující tabulce (*Tabulka 9*).

Tabulka 9: Navrhnuté prahové hodnoty zpoždění a jejich sankční platby v ČR

Česká republika	Kategorie vlaku	Zpoždění v minutách	Sazba za zpoždění v korunách/minutu	Za kód D0 sazba v korunách/minutu
Osobní doprava	Expresní vlaky	5	A	C
	Rychlíky	10	A	
	Spěšné vlaky	10	A	
	Osobní vlaky	15	A	
Nákladní dopravy	Expresní nákladní vlaky	30	B	
	Ostatní nákladní vlaky	60	B	

Zdroj: Autorka

Z tabulky dále vyplývá, že autorka navrhuje jednotnou sazbu za minutu zpoždění, která bude stejná pro všechny kategorie vlaků v rámci osobní dopravy a stejně tak i jednotnou sazbu, která by byla jednotná pro obě kategorie v rámci nákladní dopravy. Dále pak navrhuje

třetí sazbu, což jednotná sazba pro všechny kategorie vlaků, která bude sankciována v případě použití kódu D0, i přes to, že vlak nebude ani do sankčního systému zahrnut.

Na takto navržený systém se autorka dále podívala z pohledu **SWOT analýzy**, což je jedna ze základních metod strategické analýzy, která z pohledu vnitřního prostředí hodnotí silné a slabé stránky a dále z pohledu vnějšího prostředí příležitosti a hrozby. V tomto případě je vnitřní prostředí z pohledu systému, a vnější prostředí z pohledu na systém.

7.1. SILNÉ STRÁNKY (STRENGTHS)

Mezi silné stránky se řadí to, v čem je systém schopný a úspěšný. Mezi silné stránky patří:

- **Jasně daná pravidla** – systém má jasně daná pravidla podmínek zahrnutí jednotlivých vlaků do sankčního systému a jejich sazeb.
- **Propracovaný systém komunikace s dopravci** – komunikace provozovatele, dopravce a popřípadě arbitra přes webové stránky ISOŘ, kde se i případně řeší jednotlivé spory.
- **Možnost okamžitého sdílení informací** – sdílení informací o zadaných kódech prostřednictvím internetové sítě.
- **Motivace dopravců** – dopravci jsou motivováni k včasné přípravě vlaku a dodržování jízdních řádů.

7.2. SLABÉ STRÁNKY (WEAKNESSES)

Jedná se o stránky, které snižují hodnotu systému. Cílem je tyto stránky minimalizovat. Mezi slabé stránky patří:

- **Technický stav železniční sítě** – v případě horšího technického stavu sítě, dochází ke zpoždění, za které je odpovědný provozovatel.
- **Možnost ovlivnění systému zaměstnanci** – vzhledem k tomu, že kódy při zpoždění zadávají zaměstnanci provozovatele a mohou si kód vybrat, nemusí být vždy spravedliví vůči dopravci.
- **Nedostatečně kvalifikovaní zaměstnanci** – v případě nárustu sporných případů bude potřeba více zaměstnanců starajících se o systém, kteří musí být nejdříve řádně proškoleni.

- **Výpadek internetové sítě potřebné ke komunikaci** – v případě výpadku by nemohlo dojít ke komunikaci jednak mezi zaměstnanci zadávajícími kódy a systémem, a tudíž ani mezi systémem a dopravci.

7.3. PŘÍLEŽITOSTI (OPPORTUNITIES)

Jedná se o potenciální vnější příležitosti, které by mohly pomoci v rozvoji a mohou tak přinést úspěch. Je zde snaha o jejich maximální využití. Příležitosti systému jsou:

- **Snížení zpoždění jednotlivých vlaků** – při dostatečné motivaci dopravců i provozovatele by mohlo dojít ke snižování počtu zpožděných vlaků, kdy by byly zároveň sníženy zpoždění z důvodu čekání na přípojný vlak.
- **Zlepšení propustnosti železniční sítě** – úzce souvisí se snížením zpoždění jednotlivých vlaků, kdy by v případě jejich menšího počtu, mohlo dojít ke zlepšení propustnosti železniční sítě.
- **Vytvoření nových pracovních pozic** – v případě zvýšení počtu sporných případů bude potřeba více zaměstnanců, kteří se těmito případy budou zabývat, což znamená vytvoření nových pracovních pozic.

