

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Smluvní pokuty v drážní dopravě

Jan Zahálka

Bakalářská práce  
2022

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2021/2022

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Jan Zahálka**  
Osobní číslo: **D18132**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Téma práce: **Smluvní pokuty v drážní dopravě**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

## Zásady pro vypracování

Úvod

1. Teoretické vymezení problematiky smluvních pokut v drážní dopravě
2. Analýza kvalitativních požadavků v drážní dopravě
3. Návrh úpravy smluvních pokut v drážní dopravě

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **40-50 stran**  
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jindřich Ježek, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **29. října 2021**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **15. května 2022**

L.S.

---

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

---

**Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 29. dubna 2022

Prohlašuji:

Práci s názvem Smluvní pokuty v drážní dopravě jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen 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 15. 5. 2022

Jan Zahálka v. r.

Rád bych poděkoval vedoucímu práce Ing. Jindřichu Ježkovi, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání bakalářské práce. Děkuji také Ing. Tomáši Netolickému, MPA, za možnost napsat bakalářskou práci u Českých drah.

## **ANOTACE**

Práce se zabývá smluvními pokutami, které dostávají České dráhy od Pardubického kraje v rámci uzavřené smlouvy. K porovnání smluvních pokut dochází se smlouvami Libereckého kraje. Cílem je navrhnout úpravu pokut u Pardubického kraje.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

smluvní pokuty, Pardubický kraj, kvalitativní požadavky, zpoždění, České dráhy

## **TITLE**

Contractual Penalties in Rail Transport

## **ANNOTATION**

The bachelor thesis focuses on contractual penalties, which the company České dráhy deals with in connection to the contract with the Pardubice region. Further, the contractual penalties which are to be found in the contract of České dráhy and the Pardubice Region are compared to the contractual penalties which are to be found in the contract of České dráhy and the Liberec Region. The aim of this thesis is to suggest an adjustment of the contractual penalties in regards to the Pardubice Region.

## **KEYWORDS**

contractual penalties, the Pardubice region, quality requirement, delay, České dráhy

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ PROBLEMATIKY SMLUVNÍCH POKUT V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ.....	10
1.1 Vybrané pojmy z dopravy .....	10
1.2 Brutto smlouva mezi objednatelem a dopravcem .....	11
1.3 Netto smlouva mezi objednatelem a dopravcem.....	11
1.4 Popis legislativního rámce .....	12
1.4.1 Zákon o drahách.....	12
1.4.2 Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících.....	13
1.4.3 Občanský zákoník .....	15
1.4.4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady.....	16
1.4.5 Vyhláška o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.....	17
1.4.6 Vyhláška o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb .....	17
1.4.7 Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic .....	18
2 ANALÝZA KVALITATIVNÍCH POŽADAVKŮ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ.....	20
2.1 Kvalita poskytovaných služeb Pardubického kraje.....	20
2.2 Analýza smluvních pokut v Pardubickém kraji .....	23
2.2.1 Narušení jízdního řádu a provozní nepravidelnosti.....	25
2.2.2 Odstavení vozidla.....	25
2.2.3 Nasazení vozidla .....	25
2.2.4 Nerealizované služby .....	26
2.2.5 Pochybení zaměstnanců .....	26
2.2.6 Porušení povinností.....	26
2.2.7 Závažné porušení smlouvy.....	28
2.3 Kvalitativní požadavky Libereckého kraje .....	30
2.3.1 Koncepce vozidel.....	30
2.3.2 Koncepce personálu a zákaznický servis .....	32
2.3.3 Opatření při plánovaných výlukách .....	32
2.3.4 Sledování kvality služeb .....	33
2.4 Analýza smluvních pokut v Libereckém kraji .....	35

2.4.1	Provozní nepravidelnosti.....	35
2.4.2	Spolehlivost.....	35
2.4.3	Nerealizování služeb .....	36
2.4.4	Porušení povinností.....	36
2.5	Shrnutí analýzy .....	41
3	NÁVRH ÚPRAVY SMLUVNÍCH POKUT V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ .....	43
3.1	Úprava smluvních pokut Pardubického kraje .....	43
3.1.1	Narušení jízdního řádu a provozních nepravidelností.....	43
3.1.2	Odstavení vozidla.....	44
3.1.3	Nasazení vozidla .....	44
3.1.4	Nerealizované služby .....	44
3.1.5	Pochybení zaměstnanců .....	45
3.1.6	Porušení povinností.....	45
3.1.7	Závažné porušení smlouvy.....	46
3.2	Finanční dopady smluvních pokut .....	46
	ZÁVĚR .....	51
	POUŽITÁ LITERATURA.....	52
	SEZNAM TABULEK.....	54
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	55
	SEZNAM ZKRATEK.....	56
	SEZNAM PŘÍLOH.....	57

# ÚVOD

Pardubický kraj objednává provoz na železničních tratích na svém území. Z nabídkového řízení, které proběhlo přímým zadáním, se kraj dohodl s Českými drahami. Jedná se o smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní dopravou na vybraných tratích Pardubického kraje. České dráhy se tím zavazují poskytovat veřejné služby v drážní dopravě od začátku platnosti jízdního řádu 2019/2020 do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029. Smlouva stanovuje veškeré náležitosti, které musí splnit objednatel Pardubický kraj a hlavně dopravce České dráhy. Smlouva také uvádí jasné vymezení dopravních výkonů, kvalitativních požadavků, ale i smluvních pokut. Těmi se tato práce zabývá.

K porovnání smluvních pokut Pardubického kraje byl vybrán kraj Liberecký. Hlavními důvody k vybrání tohoto kraje byly doporučení externího konzultanta, stejný rok uzavření smluv jako u Pardubického kraje a také, že Liberecký kraj uzavřel své smlouvy v režimu brutto. Naopak Pardubický kraj uzavřel smlouvu v režimu netto.

Tato práce se v teoretické části věnuje vybraným pojmům z dopravy. Potom následuje popis legislativního rámce, kde jsou veškeré zákony, vyhlášky a nařízení, ze kterých vychází uzavřená smlouva mezi Českými drahami a Pardubickým krajem. Na konci této části se nachází i právní vymezení státních organizací jako jsou České dráhy a Správa železnic.

V analytické části je zaměřeno na kvalitativní požadavky obou krajů. Tam se vyskytují různé nezbytnosti pro služby, personál nebo používaná vozidla. Dále následují smluvní pokuty, jejich výčet, zdůvodnění, konkrétní částky sankcí a rozdělení do několika skupin jak v případě Pardubického, tak i Libereckého kraje.

Cílem této práce je na základě analýzy analytické části navrhnout úpravu smluvních pokut v drážní dopravě. Vzorem pro nová řešení jsou pokuty Libereckého kraje a data z vybraných pokut uplatněných Pardubickým krajem za roky 2020 a 2021. V návrhové části jsou nejdříve prezentovány úpravy pro jednotlivé pokuty Pardubického kraje. Následně se práce zabývá nejčastěji udělovaným sankcím a pomocí grafů se dokumentují finanční dopady úprav.

# 1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ PROBLEMATIKY SMLUVNÍCH POKUT V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ

V následující teoretické části jsou vysvětleny vybrané pojmy z dopravy a ve druhé části je popsán legislativní rámec vymezující smlouvu, která byla uzavřena mezi Pardubickým krajem (PK) a Českými drahami (ČD).

## 1.1 Vybrané pojmy z dopravy

V této části jsou vybrané pojmy z dopravy, které doplňují nebo vysvětlují problematiku drážní dopravy a smluvních pokut.

**Dráha** – *Dopravní cesta určená k pohybu drážních vozidel včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy.* (Široký et. al., 2020, s. 255)

**Drážní vozidlo** – *Vozidlo, které lze provozovat na drahách pro přepravu osob a věcí. Svoji konstrukcí a technickým stavem odpovídá požadavkům bezpečnosti drážní dopravy, obsluhujících osob, přepravovaných osob a věcí a jehož technická způsobilost byla prokázána shodou se schváleným typem.* (Široký et. al., 2020, s. 255)

**Provozovatel drážní dopravy** – *Právnícká nebo fyzická osoba, která obstarává drážní dopravu podle zákona o drahách, přičemž podle smlouvy a za úhradu přepravuje osoby a věci, nebo jen uspokojuje vlastní provozní potřeby.* (Široký et. al., 2020, s. 256)

**Integrovaný dopravní systém** – *Je to systém dopravní obsluhy určitého uceleného území veřejnou dopravou zahrnující více druhů dopravy (např. městskou, regionální, železniční apod.) nebo linky více dopravců, jestliže jsou cestující v rámci tohoto systému přepravováni podle jednotných přepravních a tarifních podmínek.* (Široký et. al., 2020, s. 262) Integrovaný dopravní systém (IDS) můžeme podle Drdly (2021, s. 163) charakterizovat jako spolupráci jednotlivých druhů veřejné dopravy a jejich dopravců s objednateli dopravy, který je vzájemně propojený a vytváří systém pro všechny strany výhodný.

**Dopravní obslužnost** – *Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení*

*kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. (Široký et. al., 2020, s. 249)*

**Tarif** – *Sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití. (Široký et. al., 2020, s. 254)* V PK je tarif IDS IREDO (Integrovaný dopravní systém Královéhradeckého a Pardubického kraje) a Systém jednotného tarifu Ministerstva dopravy (MD) OneTicket.

**Smluvní pokuta** – *Ujednají-li strany pro případ porušení smluvené povinnosti smluvní pokutu v určité výši nebo způsob, jak se výše smluvní pokuty určí, může věřitel požadovat smluvní pokutu bez zřetele k tomu, zda mu porušením utvrzené povinnosti vznikla škoda. Smluvní pokuta může být ujednána i v jiném plnění než peněžitém. (Česko, 2012)* Obecně jsou to pokuty vyplývající ze smlouvy uzavřené mezi dopravcem a objednatelem. Mohou být i kumulované a dopravce je musí zaplatit.