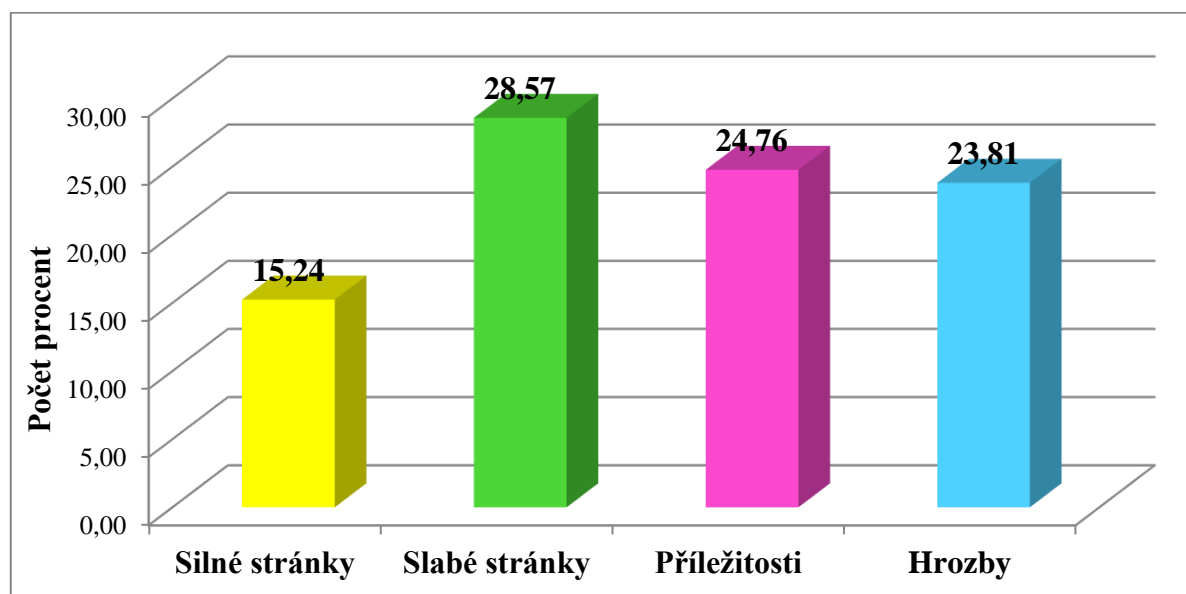
7.4. HROZBY (THREATS)

Jde o hrozby z vnějšího prostředí a společnost je není schopná kontrolovat. Představují také možná rizika dosažení cílů. Cílem je tyto hrozby včas najít a popřípadě je eliminovat nebo snížit na minimum. Hrozby systému jsou:

- **Zvýšení počtu sporných případů** – autorkou navržený systém je přísnější, proto je vysoká pravděpodobnost nárůstu sporných případů, kdy se budou chtít dopravci hádat o každou minutu zpoždění.
- **Nedostatek financí na platy zaměstnanců starajících se o systém** – systém nemá být výdělečný a v případě navýšení zaměstnanců by mohlo jít o vysoké náklady podniku.
- **Možný úbytek dopravců** – v ojedinělých případech by z důvodu časté odpovědnosti za zpoždění v rámci stovek minut mohlo dojít ke ztrátě dopravce, jelikož by pro něj mohl být systém příliš prodělečný, ale těchto případů by mohlo být dle názoru autorky minimum, popřípadě žádné.

Autorka dále mezi sebou porovnávala jednotlivé položky silných a slabých stránek a zároveň také příležitostí a hrozeb, a to z pohledu významnosti, aby bylo jasné vidět, co nad čím převažuje, a která položka má v daném případě vyšší váhu důležitosti. Toto podrobné porovnání je součástí příloh (viz *Příloha G*).

Z tohoto podrobného porovnání jednotlivých částí SWOT analýzy byl dále vytvořen následující graf (viz *Obrázek 17*), který názorně ukazuje jejich procentuální podíl.



Obrázek 17: Výsledek SWOT analýzy v procentech

Zdroj: Autorka

V grafu (viz *Obrázek 17*) je vidět, že největší procentuální podíl mají slabé stránky. Je proto potřeba tyto slabé stránky v co největší míře snížit, popřípadě úplně eliminovat. Podle autorky je největší slabou stránkou stav železniční sítě, což lze postupnými opravami eliminovat, čímž se stane stránkou silnou. Další slabou stránkou jsou zaměstnanci, a to až už nekvalifikovaní nebo ti co mohou systém ovlivnit. I v tomto případě jde tuto slabou stránku snížit, a to především školením zaměstnanců a následným náhodným dozorem při zadávání kódů, kdy by například mohli přilepšovat provozovateli tím, že nepřiznají svou chybu. Pokud by se tuto slabou stránku podařilo eliminovat, stala by se dle autorky stránkou silnou.

Vysoký procentuální podíl mají také hrozby. Největší hrozbou systému je dle výsledků navýšení sporných případů, což jak již bylo zmíněno povede k nutnosti nárustu zaměstnanců, a to provozovatele i dopravce, kteří budou tyto sporné případy řešit. Tato hrozba je úzce

propojena s následující hrozbou, kdy by při navýšení počtu zaměstnanců mohlo dojít k tomu, že podnik nebude mít dostatek financí na jejich platy, jelikož systém by měl být nevýdělečný.

Z podrobného porovnání jednotlivých položek jde vidět, že nejvyšší procentuální podíl má příležitost snížení zpoždění jednotlivých vlaků, což je vlastně hlavní důvod zavedení systému. Naopak nejmenší procentuální podíl má příležitost vytvoření nových pracovních pozic, což dle názoru autorky ani není smyslem systému. Nízký procentuální podíl má také slabá stránka výpadek internetové sítě potřebné ke komunikaci. Autorka je toho názoru, že v dnešní době bývají tyto výpadky spíše krátkodobého charakteru a pokud by k nim došlo, dopravce by byl informován o tom, že data budou zpožděna, což pak posune celý vyhodnocovací proces a není to tudíž tak vážným problémem.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo navrhnout vyhodnocení odpovědnosti za zpoždění sankčním systémem. Autorka se nejprve zaměřila na historii směrnic a nařízení v rámci Evropské unie, která usiluje o implementaci interoperability a s ní spojenou liberalizaci železniční sítě. Z tohoto důvodu byly zatím v rámci Evropské unie vytvořeny čtyři Železniční balíčky, které jsou souhrnem několika návrhů nové, či stávající legislativy Evropské unie. Z důvodu pochopení souvislostí vzniku sankčního systému autorka vysvětlila hlavní myšlenku jednotlivých směrnic a nařízení, spadajících do jednotlivých balíčků. V rámci sankčního systému je nejpodstatnější směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, ve které se zavedly podmínky vybírání poplatků za použití infrastruktury, kde byl zároveň v příloze VI popsán systém odměňování výkonů. Jednalo se o rozdělení zpoždění do jednotlivých tříd a podtříd podle odpovědnosti za zpoždění. Česká republika a ostatní země Evropské unie jsou sdruženy v celoevropské organizaci Rail Net Europe, která usnadňuje mezinárodní činnost, takže všechny sdružené země vydávají každý rok prohlášení o dráze, které má jednotnou strukturu, což umožňuje snadnější vyhledávání informací v jednotlivých zemích. Cílem této směrnice je omezit počet zpožděných vlaků, což vede ke zlepšení propustnosti železniční sítě.

Autorka také popsala vztah mezi provozovatelem dráhy a dopravci v České republice, a to od vzniku až po rozdělení železničních organizací, což úzce souviselo se vznikem podmínek přístupu na železniční dopravní cestu. Také zmínila vliv sankčního systému na dopravce a provozovatele dráhy, a jejich vztah k sankčnímu systému neboli kdo a kdy má povinnost zaplatit za způsobené zpoždění. Hlavní třídy odpovědnosti sankčního systému v České republice jsou tři, a to odpovědnost na straně provozovatele, dopravce a na straně ostatní, což jsou případy, které nemohla ani jedna z předchozích stran ovlivnit, jako křížování vlaků, počasí, či mimořádné události.

Důležitou součástí práce byla analýza sankčního systému ve vybraných zemích, kde se autorka kromě České republiky zaměřila také na Slovensko, Německo a Polsko. Autorka v jednotlivých zemích podrobněji analyzovala režim kompenzací a systém vyhodnocení sankčním systémem, kdy došla k závěru, že každá země má své vlastní podmínky, ať už z pohledu vlaků spadajících do systému, a jejich případného dalšího rozdělení do kategorií vlaků, tak dále pak v sankcích, kdy má například Slovensko sazbu za vlak, Německo a Polsko za minutu zpoždění. Ve všech zemích dále graficky znázornila rozdělení zpoždění do

jednotlivých tříd a podtříd, které obsahují jednotlivé kódy narušení, které jsou zadávány do systému, kdy následně došla k závěru, že jsou mezi jednotlivými zeměmi jen drobné odchylky, což vychází z toho, že se jedná o hlavní myšlenku směrnice evropské unie.

Nedílnou součástí práce bylo vyhodnocení odpovědnosti za zpoždění, kdy autorka podrobně popsala, jakým způsobem nyní v České republice dochází ke stanovení příčin narušení jízdních řádů a jakým způsobem se řeší případné spory, kdy dopravce nesouhlasí se zadaným kódem narušení, který do systému zadávají zaměstnanci provozovatele dráhy a kdy se spor případně dostane k arbitrovi, což je třetí strana, která musí být vůči dopravci i provozovateli nestranná. Tento proces řešení sporů je v práci pro lepší představu uveden také graficky. Autorka také popsala, jaké jsou nyní podmínky zahrnutí vlaků do sankčního systému, kdy je jejich sazba v grafikonu vlakové dopravy 2019/2020 nastavena na nulovou hodnotu, jelikož se jedná o první rok spuštění systému v České republice, a je třeba ho vyzkoušet a následně nastavit sazby. Prioritou systému nemá být výdělek na straně provozovatele ani na straně dopravce. Na základě poskytnutých dat z Oddělení vyhodnocení sankčního systému, autorka vyhodnocovala odpovědnosti za zpoždění u vybraných dopravců v rámci osobní a nákladní dopravy, a to v rámci prvních třech měsíců grafikonu. Mezi jednotlivými dopravci v rámci jednotlivých měsíců vyhodnotila počet zpožděných vlaků, kdy následně u dopravců nákladní a dopravců osobní dopravy graficky znázornila procentuální odpovědnost na straně provozovatele, dopravce a ostatní. Z grafu vlaků osobní dopravy vyplynulo, že nejvyšší podíl odpovědnosti je na straně ostatní, kdy je v těsném závěsu odpovědnost na straně dopravce. V nákladní dopravě jednoznačně převládá odpovědnost na straně dopravce a dále na straně ostatní. V obou případech, je odpovědnost na straně provozovatele až na posledním místě, kdy je v rámci nákladní dopravy opravdu v ojedinělých případech. Autorka také vyhodnotila počet použití a počet minut jednotlivých kódů narušení, kdy došla k závěru, že nejvyšší počet použití daného kódu automaticky neznamená nejvyšší počet minut. Největší počet minut zpoždění je na straně dopravce, kdy byl použit kód V1 – Sestava vlaku dopravcem a případně nejčastějšího použití kódu je zpoždění na straně ostatní, kdy byl použit kód O8 – Sled vlaků (křížování, předjíždění, provozní intervaly). V posledním případě vyhodnocení se autorka zaměřila na proces řešení sporů, kde zjišťovala, se kterými kódy dopravce nejčastěji nesouhlasí, jak se k tomu následně staví provozovatel a kolik případů se dostane až k arbitrovi. Spory, které se k arbitrovi dostaly autorka popsala podrobněji včetně jejich řešení.