## **1.2 Brutto smlouva mezi objednatelem a dopravcem**

U brutto smluv má dopravce pouze nákladové riziko. To souvisí s náklady pohonných hmot, s náklady na mzdy nebo údržbu dopravních prostředků. Riziko tržeb je na straně objednatele. Ten má kvůli tomu zajištěnu větší míru rozhodování o tarifu, cenotvorbě, rozsahu dopravního výkonu nebo jízdním řádu. Nevýhodou je slabší motivace dopravců přilákat nové cestující nebo větší administrativní a kontrolní činnosti pro objednatele. Pro brutto smlouvu jsou lepší regiony s integrovaným dopravním systémem s distribucí tržeb mezi dopravci. Také se touto smlouvou podporuje soutěže mezi dopravci a může se jich zapojit více. Tento typ smlouvy má uzavřený Liberecký kraj (LK) s ČD. (Zdopravy.cz, 2019)

## **1.3 Netto smlouva mezi objednatelem a dopravcem**

U netto smluv má dopravce plně na své straně riziko nákladů a tržeb. To znamená, že se dopravce snaží snižovat co nejvíce náklady, a zároveň se pokouší zvyšovat podíl tržeb, protože riziko je na jeho straně. Pro objednatele může být tento typ smluv výhodný, protože může přesně odhadnout své náklady. Také snižuje své kontrolní, administrativní a účetní zatížení. S tím souvisí, že naopak nemůže tolik ovlivňovat kvalitu nabízených služeb dopravce. Pro netto smlouvy je obecně lepší použití v regionech, kde nedochází k přílišným výkyvům dopravy. Tento typ smlouvy má uzavřený PK s ČD. (Zdopravy.cz, 2019)

## 1.4 Popis legislativního rámce

Legislativní rámec smlouvy mezi PK a ČD je vymezen zákony, vyhláškami a nařízeními České republiky (ČR) a Evropské unie (EU). Patří mezi ně:

- Zákon o drahách.
- Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Občanský zákoník.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady.
- Vyhláška o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.
- Vyhláška o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb.

Poslední část je věnována zákonu o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic 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.

### 1.4.1 Zákon o drahách

Zákon o drahách č. 266/1994 Sb. je účinný pro železniční, tramvajové, trolejbusové a lanové dráhy. Vychází z předpisů EU. Mezi provozovatelem a osobou, která se přepravuje, vzniká vztah, jehož cílem je přeprava osob, věcí nebo zvířat. Dráhy se dělí do několika kategorií a to (Česko, 2020):

- celostátní,
- regionální,
- místní,
- vlečky,
- zkušební,
- speciální.

Provozovatelem dráhy se může stát právnická osoba (PO) nebo fyzická osoba (FO), která získá úřední povolení od drážního správního úřadu. To musí obsahovat obchodní firmu nebo jméno a sídlo žadatele, označení vlastníka dráhy a označení konkrétní dráhy a její popis. Úřední povolení dostane FO nebo PO, která splnila podmínky bezúhonnosti, odborné způsobilosti a dosáhla věku 21 let. Pro žadatele o provoz na dráze celostátní a regionální platí ještě povinnost prokázání osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy a finanční způsobilosti, což zahrnuje schopnost zajistit provoz na dráze. Úřední povolení může být zrušeno nebo zaniknout rozhodnutím správního úřadu. Mezi hlavní povinnosti provozovatele patří provozování plynulé

a bezpečné dopravy. Dále pak zajištění osob zdravotně a odborně způsobilých k provozování dráhy a také jejich následné pravidelné školení. Důležitou vlastností je i zveřejňování jízdních řádů včetně úprav a označení všech stanic a zastávek. Na celostátní nebo regionální dráze je ještě nutnost poskytovat drážnímu správnímu úřadu výroční zprávy a doklady o finanční způsobilosti. Provozovatel také přiděluje dopravcům kapacitu na dráze, s nimiž sjednává smlouvu. Ta obsahuje cenu za využití dráhy, sankce za narušení provozu jak pro provozovatele, tak pro dopravce. Při delším omezení provozování dráhy je povinností provozovatele zpracovat plán, který obsahuje dobu trvání a rozsah omezení. (Česko, 2020)

Vlastník dráhy má za povinnost údržbu, opravu a provozuschopnost dráhy. V případě nezajištění provozuschopnosti dráhy nabízí majitel dráhu státu, zastoupenému Ministerstvem dopravy, nebo obcím, na kterých se dráha nachází. Dále se také vlastník stará o rozvoj a modernizaci dráhy.

Drážní doprava může být veřejná sloužící k uspokojování obecných přepravních potřeb podle stanoveného jízdního řádu, přepravních podmínek a tarifu, nebo neveřejná sloužící k vlastním individuálním potřebám podle smluvních podmínek. Dopravce může provozovat na celostátní nebo regionální dráze drážní dopravu za podmínek usazení v EU, licence a osvědčení dopravce od drážního správního úřadu nebo Agentury EU pro železnici, přidělené kapacity a uzavření smlouvy s provozovatelem dráhy. Oprávnění k provozování drážní dopravy celostátní nebo regionální uděluje drážní správní úřad žadatelům, kteří jsou starší 18 let, svéprávní, bezúhonní, finančně a odborně způsobilí, se sídlem na území ČR a závažným způsobem neporušují pracovněprávní a celní předpisy. Dalšími povinnostmi dopravce jsou zajištění osob pro obsluhu dopravních prostředků s platnými průkazy a licencemi, předkládat do stanovených termínů výroční a jiné zprávy nebo mít předem vyhlášené smluvní přepravní podmínky v Přepravním a tarifním věstníku.

Kapacitu dráhy v ČR ve vlastnictví státu přiděluje Správa železnic (SŽ). V soukromém vlastnictví uděluje kapacitu provozovatel konkrétní dráhy. Žadatel o přidělení kapacity dráhy žádá přidělce, vždy na dobu platnosti jízdního řádu. (Česko, 2020)

#### **1.4.2 Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících**

Zákon č. 194/2010 Sb. navazuje na Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1370/2007. Týká se postupu státu, krajů a obcí při zajištění dopravní obslužnosti cestujících veřejnou drážní dopravou. Kraje a obce stanovují samostatně ve svém obvodu velikost dopravní obslužnosti i s přesahem do jiných obvodů, pokud to potřebují pro zajištění dopravní obslužnosti kraje nebo obce. Stát zajišťuje dopravní obslužnost pomocí MD. To obstarává

celostátní dopravu, která může mít nadregionální nebo mezinárodní charakter. Na území cizího státu se objednává doprava po dohodě se zastupiteli sousední země. MD určuje po dohodě s Ministerstvem financí podobu výše kompenzací a dobu platnosti smluv tohoto zákona. (Česko, 2020)

Pomocí dopravního plánování se zajišťuje hospodárná, efektivní a účelová dopravní obslužnost, při které vzniká vzájemná spolupráce mezi státem, kraji a obcemi. Plány na územní dopravní obslužnost musejí být ve shodě s koncepcí ve veřejné dopravě, kterou pořizuje MD na nejméně pět let a schvaluje ji vláda. Koncepce dopravní obslužnosti obsahuje tyto části (Česko, 2020, s. 3):

- *hlavní cíle a priority státu v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících pro zajištění udržitelného rozvoje území, ochrany životního prostředí a životních potřeb obyvatel se zvláštním přihlédnutím k jejich věku, zdravotnímu stavu a sociální situaci,*
- *hlavní páteřní osy poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících a rozmístění hlavních přestupních uzlů na celostátní úrovni,*
- *základní rámec pro spolupráci státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti a nástroje pro její realizaci.*

Plán dopravní obslužnosti zajišťuje stát, kraj nebo obec (objednatelé). Pořizuje se nejméně na pět let a jeho obsahem je popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících, předpokládaný rozsah, postup a časový harmonogram uzavírání smluv, tarify pro cestující a způsob integrace, pokud se objednatelé podílejí na organizaci veřejných služeb. Pořizovatelé poté projednávají návrhy mezi sebou, nadřazenými subjekty a s provozovatelem dráhy celostátní nebo regionální. (Česko, 2020)

Kraje a obce mohou založit PO zabývající se zřizováním a organizací integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících (organizátor). Ta může být pověřena k tomu, aby pořídila plán dopravní obslužnosti území nebo uzavírala smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. V PK společně s Královéhradeckým krajem zajišťuje integrované veřejné služby společnost OREDO s.r.o.

Dopravce je povinen při přepravě cestujících umožnit využití jednotného jízdního tarifu. Cena jízdného závisí na cenových předpisech Zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů a také za podmínek sjednaných s MD. Prostřednictvím informačního systému jednotných jízdních dokladů, který spadá pod MD, se provádí prodej a následné zúčtování příjmů z prodeje jednotného jízdního tarifu. (Česko, 2020)

Objednatel pro zajištění dopravní obslužnosti uzavírá smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří provozují dopravu, nebo poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících sám, pokud je objednatel kraj nebo obec. Když dopravce nebo objednatel poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících sám, musí mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce, uzavřenou smlouvu s provozovatelem dráhy, mít licenci, schválený jízdni řád a zajištěný personál s dopravními prostředky.