V poslední řadě autorka navrhla způsob vyhodnocení sankčním systémem, a to včetně fungování systému. Autorka se nechala inspirovat jednotlivými zeměmi, kdy popsala proč si daný způsob vybrala a co by se dle jejího názoru stalo, kdyby vybrala jinak. Autorka by tedy

do systému zahrnula osobní i nákladní dopravu, kdy by jednotlivé vlaky ještě rozdělila do kategorií a v těchto jednotlivých kategoriích navrhla jiné podmínky, za kterých budou vlaky do systému zahrnuty. V případě zahrnutí vlaku do sankčního systému autorka navrhuje mít sazbu za každou minutu zpoždění, což dle jejího názoru povede k větší motivaci, dodržovat jízdní doby a pobyty ve stanicích. Dále navrhla přísnější podmínky pro kód narušení D0 – Sestava jízdního řádu, který lze dle jejího názoru eliminovat již v počátku sestavy jízdního řádu. Autorka také navrhla rozdělení sazeb, ale bez číselných hodnot, což nebylo účelem práce.

Tento návrh autorka nakonec zhodnotila metodou strategické analýzy SWOT, která hodnotí silné a slabé stránky, a také příležitosti a hrozby navrženého systému. Autorka došla k závěru, že největší procentuální podíl mají slabé stránky, mezi které patří technický stav železniční sítě, možnost ovlivnění systému zaměstnanci provozovatele a jejich nedostatečná kvalifikace, ale v případě jejich snížení či eliminace dojde k posílení celého systému, kdy se tyto stránky stanou silnými. Zároveň lze dle jejího názoru postupně odbourat i největší hrozbu, což je zvýšení počtu sporných případů, a to především snížením počtů jednotlivých zpožděných vlaků, k čemuž by měli být všichni daným systémem motivováni.

POUŽITÉ INFORMAČNÍ ZDROJE

- (1) Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Odbor smluvních vztahů, Oddělení vyhodnocení sankčního systému, Ing. Martin Neumaier, vedoucí oddělení
- (2) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.* In: Evropský parlament, 2001, L 75/1.
- (3) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům.* In: Evropský parlament, 2001, L 75/26.
- (4) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti.* In: Evropský parlament, 2001, L 75/29.
- (5) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic).* In: Evropský parlament, 2004, L 164/44.
- (6) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.* In: Evropský parlament, 2004, L 164/114.
- (7) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.* In: Evropský parlament, 2004, L 164/164.
- (8) *Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře).* In: Evropský parlament, 2004, L 164/1.
- (9) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury).* In: Evropský parlament, 2007, L 31 5/44.

- (10) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství.* In: Evropský parlament, 2007, L 31 5/51.
- (11) *Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě.* In: Evropský parlament, 2007, L 31 5/14.
- (12) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřacované znění).* In: Evropský parlament, 2016, L 138/44.
- (13) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (přepřacované znění).* In: Evropský parlament, 2016, L 138/102.
- (14) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepřacované znění).* In: Evropský parlament, 2012, L 343
- (15) *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury).* In: Evropský parlament, 2016, L 352/1.
- (16) *Nářízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004).* In: Evropský parlament, 2016, L 138/1.
- (17) *Prohlášení o dráze celostátní a regionální.* In: Správa železniční dopravní cesty, 2019.
- (18) *SŽDC D7 Předpis pro operativní řízení.* In: Správa železniční dopravní cesty, 2014.
- (19) SLOVENSKO. *Podmienky používania železničnej siete pre GVD 2019/2020.* 2019. Dostupné také z: https://www.zsr.sk/files/dopravcovia/zeleznicna-infrastruktura/podmienky-pouzivania-zel-infrastruktury/podmienky-pouzivania-zel-siete-2020/ppzs2020-so_zmenou_1.pdf
- (20) SLOVENSKO. *Zbierka predpisov UIC 450-2: Hodnotenie výkonu siete vzhľadom na prevádzku železničnej dopravy na účely analýzy kvality – kódovanie meškání a postup určovania príčin meškání.* In: 2009, 5. vydání.
- (21) NĚMECKO. *Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DB Netz AG 2020 (SNB 2020).* In: Grundsätze Netzzugang und Regulierung, ročník 2019. Dostupné také z: <https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/4606064/8b8889688386891d09e9ae405b4516f3/SNB-2020-data.pdf>

- (22) NĚMECKO. *Kodierung der Zusatzverspätungen: Kodierliste*. In: Grundsätze Netzzugang und Regulierung, ročník 2019.
- (23) POLSKO. *REGULAMIN SIECI 2019/2020*. In: Warszawa, 2018. Dostupné také z: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020/>
- (24) POLSKO. *Instrukcja o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych*. In: Warszawa: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala, 2019.

PŘÍLOHY

SEZNAM PŘÍLOH

PŘÍLOHA A: KÓDY NARUŠENÍ V ČR DLE PŘEDPISU D7	72
PŘÍLOHA B: SEZNAM NARUŠENÍ KÓDŮ NA SLOVENSKU	74
PŘÍLOHA C: SEZNAM NARUŠENÍ KÓDŮ V NĚMECKU (V NĚMECKÉM JAZYCE)	75
PŘÍLOHA D: SEZNAM KÓDŮ NARUŠENÍ V POLSKU (V POLSKÉM JAZYCE)	76
PŘÍLOHA E: ODPOVĚDNOST ZA ZPOŽDĚNÍ DOPRAVCŮ OSOBNÍ DOPRAVY	77
PŘÍLOHA F: ODPOVĚDNOST ZA ZPOŽDĚNÍ DOPRAVCŮ NÁKLADNÍ DOPRAVY	79
PŘÍLOHA G: TABULKA HODNOT SWOT ANALÝZY	81

Příloha A: Kódy narušení v ČR dle předpisu D7

Provozovatel dráhy

Sestava jízdního řádu a provozní důvody

- D0 – Sestava jízdního řádu
- D1 – Sestava vlaku provozovatelem dráhy
- D2 – Závady v provozních procesech
- D3 – Sled vlaků z důvodu chybného řízení provozu
- D4 – Zpoždění zaviněné zaměstnanci provozu
- D9 – Dispozice provozovatele dráhy, dispečera řízení provozu

Zařízení infrastruktury

- Z0 – Vliv zabezpečovacího zařízení (dále jen ZZ)
- Z1 – Vliv staničních ZZ
- Z2 – Vliv traťových ZZ
- Z3 – Vliv přejezdových ZZ
- Z4 – Vliv sdělovacích ZZ
- Z5 – Vliv trakčního vedení a zásobování elektrickou energií
- Z6 – Závady staveb železničního svršku a jiné traťové závady
- Z7 – Závady staveb železničního spodku (mosty, tunely)
- Z8 – Zpoždění zaviněné zaměstnanci infrastruktury
- Z9 – Ostatní závady infrastruktury

Výlukové, stavební důvody

- S1 – Vliv plánovaných výluk
- S2 – Vliv nepředpokládaných výluk, pozdě zahájených a ukončených výluk
- S3 – Omezení rychlosti z důvodu stavu koleje
- S8 – Závady způsobené personálem
- S9 – Ostatní závady ve výlukové činnosti

Sousední provozovatel dráhy

- X1 – Zpoždění následujícím provozovatelem dráhy
- X2 – Zpoždění předchozím provozovatelem dráhy

Dopravce

Přepravní a komerční důvody

- K1 – Pozdní doručení přepravních dokladů
- K2 – Nakládka, vykládka
- K3 – Prodloužení plánovaného pobytu, zvýšená frekvence cestujících
- K4 – Úprava nákladu, zpoždění způsobené přepravovanou zásilkou
- K5 – Dispozice dopravce
- K6 – Zpoždění zaviněné doprovodem vlaku, komerčními zaměstnanci dopravce
- K9 – Ostatní přepravní závady

Vozidla a sestava vlaku

- V0 – Použití jiné řady hnacího vozidla, nedodržení řazení podle jízdního řádu
- V1 – Sestava vlaku dopravcem
- V2 – Technické závady hnacích vozidel
- V5 – Zpoždění zaviněné zaměstnanci dopravce
- V9 – Ostatní závady vozidel

Jiný dopravce

- X3 – Zpoždění způsobené přebírajícím dopravcem
- X4 – Zpoždění způsobené předchozím dopravcem

Externí a sekundární důvody

- O0 – Ihned nerozlišitelné důvody narušení (ostatní blíže nespecifikované události)
- O1 – Vliv mimořádných událostí
- O2 – Povětrnostní vlivy
- O3 – Čekání na přípoj v rámci čekacích dob
- O4 – Opatření státních orgánů
- O5 – Zpoždění z jiných příčin na síti sousedního provozovatele
- O6 – Zákrok policie, rychlých záchranných složek, integrovaných záchranných složek, hasičských záchranných složek
- O7 – Stávka
- O8 – Sled vlaků (křížování, předjíždění, provozní intervaly)
- O9 – Obraty souprav, hnacího vozidla, personálu