Smlouva objednatele s dopravcem se může uzavřít na základě nabídkového řízení. To se uveřejňuje formou oznámení o zahájení řízení. Dopravci pak na základě toho podávají nabídky. Oznámení musí obsahovat identifikační údaje o dopravci, předpokládanou hodnotu a rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících, kritéria pro výběr dopravce, lhůtu a místo podání. Objednatel zveřejní oznámení o zahájení v Informačním systému podle zákona o veřejných zakázkách, a pokud předpokládaný rozsah překročí 50 000 km za rok, bude oznámení i ve Věstníku veřejných zakázek. Z výsledků nabídkového řízení vybírá objednatel dopravce s nejvýhodnější nabídkou. Objednatel může také uzavřít smlouvu na základě přímého zadání. To je podmíněno splněním nařízení EU 1370/2007 a je nutné dva měsíce před uzavřením smlouvy zveřejnit informace o předpokládaném rozsahu a hodnotě veřejných služeb. V případě přerušování poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících, nebo pokud hrozí, že toto nastane, může objednatel uzavřít smlouvu přímým zadáním, případně rozšířením už uzavřené smlouvy. (Česko, 2020)

Dopravce ještě před uzavřením smlouvy předloží objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu vyplývající ze smlouvy. Objednatel poskytuje dopravci kompenzace stanovené uzavřenou smlouvou ze svého rozpočtu. Dozor při postupu uzavírání smluv v rámci dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí vykonává Úřad. Ten má za úkol rozhodovat, jestli objednatel postupoval správně podle zákona, ukládá nápravná opatření a správní tresty nebo projednává přestupky. Objednatel má za povinnost poskytovat MD souhrnné zprávy o závazcích veřejné služby vždy do 31. 9. (Česko, 2020)

### **1.4.3 Občanský zákoník**

Zákon č. 89/2012 Sb. má celkem pět částí. Tento obsáhlý zákon se ještě rozděluje na hlavy, díly a paragrafy v každé jednotlivé skupině. První obecná část vymezuje FO a PO až po jejich zastoupení, rozdělení věcí a právních jednání. Poté následuje druhý oddíl, který se věnuje rodinnému právu a náležitostem souvisejícími s mezilidskými vztahy. Třetí a čtvrtá část je o relativních a absolutních majetkových právech, věnují se např. dědickému právu, uzavření

smlouvy nebo pracovnímu poměru. Poslední pátá část zákona je už jen o společných, přechodných a závěrečných ustanoveních. (Česko, 2012)

Ve smlouvě PK s ČD je použito z Občanského zákoníku část o obchodním tajemství, která je přílohou smlouvy, a část o formě právních jednání.

#### **1.4.4 Nařízení Evropského parlamentu a Rady**

Toto nařízení č. 1370/2007 stanovuje, jak mohou příslušné orgány vstupovat a zasahovat do odvětví veřejné přepravy cestujících, a zároveň tím poskytovat služby prospěšné v obecném zájmu nediskriminačním způsobem. Smlouva o veřejných službách, která zahrnuje předání provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, může obsahovat přepravu cestujících na určité trase, síti nebo oblasti. Součástí smlouvy může být i poskytnutí kompenzace, což může být jakákoli výhoda, hlavně finanční, kterou zajišťuje příslušný orgán z veřejných zdrojů. Povinně musí smlouvy o veřejných službách obsahovat vymezení zakázky veřejných služeb, které provozovatel plní, dále stanovení ukazatele, podle nichž se vypočítá platba kompenzace za dodržení objektivitu a transparentnosti, vymezení způsobu rozdělení nákladů, což zahrnuje náklady na personál, poplatky za infrastrukturu, opravy a údržby dopravních prostředků, fixní náklady a výnos z kapitálu. Z Nařízení také vyplývá, jak si rozdělují příjmy z jízdenek provozovatel veřejných služeb s příslušným orgánem. Doba trvání smluv pro železnici a drážní dopravu je omezena na 15 let, s tím, že smlouva může být o polovinu prodloužena, pokud je to kvůli amortizaci nezbytné. Pokud příslušné orgány vyžadují po provozovatelích určité normy kvality, musí to být uvedeno v dokumentaci nabídkového řízení a ve smlouvě. (EU, 2007)

Smlouvu o veřejných službách musí uzavřít každý příslušný orgán na základě nabídkového řízení, které je nutné, aby bylo otevřené všem provozovatelům, spravedlivé, transparentní a nediskriminační. Přímo je možné uzavřít smlouvu o veřejných službách, pokud se průměrná roční hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo počet veřejných služeb v přepravě cestujících klesne pod 300 000 kilometrů. Pro železnici se může smlouva uzavřít přímo, pokud její platnost nepřesáhne doba deseti let. (EU, 2007)

Každý příslušný orgán zveřejňuje zprávu o závazcích veřejné služby jednou za rok. V Úředním věstníku EU se nejpozději jeden rok před zahájením nabídkového řízení nebo přímého zadání zveřejňují informace o názvu a adrese příslušného orgánu, služeb a oblastí, na něž se smlouvy vztahují a typu plánovaných smluv, to neplatí pro smlouvy, kde dochází k poskytování méně než 50 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně. Když

dojde k přímému uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě po železnici, příslušný orgán zveřejní do jednoho roku tyto informace (EU, 2007):

- *označení smluvní strany, její vlastnictví a v případě potřeby označení osoby nebo osob vykonávajících právní kontrolu;*
- *dobu trvání smlouvy o veřejných službách;*
- *popis služeb v přepravě cestujících, které mají být poskytovány;*
- *popis parametrů finanční kompenzace;*
- *cíle kvality, jako je přesnost a spolehlivost, a příslušné odměny a sankce;*
- *podmínky související se základním majetkem.*

#### **1.4.5 Vyhláška o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace**

Tato vyhláška č. 296/2010 Sb. navazuje na nařízení Evropského hospodářství a Rady. Stanovuje způsob sestavení finančního modelu a jejich náklady, výnosy a provozní aktiva. Dále určuje prostředky, jakými náklady, výnosy a provozní aktiva dopravce prokazuje objednateli. Tato vyhláška také vymezuje čistý příjem, maximální dovolenou míru výnosu na kapitál a určuje nadměrnou kompenzaci a pravidla pro změnu její výše. Finanční model musí být sestaven se všemi známými předpoklady v době uzavření smlouvy i s jejich očekávaným vývojem a čistý příjem by neměl mít zápornou hodnotu. (Česko, 2010)

Náklady jsou skutečné ekonomicky odůvodněné náklady za dané období. Obsahují náklady vynaložené na dosažení, zajištění a udržení příjmů podle zákona o daních z příjmů, splátky spojené s leasingem, náklady na propagaci, odstavné, přístavné a přejezdové jízdy vyplývající z uzavřené smlouvy a další. Do výnosů patří tržby z jízdového, přírážky za nedodržení přepravního řádu a jiné výnosy související s poskytováním výkonů dopravce. Provozní aktiva vykazuje dopravce před uzavřením smlouvy. V případě přímého zadání a sjednaných podmínek ve smlouvě má dopravce možnost zvýšení kompenzace při odchylce skutečných nákladů nebo výnosů od výchozích nákladů nebo výnosů, pokud dopravce při uzavření smlouvy nemohl předpokládat zvýšení nákladů nebo výnosů. (Česko, 2010)

#### **1.4.6 Vyhláška o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb**

Tato vyhláška č. 76/2017 vychází ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Provozovatel dráhy zajišťuje pro dopravce přidělení kapacity dráhy, jízdní řád a přístup ke službám v rámci používání dráhy. To zahrnuje např. bezpečnost dráhy, zajištění dodávky trakčního proudu,

poskytování a hlášení informací dopravci o jízdě vlaku a další služby provozované v železniční stanici. Tento zákon také vymezuje příčiny narušení provozování drážní dopravy od provozovatele (nesprávná organizace drážní dopravy, poruchy na dráze, provádění stavebních nebo udržovacích prací) a od dopravce (nesprávná organizace drážní dopravy, závady v provozování vozidlového parku). Poslední částí vyhlášky je stanovení minimálního rozsahu údajů o provozování drážní dopravy a obsahové náležitosti plánů na odstranění příčin přetížení dráhy. Tam patří popis přetíženého úseku a jeho důvody přetížení, možný budoucí vývoj nebo náklady na rozšíření kapacity. (Česko, 2017)

#### **1.4.7 Zákon o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic**

Tento zákon č. 77/2002 vymezuje způsob zřízení a činnost Českých drah a Správy železnic. ČD jsou akciová společnost založené státem, jehož jménem jedná MD. To na začátku předkládá návrh zakladatelské listiny a stanov, které obsahují náležitosti obchodního zákoníku, základní organizační uspořádání a vymezení jednání představenstva. Akcie ČD jsou listinnými akciemi na jméno s omezenou převoditelností, se kterou musí souhlasit vláda. Hlavní činností ČD je provozování železniční dopravy, kterou může provozovat i v zahraničí. Stát se snaží, aby ČD v rámci poskytování přepravních služeb postupovalo v souladu s podnikatelským plánem a obchodním zájmem. Akcionářská práva státu jsou vykonávána prostřednictvím řídicího výboru. Ten tvoří vládou pověřenými zaměstnanci MD a po jednom zaměstnanci ministerstva financí, obrany, průmyslu a obchodu a pro místní rozvoj. Úkolem tohoto výboru je pravidelně překládat vládě písemné zprávy o činnosti. V čele je předseda, případně místopředseda, které jmenuje a odvolává vláda.

Představenstvo ČD má svého předsedu a další členy, které volí a odvolává dozorčí rada. Činnosti představenstva jsou (Česko, 2002):

- *rozhoduje o všech záležitostech akciové společnosti České dráhy, pokud nejsou tímto zákonem nebo stanovami vyhrazeny do působnosti dozorčí rady,*
- *schvaluje po projednání s odborovými organizacemi působícími v akciové společnosti České dráhy volební řád, který stanoví způsob a podmínky volby a odvolání jedné třetiny členů dozorčí rady volených a odvolávaných zaměstnanci akciové společnosti České dráhy,*
- *rozhoduje o nakládání s majetkem akciové společnosti České dráhy, které si vyhradila do své působnosti dozorčí rada, pouze po předchozím souhlasu dozorčí rady.*

Dozorčí rada ČD má své členy ze dvou třetin jmenovaných vládou na návrh MD a příslušných odborových orgánů. Zbývající jednu třetinu rady tvoří zaměstnanci ČD, kteří se stávají členy rady na základě výsledků voleb. Činnosti dozorčí rady (Česko, 2002):

- *přezkoumává zprávu o podnikatelské činnosti akciové společnosti České dráhy a o stavu jejího majetku, včetně zprávy o zúčtování prostředků z veřejných rozpočtů, a předkládá valné hromadě své vyjádření,*
- *schvaluje roční podnikatelský plán včetně podnikatelské strategie a rozpočet železniční dopravy akciové společnosti České dráhy,*
- *uděluje předchozí souhlas k nakládání s majetkem, pokud je tento souhlas vyhrazen do její působnosti stanovami.*

SŽ je státní organizací. Provozuje železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu. Snaží se o rozvoj a modernizaci dráhy, kterou projednává s MD, kraji a dopravci. Důležitou činností je i přidělování kapacity dráhy a komunikace s dopravci nebo objednateli. Dále hospodaří s majetkem státu a plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy. Za užívání dopravní cesty hradí ČD pravidelně SŽ stanovenou cenu. Řídícími orgány jsou správní rada a generální ředitel, který řídí činnost SŽ. Správní rada má sedm členů, opět jmenovaných a odvolávaných vládou. Stará se hlavně o hospodaření, koncepci SŽ nebo jmenuje a odvolává generálního ředitele a dohlíží na jeho výkon funkce. (Česko, 2002)

## 2 ANALÝZA KVALITATIVNÍCH POŽADAVKŮ V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ

V následující analytické části jsou analyzovány kvalitativní požadavky a z toho vyplývající smluvní pokuty pro vybrané kraje. První část se věnuje kraji Pardubickému a druhá část kraji Libereckému. Pokuty v PK vyplývají ze smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou. U LK je použita smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu k zajištění dopravní obslužnosti části území Libereckého kraje na vymezené výkony LK-Východ. Méně už se u LK vychází ze smlouvy se soukromým dopravce Arriva. Smlouva PK je uzavřena v režimu netto, smlouva LK je uzavřena v režimu brutto.