Zdroj: Autorka na podkladě (18)

Příloha B: Seznam narušení kódů na Slovensku

Manažér infraštruktúry				Železničný podnik				
Prevádzka /plánovanie Riadenie	Infraštruktúrne zariadenia	Stavebné príčiny	Príčiny iného MI	Komerčné príčiny	Kolajové vozidlá	Príčiny iného ŽP	Externé príčiny	Sekundárne príčiny
1-	2-	3-		5-	6-		8-	9-
-0 Zostavenie cestovného poriadku	Zabezpečovacie zariadenia	Plánované stavebné práce	Meškanie spôsobené nasledujúcim MI	Prekročenie doby zastavenia	Plánovanie rozpisu / znovu rozpisanie	Meškanie spôsobené nasledujúcim ŽP	Štrajk	Nebezpečné udalosti, nehody a riziká
-1 Radenie vlaku manažérom infraštruktúry	Zabezpečovacie zariadenia na úrovňových priestech	Závady pri výkone stavebných prác	Meškanie spôsobené predchádzajúcim MI	Požiadavka ŽP	Radenie vlaku železničným podnikom	Meškanie spôsobené predchádzajúcim ŽP	Administratívne formality	Obsadenie koľaje spôsobené oneskorením toho istého vlaku
-2 Chyby v prevádzkových postupoch	Oznamovacie zariadenie	Obmedzenie rýchlosti kvôli poškodenej koľaji		Nakladacie činnosti	Problémy postihujúce osobné vozne (osobná doprava)		Vonkajšie vplyvy	Obsadenie koľaje spôsobené oneskorením ďalšieho vlaku
-3 Nesprávne uplatňovanie pravidiel priority	Napájacie zariadenia			Závady pri nakladaní	Problémy postihujúce nákladné vozne (nákladná doprava)		Vplyvy počasia a prírodné príčiny	Obeh
-4	Koľaj			Komerčná príprava vlaku	Problémy postihujúce hnacie vozidlá, rušne a motorové vozne		Meškanie spôsobené externými dôvodmi na nasledujúcej steli	Pripoj
-5	Stavby							Potrebný ďalší preskum
-6								
-7								
-8 Personál	Personál			Personál	Personál			
-9 Iné príčiny	Iné príčiny	Iné príčiny		Iné príčiny	Iné príčiny		Iné príčiny	

Zdroj: Autorka na podklade (20)

Příloha C: Seznam narušení kódů v Německu (v německém jazyce)

Kodierung der Zusatzverspätungen									
Betriebsplanung Betriebsführung	Betreiber der Schienenwege (Bds)			andere Infrastruktur (EIU)	Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)			Externe Einflüsse	Sekundäre Ursachen
	Infrastruktur Technik	Bauliche Gründe			Fahrzeuge	EVU auf Nachbarnetz			
10 Fahrplanerstellung (Vertrieb)	20 Stromversorgungs- anlagen (Fahrstrom)	30 Mängelungsam fahrstelle	40 Nächster EIU	50 Halbezeitber schrung	60 Umlauf- einsatzplanung	70 Nachstes EVU	80 Externe Einflüsse nächstes EIU	90 Gefährliche Ereignisse	
	21 Telekommunikationsanl agen	31 Bauarbeiten	41 Vorheriger EIU	51 Antrag EVU	61 Zugbildung durch EVU	71 Vorheriges EVU	81 Anordnung NILZ - Streik	91 Zugfolge- wegen Vorrang anderer Züge	
12 Fehldisposition	22 Bauwerke	32 Unregelmäßig keinen Bauarbeiten		52 Ladearbeiten	62 Reisezugwagen		82 Witterung	92 Zugfolge (betroffener Zug war verspätet)	
13 Vorbereitung (Betrieb)	23 Fahrbahn			53 Unregelmäßigkeiten an der Ladung	63 Güterwagen		83 Schmierfilm	93 Wende	
14 Anfangsverspätung bei Zügen des Netzes	24 Bahnübergangs- sicherungsanlagen			54 Verkehrliche Zugvorbereitung	64 Triebfahrzeuge		84 Behörden	94 Anschluss	
	25 Anlagen Leit- und Sicherungstechnik						85 Fremdenwirkung	95 Flügen	
	26 Weichen		46 Anlagen DB Energie					96 Anordnung NILZ - Weiter Untersuchung erforderlich	
	27 Netzfahrzeuge		47 Anlagen S&S	57 Keine Meldung durch EVU					
18 Betriebliches Personal Netz	28 Technisches Personal Netz		48 Personal S&S und DB Energie	58 Verkehrliches Personal EVU	68 Technisches Personal EVU				
19 Sonstiges Betrieb Netz	29 Sonstiges Technik Netz		49 Sonstiges S&S und DB Energie	59 Sonstige verkehrliche Gründe EVU	69 Sonstiges Fahrzeuge EVU				

Zdroj: Autorka na podkladě (22)

Příloha D: Seznam kódů narušení v Polsku (v polském jazyce)

Zarządca Infrastruktury (ZI)				Przewoźnik Kolejowy (PK)			Załącznik nr 1	
1 -	2 -	3 -	4 -	5 -	6 -	7 -	8 -	9 -
Organizacja ruchu - eksploatacja, planowanie i zarządzanie	Urządzenia infrastruktury	Inżynieria lądowa	Przyczyny z winy innych zarządców infrastruktury (ZI)	Przyczyny handlowe	Tabor	Przyczyny z winy innych Przewoźników Kolejowych (PK)	Przyczyny zewnętrzne	Przyczyny wewnątrzne
- 0	Rozkład jazdy	Urządzenia i systemy sterowania ruchem kolejowym (srk)	Opóźnienia wewnątrz sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, którym przekazywany jest pociąg	Wydzielony czas postoju	Planowanie obiegów, zmiany w planie obiegów	Opóźnienia wewnątrz sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenia przypisane Przedsiębiorcy Kolejowemu, którym przekazywany jest pociąg	Strajk	Powazne wypadki, wypadki, incydenty, sytuacje potencjalnie niebezpieczne i inne wydarzenia kolejowe
- 1	Przygotowanie pociągu przez ZI	Urządzenia zabezpieczenia na przejazdach	Opóźnienia wewnątrz sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez zdarzenia przypisane zarządcy, od którego przyjmowany jest pociąg	Żądanie PK	Przygotowanie pociągu przez PK	Opóźnienia wewnątrz sieci PKP PLK S.A. spowodowane przez Przedsiębiorcy Kolejowemu, od którego przyjmowany jest pociąg	Formalności administracyjne	Zajętość torów spowodowana opóźnieniem pociągu
- 2	Niemiejsiwa organizacja ruchu	Urządzenia telekomunikacyjne	Ograniczenia przepływu ze względu na zły stan toru	Czynności zaleadunkowe	Wagony pasażerskie	Czynności wewnątrzne	Czynności zewnętrzne	Zajętość torów spowodowana opóźnieniem innego pociągu
- 3	Nieprzebieganie zasad kolejności wyprawiania pociągów	Urządzenia energetyczne		Nieprzebieganie zaleadunku	Wagony towarowe	Warunki atmosferyczne	Opóźnienia wewnątrzne	Opóźnienia wewnątrzne (pochodne)
- 4		Tor		Handlowe przygotowanie pociągu	Pojazdy trakcyjne (lokomotywy, pociągi zespołone, autobusy szynowe, elektryczne zespoły trakcyjne, spalinalne zespoły trakcyjne)	Opóźnienia spowodowane przez przyczyny zewnętrzne występujące na sąsiedniej sieci kolejowej	Skomunikowania	
- 5		Budowle inżynierijne						Przyczyny opóźnień wynikające dodatkowych wysiłków
- 6								
- 7		Systemy informatyczne						
- 8	Personel	Personel		Personel	Personel			
- 9	Inne przyczyny wynikające z organizacji ruchu	Inne przyczyny związane z urządzeniami infrastruktury	Inne przyczyny związane z inżynierią lądową	Inne przyczyny handlowe	Inne przyczyny związane z taborem kolejowym		Inne przyczyny zewnętrzne	

Zdroj: Autorka na podkladě (22)

Příloha E: Odpovědnost za zpoždění dopravců osobní dopravy

Dopravce: OA					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
Prosinec	535	32364	1776 / 5,5 %	21208 / 65,5 %	9380 / 29,0 %
Leden	341	32203	767 / 2,4 %	24842 / 77,1 %	6594 / 20,5 %
Únor	403	26752	2536 / 9,5 %	12700 / 47,5 %	11516 / 43,0 %

Dopravce: OB					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
Prosinec	6599	393386	64994 / 16,5 %	180067 / 45,8 %	148325 / 37,7 %
Leden	4493	376786	39585 / 10,5 %	196498 / 52,2 %	140703 / 37,3 %
Únor	8936	541515	55699 / 10,3 %	182270 / 33,7 %	303546 / 56,1 %

Dopravce: OC					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
Prosinec	171	7783	2218 / 28,5 %	2706 / 34,8 %	2859 / 36,7 %
Leden	52	2236	481 / 21,5 %	320 / 14,3 %	1435 / 64,2 %
Únor	37	1806	277 / 15,3 %	269 / 14,9 %	1260 / 69,8 %

Dopravce: OD					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
Prosinec	79	2272	31 / 1,4 %	792 / 34,9 %	1449 / 63,8 %
Leden	30	837	36 / 4,3 %	239 / 28,6 %	562 / 67,1 %
Únor	88	2571	1177 / 45,8 %	69 / 2,7 %	1325 / 51,5 %

Příloha E: Odpovědnost za zpoždění dopravců osobní dopravy

Dopravce: OE					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
Prosinec	336	17394	5331 / 30,6 %	5707 / 32,8 %	6356 / 36,5 %
Leden	222	8379	1780 / 21,2 %	3552 / 42,4 %	3047 / 36,4 %
Únor	276	10661	2866 / 26,9 %	2390 / 22,4 %	5405 / 50,7 %