### 2.1 Kvalita poskytovaných služeb Pardubického kraje

ČD v souladu se smlouvou s PK provozují dopravní výkony. Na těch ČD nasazují vozidla, pro které se stanovují plány pravidelného řazení vlaků a konkrétní seznamy používaných dopravních prostředků (uvedeno v Příloze A). Před zahájením provozu se tyto plány a seznamy odevzdávají objednateli. Smlouva určuje poskytování těchto služeb kvality pro vozidla. (Pardubický kraj, 2019a)

- umožnění nástupu a výstupu, včetně pohybu osob s omezenou schopností pohybu a orientace,
- umožnění přepravy dětských kočárků, jízdních kol a lyží,
- zajištění úklidu a čistoty interiéru vozidla,
- zajištění hygienických prostředků (toaletní papír, mýdlo, prostředek na usušení rukou) a tekoucí vody u vozidel, jejichž technické parametry to dovolují,
- nasazení vlaků ze stanic, kde se provádí jejich technické ošetření,
- zbavení veškerého graffiti z vnějšího nátěru i z jejího interiéru,
- pravidelné vyprazdňování odpadkových košů,
- zajištění teploty 18°C ve vnitřních prostorách,
- zveřejnění telefonních čísel pro nouzová volání ve všech vozidlech,
- zařízení přesného řazení podle Plánu pravidelného řazení jednotlivých vlaků,
- umožnění využít Wi-Fi připojení, zásuvek 230 V a USB pokud jsou na to vozidla vybavená,
- písemně informovat objednatele, když dojde k dočasnému snížení kvality vlaku včetně důvodu.

Pro odbavení cestujících se provozují osobní pokladny, které slouží i pro informování cestujících. Pokladny zajišťují mimo tarifu dopravce i jízdní doklady IDS IREDO. V rámci dohody může být osobní pokladna nahrazena automatem. Pro dopravce je ještě nutné uzavřít se společností OREDO s.r.o. Komisionářskou smlouvu a Přístupovou smlouvu k IDS IREDO.

Každý vlak je poté obsazen alespoň jedním členem vlakového doprovodu, který musí být označen pro styk s veřejností. Jeho úkolem je provádět prodej a kontrolu jízdních dokladů a poskytovat cestujícím informace o spojení veřejnou dopravou v ČR, o tarifu dopravce a jiných tarifech. Výjimku tvoří vlaky vybavené samoobslužným zařízením pro cestující. Do kvality poskytovaných služeb patří i marketingové a propagační aktivity. Smlouva uvádí následující (Pardubický kraj, 2019a):

- *umožnění provedení průzkumu trhu ve vlacích,*
- *odhadnutí vývoje poptávky v regionální železniční dopravě,*
- *příprava ve spolupráci s objednatelem na každý rok marketingový plán činnosti,*
- *zajištění komunikace ve vztahu k cílovým skupinám ve sdělovacích prostředcích, na sociálních sítích a webu a to se zaměřením na Pardubický kraj,*
- *poskytnutí informací s odkazy na aplikace, internetové stránky a další informační kanály Pardubického kraje,*
- *uspořádání propagační akce u příležitosti představení novinek v dopravě či významného výročí tratí,*
- *zajištění, že nová, modernizovaná či rekonstruovaná vozidla, která jsou přednostně nasazena na dopravní výkony dle této smlouvy, budou opatřena nátěrem dle grafického manuálu kraje nebo alespoň logem Pardubického kraje,*
- *podpoření a bude se partnersky podílet na dopravních akcích spolupřátaných Pardubickým krajem,*
- *podpoření dopravního vzdělávání.*

Smlouva PK určuje následující požadavky na vozidla dopravce (Pardubický kraj, 2019a):

- *technické požadavky,*
- *kapacitní parametry vozidel,*
- *vybavení vozidel,*
- *údržba a čištění vozidel.*

**Technické požadavky** – Všechny vyjmenované požadavky jsou závazné na 10 let plnění uzavřené smlouvy. Vozidla musí mít na začátku provozu schválená veškerá povolení. Nutná je i provozní rychlost alespoň 80 km/h a překonání sklonových poměrů na tratích, kde budou vozidla jezdit. Každý vlak musí být schopen zastavit na znamení, to vyžaduje mít v jednotlivých vozech tlačítka pro tuto funkci. Výjimkou jsou vozidla, které teprve čekají na modernizaci. Dalším požadavkem na vozidla jsou rozpojení a spojení vlaku ve stanicích do pěti minut, schopnost další jízdy do jedné minuty od zastavení na zastávce, nebo schopnost bezproblémové funkce pro ovlivnění činnosti traťového zabezpečovacího zařízení. Nové soupravy elektrické trakce už musí být dvousystémové pro stejnosměrný a střídavý proud. Pro vozidla nezávislé trakce platí předepsané emisní normy. Tam, kde provozovatel dráhy vyžaduje systém ETCS, musí dopravce nasadit vozidla vybavená touto částí softwaru a případně i další zařízení, pokud je to nutné. Soupravy s klimatizačními jednotkami musí splňovat normu ČSN EN 14750-1, která stanovuje parametry pohodlí městských a příměstských kolejových vozidel. Vzhled vozidel dopravce by měl být jednotný, případně podle pokynů objednatele. Na každé straně vlaku pak podle možností musí být označení směrovými tabulemi nebo elektrickými směrovými tabulemi. Na obou stranách vozidla by mělo být logo PK jako objednatele veřejné dopravy a s označením IDS IREDO. (Pardubický kraj, 2019a)

**Kapacitní parametry vozidel** – Odpovídají požadavkům a přáním objednatele. Patří mezi ně 1. a 2. vozová třída. Vlaky vybavené 1. vozovou třídou mohou být v případě potřeby přeznačené na 2. vozovou třídu. Při plánování jízdního řádu se musí dbát na to, aby se kapacita míst k sezení nepřekročila o 50 %, s ohledem na data z měření frekvence cestujících. Podmínkou je také označení všech prostorů pro cestující jako nekuřácké. (Pardubický kraj, 2019a)

**Vybavení vozidel** – Týká se vnitřního uspořádání. Pro osoby se sníženou schopností pohybu a osob na vozíku musí být vyčleněn určitý počet míst ve vlaku. Dále je pro ně nutné vyznačení vozíku v jízdním řádu a zajištění přepravy těchto osob mezi stanicemi, zastávkami i náhradním způsobem. U nástupních dveří je povinnost, aby byly za jízdy blokovány proti otevření. Také je nutné uzpůsobení dveří pro rychlou výměnu cestujících, centrální zamykání nebo krátké doby otevírání a zavírání k minimálnímu pobytu ve stanicích a zastávkách. V každém vlaku musí být místo pro kočárek (1 kočárek na 40 osob) a jízdní kolo (alespoň 5 míst). Sedadla ve vozidlech jsou polstrovaná, pohodlná, s celoplošnou opěrou zad a přizpůsobená pohodlnému cestování. Odkládací prostor s průhledným dnem na ruční zavazadla

je vždy nad sedadly. Na 90 míst k sezení musí být jedno WC, samozřejmě jsou dobře větratelné vnitřní prostory. V případě zavedení samoobslužného systému odbavení cestujících je povinnost mít v každém vlaku u nástupního prostoru stacionární odbavovací zařízení, které vydává cestujícím jízdenky v tarifu dopravce, IDS IREDO a OneTicket. Vozidla obstarávající dopravní výkony podle smlouvy v PK musejí být postupně vybavována elektronickými informačními zařízeními včetně akustického hlášení názvu zastávky. Mezi další postupně zaváděné vybavení vozidel patří zařízení pro připojení k internetu Wi-Fi s kapacitou umožňující připojení co nejvíce uživatelů. Dále i zásuvky pro nabíjení drobné elektroniky nebo několik zástrček USB. Každé jednotlivé vozidlo je pak vybaveno propagačními a informačními materiály objednatel, což zahrnuje různé letáky a plakáty. Ve vlacích nesmí samozřejmě chybět ani základní prostředky požární ochrany a lékárnička. (Pardubický kraj, 2019a)

**Údržba a čištění vozidel** – Dopravce provádí pravidelné i mimořádné prohlídky svých vlaků. Dodržuje včasné a řádné zbrojení vozidel. Cílem je zamezení jakýchkoli problémů a zajištění bezproblémového provozu. Ve vnitřních prostorách vozidel je potřeba mít teplotu alespoň 18°C. Při čištění vlakových skříní a oken se opět dodržuje pravidelnost, aby nedošlo ke snížení kvality cestování. (Pardubický kraj, 2019a)

## **2.2 Analýza smluvních pokut v Pardubickém kraji**

Ve smlouvě jsou dané peněžité tresty, kterými objednatel pokutuje dopravce. Ten všechny své pochybnosti zaznamenává a předává objednateli. Určité smluvní pokuty (narušení jízdního řádu, odstavení a nasazení vozidla, nerealizované vlkm a rozvázání přípojových vazeb) mohou být kombinované a kumulované do maximální hodnoty 8 000 000 Kč za jeden rok. Pokud počet těchto udělených pokut vytrvale stoupá, může objednatel konkrétní pokuty zvýšit až o 28 %. V případě poklesu se sníží hodnota pokut na základní úroveň.

Objednatel může navíc provádět kontroly sám, pomocí svých pověřených pracovníků. Od dopravce jsou vystavené kontrolní průkazy, které opravňují k bezplatné jízdě za účelem prověření kvalitativních požadavků (vzor kontrolního protokolu je znázorněn na Obrázku 1). U všech zjištěných pochybení musí být doložitelná data, formuláře nebo fotodokumentace.

# PROTOKOL

číslo

Obchodní jméno dopravce:

Adresa dopravce:

IČ:

Kontrola provedena:

dne:

v čase

od:

do:

v dopravně:

ve vlaku: číslo:

v úseku z:

do:

ve vlaku: číslo:

v úseku z:

do:

v autobusu ND:

v úseku z:

do:

průměrná frekvence (počet osob):

Zjištěné závady:

kód:	popis závady:

Údaje podle potřeby rozvedte na druhé straně, snímky popište.

Fotodokumentace připojena:

ano

ne

Počet snímků v příloze:

Návrh sankce:

ano

ne

Za závady (kód):

Kontrolu provedl:

jméno:

podpis:

Evidováno v knize kontrol:

dne:

podpis:

**Obrázek 1** Vzor kontrolního protokolu (Pardubický kraj, 2019a)

Mezi konkrétní pochybení dopravce, za které dostává od objednatele pokuty, patří (Pardubický kraj, 2019a):

- Narušení jízdního řádu a provozní nepravidelnosti.
- Odstavení vozidla.
- Nasazení vozidla.
- Nerealizování služeb.
- Pochybení zaměstnanců.
- Porušení povinností.
- Závažné porušení smlouvy.

### **2.2.1 Narušení jízdního řádu a provozní nepravdelnosti**

Pro narušení jízdního řádu jsou dva typy pokut. V obou případech se k nim přistupuje, pokud je pochybení na straně dopravce a řádně se nezdůvodní, proč došlo k narušení jízdního řádu. Když je zpoždění způsobené okolnostmi podle vyhlášky č. 76/2017 (porucha vozidel, pozdní nástup vlakové čety, vliv nesprávně konstruovaného oběhu vozidel), zaplatí dopravce 500 Kč za každou započatou minutu, která je nad rámec pěti minut, původně 700 Kč změněno Dodatkem č. 1 (Pardubický kraj, 2019b). V případě zpoždění, které nebylo dopředu zdůvodněné, z důvodu výlukových prací a na to navázaných činností, což může být špatné zpracování výlukového opatření nebo nedodržení trasy náhradní autobusové dopravy (NAD). Přistupuje se k pokutě 1 500 Kč za každý takový případ.

Patří sem i neuskutečně dopravní výkony. Smlouva PK uvádí tři možnosti, kdy se vlak považuje za neuskutečněný (Pardubický kraj, 2019a, s. 12):

- a) *odřeknutí vlaku,*
- b) *zpoždění vlaku ve výši 60 (šedesát) minut a vyšším,*
- c) *při odjezdu vlaku ze stanice nebo zastávky určené jízdním řádem pro pravidelný nástup cestujících před pravidelným odjezdem podle jízdního řádu.*

V případě, kdy dopravce vlastní vinnou nerealizuje předepsané vlkm, přistupuje se k smluvní pokutě 400 Kč za každý jednotlivý neprojetý vlkm.

U provozních nepravdelností se dopravce zavazuje dodržovat alespoň z 85 % ukazatel přesnosti, který měří při zpoždění pěti a více minut počet takových případů, pro vlaky jezdící podle uzavřené smlouvy. Objednatel může po dopravci požadovat pokutu až do výše 100 000 Kč za každé započaté procento plnění ukazatele přesnosti. (Pardubický kraj, 2019a)

### **2.2.2 Odstavení vozidla**

K pokutě se přistupuje při odstavení vozidla nad rámec 48 hodin. To platí pro vozidla s placenými odpisy nad 1 000 000 Kč za rok. Pro ně se stanovuje pokuta 8 000 Kč i pro každých započatých následujících 24 hodin. Tento případ neplatí pro soupravy, která jsou na plánované opravě nebo údržbě a kvůli úpravám dle legislativy například dosazení ETCS. (Pardubický kraj, 2019a)

### **2.2.3 Nasazení vozidla**

V případech, kdy vozidlo jezdí na výkonech, které nejsou určeny smlouvou a zároveň není toto nasazení dopředu projednané a odsouhlasené s objednatelem. To opět platí pro vozidla s placenými odpisy nad 1 000 000 Kč ročně. V tomto případě je pokuta 1 000 Kč za každý km ujetý mimo závazek smlouvy. Pokud je souprava s nižší kapacitou, než kolik uvádí plán

nasazení vozidel, přistupuje se k pokutě 8 000 Kč za každý takový zjištěný vlak, pokud tato souprava byla přeplněna cestujícími. (Pardubický kraj, 2019a)

#### **2.2.4 Nerealizované služby**

Pokuty za nerealizované služby souvisí s neposkytnutím předem dohodnutých služeb. V jízdním řádu jsou určeny služby jako místa pro kola, kočárky a invalidy. V případě neposkytnutí je za každou takovou zjištěnou událost stanovena pokuta 4 000 Kč. Když dojde k výluce a s objednatelem není domluveno přerušování poskytování služeb (místa pro kola, kočárky a invalidy), přistupuje se k sankci 1 000 Kč za každé jednotlivé pochybení.

Když objednatel zjistí kontrolní činností sníženou kulturu cestování, což zahrnuje poruchy klimatizací, topných systémů, osvětlení, WC, chybějící hygienické vybavení WC, chybějící zásoby vody, znečištěné sedačky a prostory vozidla včetně představek, přistupuje se k pokutě 1 200 Kč za každý zjištěný spoj.

V určených stanicích, kde jsou osobní pokladny k prodeji jízdenek, má dopravce povinnost se starat o vestibul, čekárnu nebo WC. Pokud dojde v těchto prostorách k uzavření, které nebylo dopředu oznámené, zaplatí dopravce pokutu 1 000 Kč.

Ze smlouvy plynou informační povinnosti pro cestující. To může zahrnovat různé mapy, brožury nebo letáky. Když budou tyto informační věci pro cestující chybět nebo budou špatně umístěné, náleží dopravci sankce 500 Kč, pokud nebude sjednána náprava. (Pardubický kraj, 2019a)

#### **2.2.5 Pochybení zaměstnanců**

Vztahuje se na pochybení při výkonu jejich povolání. Za nestandardní vystupování zaměstnanců, kteří mají svou práci založenou na přímém styku s cestujícími, je pokuta 1 000 Kč za každé prokázané pochybení. Stejná částka náleží zaplatit dopravci i za každého prokázaného chybně odbaveného cestujícího. (Pardubický kraj, 2019a)

#### **2.2.6 Porušení povinností**

Mezi ně patří rozvázání přípojových vazeb, které stanovují konkrétní přípojné vlaky v systému IDS. Za každý takový rozvázaný přípoj se dopravci uděluje pokuta 1 000 Kč. Při porušení smluvních podmínek IDS IREDO se za jakýkoli takový případ dopravci uděluje peněžní trest 1 000 Kč.

U povinnosti jako je nepodání včasné žádosti o kapacitu železniční dopravní cesty nebo o zřízení a provozování osobní pokladny přistupuje objednatel k pokutě až 1 000 000 Kč. Do stejné výše se může vyšplhat pokuta za to, že dopravce nebude mít adekvátní pojištění nebo

nedoloží bankovní záruky. Další povinností, za kterou může být dopravce pokutován až 1 000 000 Kč, je neposkytnutí objednateli kopie sjednaných smluv týkajících se uznávání tarifu. K tomu patří i informovat objednatele o důležitých skutečnostech ohledně uznávání tarifu.

Pokuta až do výše 100 000 Kč může nastat, pokud dopravce poskytuje nepravdivé informace objednateli nebo nepředkládá stanovené dokumenty (výkaz uskutečněných a neuskutečněných dopravních výkonů, výkaz o dosažených nákladech a výnosech, plán nasazení vozidel, přehled provozních nepravidelností, výkazy z průzkumu frekvence cestujících), do 60 kalendářních dnů po stanoveném termínu. S tím souvisí i pokuta do hodnoty 10 000 Kč, která se může udělit ihned po uplynutí stanovené doby. Navíc se může tato smluvní pokuta uplatnit při nesplnění povinnosti, když dopravce nehradí platby v korunách nebo dopravce používá nesprávně poddodavatele.

Doprovce je povinen při mimořádnostech, kdy není možné provozovat drážní dopravu na dráze, zajistit náhradní autobusovou dopravu a to (Pardubický kraj, 2019a, s. 16):

- a) *ihned pokud tato situace nastane a dopravce byl o této situaci informován nejméně 24 (dvacet čtyři) hodin předtím, než skutečnost nastala, nebo*
- b) *bez zbytečného prodlení, pokud dojde k nepředvídané mimořádné události na železniční dopravní cestě.*

Objednatel může v případě nezajištění NAD dopravcem požadovat smluvní pokutu až do výše 50 000 Kč za každý případ.