Dopravce: OF					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
Prosinec	78	2758	93 / 3,4 %	1938 / 70,3 %	727 / 26,4 %
Leden	75	3216	236 / 7,3 %	1922 / 59,8 %	1058 / 32,9 %
Únor	99	2469	954 / 38,6 %	474 / 19,2 %	1041 / 42,2 %

Zdroj: Autorka na podkladě dat z Oddělení sankčního systému

Příloha F: Odpovědnost za zpoždění dopravců nákladní dopravy

Dopravce: NA					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
prosinec	10787	5156281	103309 / 2,0 %	4054831 / 78,6 %	998141 / 19,4 %
leden	10576	4826574	54729 / 1,1 %	4072945 / 84,4 %	698900 / 14,5 %
únor	10334	4687320	59775 / 1,3 %	3929115 / 83,8 %	698430 / 14,9 %

Dopravce: NB					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
prosinec	246	103361	418 / 0,4 %	70168 / 67,9 %	32775 / 31,7 %
leden	262	122040	631 / 0,5 %	75790 / 62,1 %	45619 / 37,4 %
únor	310	138612	1012 / 0,7 %	89424 / 64,5 %	48176 / 34,8 %

Dopravce: NC					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
prosinec	278	74219	1951 / 2,6 %	29881 / 40,3 %	42387 / 57,1 %
leden	257	72802	2374 / 3,3 %	35556 / 48,8 %	34872 / 47,9 %
únor	214	68573	752 / 1,1 %	30515 / 44,5 %	37306 / 54,4 %

Dopravce: ND					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
prosinec	409	89160	4577 / 5,1 %	42858 / 48,1 %	41725 / 46,8 %
leden	458	109589	5498 / 5,0 %	59505 / 54,3 %	44586 / 40,7 %
únor	476	117559	10410 / 8,9 %	57976 / 49,3 %	49173 / 41,8 %

Příloha F: Odpovědnost za zpoždění dopravců nákladní dopravy

Dopravce: NE					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
prosinec	388	86329	1984 / 2,3 %	52149 / 60,4 %	32196 / 37,3 %
leden	354	79927	1144 / 1,4 %	51148 / 64,0 %	27635 / 34,6 %
únor	297	80192	842 / 1,0 %	45374 / 56,6 %	33976 / 42,4 %

Dopravce: NF					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
prosinec	864	158009	5953 / 3,8 %	85082 / 53,8 %	66974 / 42,4 %
leden	867	182109	5721 / 3,1 %	98902 / 54,3 %	77486 / 42,5 %
únor	837	184656	3397 / 1,8 %	91588 / 49,6 %	89671 / 48,6 %

Dopravce: NG					
	Celkový počet v sankčním režimu		Počet minut zpoždění / procenta podílu		
<i>Měsíc</i>	<i>Zpožděných vlaků</i>	<i>Minut Zpoždění</i>	<i>V odpovědnosti provozovatele</i>	<i>V odpovědnosti dopravce</i>	<i>Mimo odpovědnost provozovatele i dopravce</i>
prosinec	407	121471	4366 / 3,6 %	92324 / 76,0 %	24781 / 20,4 %
leden	420	117581	4601 / 3,9 %	91810 / 78,1 %	21170 / 18,0 %
únor	442	137473	3474 / 2,5 %	102614 / 74,6 %	31385 / 22,8 %

Zdroj: Autorka na podkladě dat z Oddělení sankčního systému

Příloha G: Tabulka hodnot SWOT analýzy

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Počet		Pomocné výpočty				%	%
														1	2	3	4	5	6		
Jasně daná pravidla	Propracovaný systém komunikace s dopravci	Možnost okamžitého sdílení informací	Motivace dopravců	Technický stav železniční sítě	Možnost ovlivnění systému zaměstnanci	Nedostatečně kvalifikovaní zaměstnanci	Výpadek internetové sítě potřebné ke komunikaci	Snižování zpoždění jednotlivých vlaků	Zlepšení propustnosti železniční sítě	Vytvoření nových pracovních pozic	Zvýšení počtu sporných případů	Nedostatek financí na platy zaměstnanců starajících se o systém	Možný úbytek dopravců	1	4	0,04	5	0,05	4,76	15,24	S
														2	5	0,05	6	0,06	5,71		
														3	4	0,04	5	0,05	4,76		
														4	7	0,08	8	0,08	7,62		
														5	10	0,11	11	0,10	10,48		
														6	8	0,09	9	0,09	8,57		
														7	7	0,08	8	0,08	7,62		
														8	1	0,01	2	0,02	1,90		
														9	12	0,13	13	0,12	12,38		
														10	11	0,12	12	0,11	11,43		
														11	0	0,00	1	0,01	0,95		
														12	11	0,12	12	0,11	11,43		
														13	9	0,10	10	0,10	9,52		
														14	2	0,02	3	0,03	2,86		
														91	1	105	1,00	100			
																		23,81		T	
																		28,57		W	
																		24,76		O	

Zdroj: Autorka