Doprovce může využít k plnění části smluvních požadavků poddodavatele. Pro nějž platí tyto podmínky (Pardubický kraj, 2019a, s. 22-23):

- a) *každý poddodavatel musí splňovat po celou dobu poskytování dílčích plnění v souvislosti s touto smlouvou předpoklady požadované smlouvou a příslušnými právními předpisy,*
- b) *vůči majetku poddodavatele neprobíhá nebo v posledních 3 (třech) letech neproběhlo insolvenční řízení, v němž bylo vydáno rozhodnutí o úpadku nebo insolvenční návrh nebyl zamítnut proto, že majetek nepostačuje k úhradě nákladů insolvenčního řízení, nebo nebyl konkurs zrušen proto, že majetek byl zcela nepostačující nebo zavedena nucená správa podle zvláštních právních předpisů,*
- c) *poddodavatel v posledních 3 (třech) letech nenaplnil skutkovou podstatu jednání nekalé soutěže formou podplácení podle zvláštního právního předpisu,*
- d) *bude-li poddodavatel právnickou osobou, musí splňovat podmínku bezúhonnosti, tedy doložit, že nebyl v posledních 3 (třech) letech odsouzen pro trestný čin spáchaný úmyslně*

*dle zákona č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, ve znění pozdějších předpisů,*

- e) bude-li poddodavatel fyzickou osobou, musí splňovat podmínku bezúhonnosti, tedy doloží, že nebyl v posledních 3 (třech) letech odsouzen pro trestný čin spáchaný úmyslně ať již samostatně nebo v souběhu s jinými trestnými činy, nebo pro i pro trestný čin spáchaný neúmyslně, jehož skutková podstata souvisí s podnikáním poddodavatele, ve smyslu zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů,*
- f) dopravce předloží objednateli seznam všech poddodavatelů, kteří budou poskytovat dílčí plnění, jejichž podíl na celkovém plnění poskytovaných na základě smlouvy bude vyšší než 10 % (deset procent) a*
- g) objednatel nevyjádří písemně nesouhlas s konkrétním poddodavatelem spadajícím pod vymezení v písmenu f) tohoto článku smlouvy, přičemž objednatel není oprávněn vyjádřit nesouhlas bez uvedení důvodu souvisejícího s plněním smlouvy.*

Pokud některá z těchto podmínek není splněná, může objednatel uložit dopravci pokutu až do maximální hodnoty 50 000 Kč. (Pardubický kraj, 2019a)

### **2.2.7 Závažné porušení smlouvy**

Objednatel může při závažném porušení smlouvy vypovědět dopravci smlouvu, a zároveň uplatnit smluvní pokutu až do výše 10 000 000 Kč. Smlouva PK s ČD vymezuje následující závažné porušení smlouvy (Pardubický kraj, 2019a):

- dopravce ztratí oprávnění k provozování drážní dopravy,
- o dopravci je rozhodnuto, že je v úpadku,
- dopravce přestal poskytovat dopravní služby alespoň tři dny,
- smluvní pokuty udělované objednatelem převyšovaly 10 % celkové poskytnuté kompenzace dopravci v platnosti jízdního řádu,
- smluvní pokuty udělované objednatelem za neuskutečněné vlakové spoje převyšovaly 10 % celkové poskytnuté kompenzace dopravci v platnosti jízdního řádu,
- objednatel pokutuje dopravce nejméně dvakrát za pozdní podání žádosti o kapacitu nebo nejsou zřízeny a provozovány osobní pokladny,
- významné porušení smlouvy ze strany dopravce

Na další straně je pro přehlednost uvedena Tabulka 1 se souhrnem všech pokut, které dostávají ČD od PK.

**Tabulka 1** Smluvní pokuty v PK

Pokuta	Částka (v Kč)	Důvod
Narušení jízdního řádu a provozní nepravidelnosti	500	Zpoždění větší než 5 minut
	1 500	Zpoždění větší než 5 minut při NAD
	100 000	Ukazatel přesnosti pod 85 %
	400/vlkm	Nerealizované vlkm
Odstavení vozidla	8 000	Nad 48 hodin
Nasazení vozidla	1 000	Za každý ujetý km
	8 000	Nižší kapacita
Nerealizované služby	4 000	Chybějící místa pro kola, kočárky, invalidy
	1 000	Chybějící místa pro kola, kočárky, invalidy při výluce
	1 200	Snížená kultura cestování
	1 000	Uzavření prostor pro cestující
	500	Chybějící nebo špatně umístěné mapy, brožury, letáky
Pochybení zaměstnanců	1 000	Nestandardní vystupování zaměstnance
	1 000	Chybné odbavení cestujícího
Porušení povinností	1 000	Rozvázání přípojových vazeb
	1 000	Nedodržení smluvních podmínek IREDO
	1 000 000	Žádost o kapacitu, zřízení a provozování osobní pokladny
	1 000 000	Chybějící pojištění
	1 000 000	Neposkytnutí sjednaných smluv
	100 000	Neposkytnutí informací a dokumentů do 60 dní
	10 000	Neposkytnutí dokumentů
	50 000	Nezajištění NAD
	50 000	Špatné využití poddodavatele
Závažné porušení smlouvy	10 000 000	Při splnění podmínek

Zdroj: Pardubický kraj, 2019a, upraveno

## 2.3 Kvalitativní požadavky Libereckého kraje

Ve smlouvě LK jsou určeny kvalitativní požadavky, které jsou rozděleny do několika kategorií. Patří tam (Liberecký kraj, 2019a):

- Koncepce vozidel.
- Koncepce personálu a zákaznický servis.
- Opatření při plánovaných výlukách.
- Sledování kvality služeb.

### 2.3.1 Koncepce vozidel

Mezi obecné požadavky na vozidla patří dálkové ovládání dveří, které je možné z místa pro strojvůdce, a nechybí ani signalizace před uzavřením včetně ochrany proti přivření. U nástupní plochy i prostoru pro cestující je nutné mít osvětlení. Sedadla jsou polstrovaná i s opěrkou pro hlavu. Pro vícenásobné řízení s hnacími vozidly stejného typu je potřeba mít umožněn provoz s jedním strojvedoucím, pokud jsou k tomu daná vozidla uzpůsobená. Dále je nutné mít zavedené elektronické informační zařízení vnější a vnitřní. Vnější by mělo být na každé straně soupravy a zobrazovat alespoň číslo linky a cílovou stanici. Vnitřní informační systém ukazuje číslo linky, cílovou stanici, momentální nebo následující zastávku, obsazení WC a systém potvrzuje zastavení na znamení. Součástí toho je i akustický informační systém, který by měl automaticky ohlašovat další stanice nebo vyzvat cestující k použití tlačítka k zastavení v zastávce na znamení. Pokud to technické parametry vlaku dovolují, měl by být uzavřený systém WC. Pro zavazadla jsou zřízeny nad sedadly police s průhledným dnem. Při nástupu, výstupu a přepravě musí zaměstnanci dopravce zajistit nezbytnou asistenční službu nevidomým, vozíčkářům nebo ostatním cestujícím se sníženou schopností pohybu. Samozřejmostí je přeprava spoluzavazadel jako např. jízdní kola nebo kočárky.

Při nasazení vratné soupravy musí vlak ve stanici do čtyř minut změnit směr jízdy. Nezbytností je i vzájemné spojování vozidel, pokud možno do šesti minut od příjezdu a odjezdu vlaku. U rozpojení je požadovaný čas do dvou minut. Vizuální styl vozidel se při údržbách a opravách nesmí výrazně narušit a po celou dobu provozu musí mít soupravy odpovídající stav pro provoz. Při výměně součástí vozidel se vždy používají nové díly a při obnově opotřebovaných dílů musí oprava proběhnout tak, aby se dosáhlo opět nového nebo zánovního stavu.

Ve vnitřních prostorách vozidel musí být udržováno příznivé mikroklima jak pro cestující, tak i pro strojvůdce. Obsluha vlaku reguluje výslednou teplotu. Zajištěna musí být i akustická pohoda osob bez jakýchkoli rušivých zvuků. Nesmí chybět ani přívod čerstvého

vzduchu, naopak je zapotřebí zamezit nepříjemnému zápachu ze zplodin spalovacího motoru, vytápěcích a ventilačních systémů nebo toalet.

Konkrétní typy nasazovaných vozidel vyplývají ze smlouvy a jsou dohodnuty objednatelem a dopravcem. Navíc je nutné mít záložní vozidla pro výpadky v provozu nebo doplnění v přepravních špičkách. Po celou dobu trvání smlouvy má dopravce rezervy i u náhradních dílů a servisních služeb. (Liberecký kraj, 2019a)

Pro provozní ošetření vozidel musí mít dopravce zřízené prostory. Tam probíhá údržba, doplňování paliv a maziv, úklid a čištění, vybavení spotřebním materiálem (mýdlo, papírové ručníky, toaletní papír) a tyto prostory slouží i k odstavování železničních vozidel. Úklid a čištění probíhá v předem stanovených intervalech. Objednatel požaduje přesný rozsah úklidu, který je stanoven v Tabulce 2:

**Tabulka 2** Požadovaný úklid LK ve stanicích

Stupeň čištění	Rozsah čištění
Malý úklid v obrátové stanici	kontrola WC; sběr odpadků (z naplněných košů), odstranění hrubých nečistot; doplnění hygienických prostředků na WC
Základní úklid denně na všech vozidlech	podlaha (zametení, mokré čištění); sběr odpadků; odstranění hrubého znečištění na čalounění sedadel; čištění WC, čištění sedátka a záchodové mísy, vytření WC a dezinfekce WC, doplnění hygienických prostředků na WC dle potřeby doplnění nádrže čerstvé vody
Velký úklid (střídavě obden se základním úklidem)	zahrnuje činnosti po základním úklidu a dále: odstranění znečištění na čalounění sedadel, čištění vstupů, rukojetí, přidržovacích tyčí a tlačítek, čištění skel (dveře, okna, skleněné mezistěny); čištění ploch pro odkládání zavazadel a stěn vozu; čištění okenních rámců; čištění topení/ventilátorů

Zdroj: Liberecký kraj, 2019a, upraveno

Veškeré škody a poruchy vozidel, které ohrožují bezpečnost, musí dopravce řešit vyřazením z provozu. Náhradu dopravce zajišťuje ze záložních vozidel nebo dočasně pomocí NAD. V případě lehčích škod a poruch bude oprava provedena ve vratných stanicích nebo při provozní přestávce v oběhu vozidla, ale jen pokud veškeré poruchy neohrožují provoz nebo výrazně neomezují kvalitu dopravní nabídky. (Liberecký kraj, 2019a)

### **2.3.2 Koncepce personálu a zákaznický servis**

Odbavení cestujících probíhá alespoň jedním členem personálu dopravce, který se stará hlavně o prodej a kontrolu jízdních dokladů. Dále informuje a pomáhá cestujícím během jízdy vlaku a při pobytu ve stanici. Zaměstnanci používají přenosné odbavovací zařízení, jehož pořízení a provozování zajišťuje dopravce, pro odbavení v příslušném integrovaném tarifu objednatele. Dopravce musí zajistit odbavení každého cestujícího a předejít problémům s případným nezajištěným odbavením. Při očekávané zvýšené frekvenci cestujících, o kterých bude dopravce dopředu vědět, zvýší úsekově počet svých zaměstnanců na konkrétních spojích. Dopravce zajišťuje zřízení a provoz zákaznických kontaktních míst IDOL (Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje) ve vybraných stanicích. Tarify se uznávají jen pro platné obsluhované území.

LK rozděluje stanice na dvě kategorie, které se mírně liší v nabízených službách a počtem provozních hodin za týden. Obě kategorie (A, B) mají své stanovené stanice v LK. Ty zajišťují kompletní odbavení cestujících, vydávají jízdní doklady ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě a poskytují informace o cestování veřejnou dopravou po celé ČR. Přepážky pro výdej jízdních dokladů musí být označeny samolepkou IDOL pro prodej integrovaných jízdenek. Dále zajišťují příjem žádostí o kartu a jejich výdej, dobíjení elektronických peněženek, příjem žádostí o reklamaci a potvrzování slevových produktů IDOL. Všichni zaměstnanci musí projít školením, aby zvládali výše zmíněné činnosti. V pracovních prostorech nesmí chybět pro pracovníky dopravce připojení k internetu, osobní počítač a tiskárna. V prostorách stanice musí být zajištěn pro cestující přístup k Wi-Fi připojení, dopravním mapám, plakátům, tiskovinám a dalším informacím. (Liberecký kraj, 2019a)

### **2.3.3 Opatření při plánovaných výlukách**

Když je výluka spojená se zavedením NAD, dopravce musí zajistit všechny kvalitativní požadavky plynoucí z uzavřené smlouvy. To znamená, že zajistí, aby bylo možné přepravit zavazadla (jízdní kola a kočárky), osoby se sníženou schopností pohybu a orientace alespoň jedním autobusem. Dále je potřeba zajistit dostatečnou kapacitu NAD s ohledem na počty

cestujících u konkrétních spojů. Při projednávání výlukových plánů s provozovatelem dráhy a správních řízeních Drážního úřadu spolu objednatel a dopravce postupují společně.

Když provozovatel dráhy chce modernizovat traťový úsek, který patří do smlouvy LK, objednatel a dopravce přistupují k opatřením, aby došlo k co nejmenším dopadům stavební činnosti na provoz vlaků. Přistupuje se např. k realizaci výlukového jízdního řádu, mohou se po dohodě s objednatelem zrušit některé přípojové vazby nebo dočasně snížit kvalitu poskytovaných služeb ve vlaku. U plánovaných výluk proběhne v předstihu projednání s objednatelem a provozovatelem dráhy. Když je nepřetržitá výluka v trvání alespoň dvou měsíců, může objednatel odřeknout objednávku dopravních výkonů, na kterých probíhá výluka, a zajistí dopravní obslužnost jinak. K tomu je možné dojít pouze dvakrát ročně se stanoveným časovým předstihem. Za výlukovou činnost může ještě dopravci přijít kompenzace za tyto problémy od třetí strany. Musí ale informovat objednatele o přesném vyčíslení úhrady v rámci ročního vyúčtování. (Liberecký kraj, 2019a)

#### **2.3.4 Sledování kvality služeb**

Dopravce nasazuje vozidla v souladu s uzavřenou smlouvou. Odchylka je možná pouze se souhlasem objednatele. Musí ale být vždy uveden způsob, rozsah a doba trvání odchylky. Dopravce dodržuje předem danou spolehlivost nasazení. U turnusových vozidel alespoň 96 % za kalendářní měsíc. Veškerý přehled se odevzdává objednateli v elektronické podobě do 45 dní od konce měsíce. Když spolehlivost nasazení vozidel klesne pod 98 %, dopravce prověří důvody. Následně navrhne objednateli řešení, případně i zavede nová opatření, aby se spolehlivost zlepšila.

U poskytovaných dopravních služeb musí být dodržena přesnost 94 % za kalendářní měsíc. Podobně jako u spolehlivosti, musí dopravce do 45 dní od konce měsíce poskytovat přehled o zpoždění vlaků regionální dopravy. Když přesnost jízdy vlaků bude nižší než 96 %, opět dopravce prověřuje důvody poklesu a navrhuje nová opatření. Nakonec po schválení s objednatelem aplikuje návrhy do provozu. Způsob výpočtu přesnosti poskytovaných dopravních služeb probíhá pomocí dopravních údajů vedených SŽ. Jsou tam zahrnuty veškeré spoje uzavřené smlouvy za kalendářní měsíc včetně NAD. Do výpočtu přesnosti nebudou zahrnuty následující spoje (Liberecký kraj, 2019a):

- a) *u nichž byla zavedena náhradní autobusová doprava u neplánovaných výluk. dopravce je povinen bezodkladně oznámit objednateli konání neplánované výluky, která postihne spoje provozované podle smlouvy,*
- b) *jejichž zpoždění nevzniklo z důvodu na straně dopravce,*

- c) *jejichž zpoždění vzniklo z důvodu zachování přípojné vazby vzájemně odsouhlasené dopravcem a objednatelem nebo požadované Centrálním dispečinkem IDOL; nebo*
- d) *u nichž na již naplánované trase náhradní autobusové dopravy dodatečně vzniklo dopravní omezení, o kterém dopravce nebyl informován během přípravy náhradní autobusové dopravy na dotaz u objednatele a dotčených obcí s rozšířenou působností. Pokud se objednatel s dopravcem nedohodne jinak, pak ustanovení tohoto bodu platí nejdéle pro období 5 pracovních dní ode dne, kdy byl dopravce o dopravním omezení na trase náhradní autobusové dopravy informován, a pro období 10 pracovních dní v případě, že součástí nápravného opatření je změna oběhu kolejových vozidel. Tento bod nezbavuje dopravce povinnosti neprodleně reagovat na jakékoli dopravní omezení, které se v trase náhradní autobusové dopravy vyskytne, resp. provést úpravy výlukových jízdních řádů tak, aby byl zohledněn reálný stav v provozu.*

Když dopravce nezahrne některé spoje do výpočtu přesnosti, musí ale objednateli poskytnout přehled všech těchto spojů i s vysvětlením, proč nebyly zahrnuty. Zároveň však dopravce informativně zpracuje pro objednatele výpočet přesnosti se všemi spoji, i ty, které nebyly využity.

Doprovce je povinen v rámci uzavřené smlouvy dodržovat během platnosti jízdního řádu stanovené přípojové vazby, které navrhne objednatel v rámci písemného dokumentu Garance návazností. Ten je pro dopravce závazný. Když poté dochází k ujetí přípojů, dopravce navrhuje řešení, aby k tomu nedocházelo. Po projednání a odsouhlasení objednatele zavádí nové návrhy do praxe.

Ze smlouvy vyplývá i poskytování frekvenčních průzkumů ve vlacích. Dopravce je předkládá objednateli alespoň čtyřikrát ročně po dobu jednoho týdne v platnosti jízdního řádu nejpozději do tří měsíců od průzkumu. Informační povinnost má dopravce i při významném zpoždění spoje. Následně pak musí objednateli odevzdat oznámení o trati a úseku dráhy, určení spoje, celkovou dobu zpoždění, dopady zpoždění na ostatní spoje, podrobný popis důvodu, způsob informování cestujících a přijatá okamžitá opatření, obecné vyhodnocení provozní nepravidelnosti a návrh nápravných opatření do budoucna. To vše v rámci výkazové měsíční zprávy. Do té dává i informace, když dojde k neodbavení všech cestujících, včetně návrhů na zlepšení. Dopravce veškerá data a informace poskytuje elektronicky prostřednictvím datové schránky. (Liberecký kraj, 2019a)

## 2.4 Analýza smluvních pokut v Libereckém kraji

Liberecký kraj má své dopravní výkony rozděleny do několika souborů. V této části bude zmíněna hlavně smlouva LK, která má působnost pro soubor LK-Východ. Dále je okrajově zmíněná smlouva s Arrivou.

Objednatel vždy písemně oznámí dopravci udělení smluvní pokuty a ten je povinen ji zaplatit. Oznámení obsahuje přesný popis události a časové určení. Dopravce má 15 dní k vyjádření. Na základě toho poté objednatel uděluje pokutu a její výši. Smluvní pokuty mohou být kumulovány až do maximální výše 4 000 000 Kč za příslušný rok platnosti jízdního řádu. Kontrolu provádí objednatel pomocí svých zaměstnanců nebo speciálních FO nebo PO. Pro tyto účely vydává dopravce objednateli kontrolní průkazy. Pokuty udělené LK můžeme rozdělit do čtyř skupin (Liberecký kraj, 2019a):

- Provozní nepravidelnosti.
- Spolehlivost.
- Nerealizování služeb.
- Porušení povinností.

### 2.4.1 Provozní nepravidelnosti

Souvisí s dopravním výkonem a přerušением dopravních služeb. Dopravní výkon se považuje za neuskutečněný, když je odřeknutý vlak a není místo toho zavedena náhradní doprava. Z toho plyne pokuta dopravci 75 Kč za každý vlkm neuskutečněného výkonu. LK ve smlouvě zavádí pojem vadný dopravní výkon, který nastává ve dvou možnostech. (Liberecký kraj, 2019a)

- a) zpoždění vlaku delší než 30 minut z viny dopravce*
- b) odjezd vlaku ze stanice nebo zastávky určené jízdním řádem pro pravidelný nástup cestujících před pravidelným odjezdem podle jízdního řádu o více než 1 minutu*

Když je splněna podmínka v bodě a) přistupuje se k pokutě 35 Kč za každý vlkm vadného výkonu. V případě bodu b) náleží dopravci pokuta 85 Kč opět za každý vlkm vadného výkonu. Veškeré vadné výkony jsou sledovány a zohledňovány i při výlukách. (Liberecký kraj, 2019a)

### 2.4.2 Spolehlivost

LK požaduje spolehlivost nasazení pro turnusová vozidla alespoň 96 % za kalendářní měsíc. Pokuta za porušení se stanovuje na 5 000 Kč za každých i započatých 0,2 %. V případech, kdy nasazení vozidel klesne pod 98 %, dopravce prověří důvody poklesu spolehlivosti a navrhne opatření, která povedou k nápravě. S objednatel se tyto nové postupy

projednají a případně i odsouhlasí. Dopravce je pak povinen okamžitě zavést tato opatření. Pokuta vzniká, když dopravce neprovede důvody, nenavrhne opatření nebo nezavede nové kroky vedoucí k napravení spolehlivosti. Za každý jednotlivý případ dopravce platí 10 000 Kč, klidně i opakovaně, pokud nebude zjednána náprava ani po výzvě objednatele. Ze smlouvy vyplývá i povinnost poskytovat dopravní služby, které musí dosáhnout přesnosti alespoň 94 %. Za nedodržení požadované přesnosti je výše pokuty 5 000 Kč za každých i započatých 0,2 % V případech, kdy požadovaná přesnost jízdy vlaků klesne pod 96 %, musí dopravce prověřit důvody poklesu a navrhnout taková opatření, aby přesnost neklesala. Sankce 10 000 Kč zde hrozí, když dopravce poruší povinnost v prověření důvodů poklesu a jejich návrhů nebo nová opatření nezavede. Pokuta může být uložena opakovaně, pokud dopravce nebude reagovat na výzvu objednatele. (Liberecký kraj, 2019a)

### **2.4.3 Nerealizování služeb**

Dopravce má povinnost poskytovat staniční servis a vybavení stanic. Za neposkytnutí těchto služeb hrozí pokuta 2 000 Kč za každý jednotlivý případ a den. V případě provedení nápravy se k pokutě nepřistoupí. Naopak při nezjednání nápravy ani po výzvě objednatele, může být pokuta udělena opakovaně. Když dojde k výluce a zavede se NAD, tak je dopravce povinen zajišťovat služby vymezené smlouvou. Musí být umožněna přeprava zavazadel a osob s omezenou schopností pohybu. Dále by měla NAD mít dostatečnou kapacitu pro cestující. Když dojde k nerealizování těchto služeb, hrozí dopravci peněžní trest 2 000 Kč za každý spoj. U změn spojených s tarifem musí dopravce ihned zajistit změnu elektronického odbavovacího zařízení. Za každý den prodlení hrozí pokuta 2 000 Kč.

Smlouva vymezuje přesné požadavky na čištění a úklid vnitřku vozidla. Při neprovedení Základního úklidu a Velkého úklidu se vyměřuje pokuta na 2 000 Kč za každý jednotlivý případ. K pokutě 1 000 Kč se přistoupí za každé neprovedení Malého úklidu v obrátové stanici. (Liberecký kraj, 2019a)

### **2.4.4 Porušení povinností**

Dopravce zajišťuje veřejné služby v drážní dopravě podle uzavřené smlouvy. Při přerušení těchto dopravních služeb, na dobu alespoň tří dnů, náleží dopravci pokuta 2 000 000 Kč. K té se přistoupí, jen když rozsah přerušených služeb překročí 10 % objednaného rozsahu. Pro každé období platnosti jízdního řádu podává dopravce v daném termínu žádost o přidělení kapacity dopravní cesty. V případě nesplnění této povinnosti hrozí pokuta 10 000 Kč za každý jednotlivý případ a pokuta se může uplatnit pro každý chybně zadaný spoj v jízdním řádu. K udělení sankce se přistoupí jen když dopravce, ani po upozornění objednatele, nesjedná nápravu. Když

dojde k tomu, že dopravci není přidělena kapacita železniční dopravní cesty, neprodleně naváže jednání s přidělcem kapacity dráhy. Dále informuje objednatele do pěti pracovních dní, a současně mu předá veškeré dokumenty s tímto související. Dopravce ještě navrhuje provozovateli dráhy účast objednateli na příslušných jednáních. Pokud není splněna nějaká ze čtyř výše vyjmenovaných povinností, přistupuje se k pokutě 1 000 Kč pro každý případ.

Každý kalendářní měsíc zpracovává dopravce měsíční výkazovou zprávu, kterou předává objednateli. Musí to stihnout nejpozději do 45 dní od konce měsíce. Vyskytují se tam následující části (Liberecký kraj, 2019a):

- a) *Výkaz skutečně realizovaného dopravního výkonu za příslušný kalendářní měsíc,*
- b) *Přehled neuskutečněných dopravních výkonů a vadných dopravních výkonů,*
- c) *Přehled o spolehlivosti nasazení vozidel,*
- d) *Přehled o přesnosti poskytovaných dopravních služeb, a to včetně výpočtu přesnosti poskytovaných dopravních služeb, přehledu spojů nezahrnutých do výpočtu přesnosti s konkrétním odůvodněním nezahrnutí těchto spojů do výpočtu přesnosti a s informativním výpočtem přesnosti se zahrnutím i těch spojů, u nichž byl využit liberační důvod,*
- e) *Informace o provozních nepravidelnostech v případě významného zpoždění spoje (vadný dopravní výkon)*
- f) *Informace o neodbavení všech cestujících ve vlaku.*

Za prodlení se zpracováním nebo za neúplnost měsíční výkazové zprávy je sankce 1 000 Kč i za každý započatý den prodlení. K pokutě se nepřistoupí, pokud bude dopravcem zjednána náprava. Když dojde k poskytnutí nepravdivých nebo neúplných údajů, může dopravce za každý jednotlivý případ dostat pokutu 10 000 Kč, která se udělí i opakovaně, pokud ani po stanovené lhůtě a písemné výzvě objednatel nebude sjednána náprava. K sankci se nepřistoupí, když pochybení bude opraveno do určeného termínu.

Při výluce může být dopravce kompenzován za výluková opatření třetí stranou. Musí proto informovat objednatele o přesném vyčíslení úhrady. Když dopravce neposkytne tyto informace, bude pokutován částkou 5 000 Kč za každý takový případ.

Všechny přípojové vazby jsou sledovány objednatelem a postupně konzultovány s dopravcem. Objednatel předkládá souhrn všech nedodržení přípojových vazeb po ukončení kalendářního měsíce. Dopravce se k tomuto materiálu musí vyjádřit a uvést důvody. Zároveň navrhuje objednateli nová opatření, aby se předešlo ujíždění přípojů. To musí provést do 15 dnů od doručení souhrnu od objednatel. Po projednání návrhů dopravce aplikuje do provozu nová opatření. Pokuta za prodlení s vyjádřením k nedodržení přípojových vazeb do 15 dní se

stanovuje na 1 000 Kč za každý den prodlení. Celková částka za tuto pokutu, která může být maximálně vybrána, je 10 000 Kč za přehled. Když dopravce neproověří důvody ujetí přípojů, nenavrhne účelná opatření nebo nezavede navržené návrhy, hrozí mu zaplatit 10 000 Kč za každý jednotlivý případ. Objednatel nemusí k sankci přistoupit, v případě, když dopravce napraví ve stanovené lhůtě své pochybení. Na druhou stranu může objednatel požadovat uhrazení pokuty opakovaně, dokud nebude sjednána náprava. (Liberecký kraj, 2019a)

Doprovce provádí pravidelně frekvenční průzkumy ve svých vlacích, které předává objednateli. Musí je dělat alespoň čtyřikrát v období platnosti jízdního řádu vždy alespoň jeden týden. Dopravce poté poskytuje objednateli data z těchto průzkumů do tří měsíců od provedení. Pokuta 50 000 Kč se uplatní vůči dopravci v případě, že pravidelný frekvenční průzkum nebude proveden ve stanoveném rozsahu. Tato peněžní částka může být vymáhána opakovaně, pokud ani na výzvu objednatele dopravce nesjedná nápravu. V případě neposkytnutí dat po provedeném průzkumu, může být požadována částka 1 000 Kč za každý den prodlení, ale jen do maximální výše 10 000 Kč. Alespoň jednou za dopravní rok by měl dopravce provést průzkum spokojenosti cestujících s poskytovanými službami. Následně je nutné výsledky předat objednateli. V případě, že není proveden průzkum nebo nejsou předána konečná data, hrozí dopravci pokuta 20 000 Kč za každý případ. Sankce se udělí opakovaně, když nebude ani po písemné výzvě objednatele a dostatečné časové lhůtě sjednána náprava.

Objednatel může na základě písemné výzvy po dopravci požadovat informace o uzavřené smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících. Jde hlavně o poskytnutí údajů o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech smlouvy a specifika infrastruktury. Za poskytnutí nepravdivých výše zmíněných údajů je pokuta vyměřena na 500 000 Kč za každý jednotlivý případ. Dopravce má povinnost dodat objednateli do 30 dnů od uzavřené smlouvy tři kontrolní průkazy. Ty slouží pověřeným osobám objednatele při jejich kontrolní činnosti, aby mohly využívat bezplatně přepravu ve vlacích. Když dopravce neposkytne tyto průkazy, hrozí mu sankce 10 000 Kč za každý nevydaný průkaz. Pokuta bude udělena až po výzvě objednatele, která může být vymáhána opakovaně, dokud nebude sjednána náprava. V případě škod a poruch dochází k opravám v rámci možností dopravce. Pokud se tomu předejde a nebude se to řešit hned, může být udělena pokuta 20 000 Kč. K té se přistoupí, když dopravce do 14 dnů od výzvy objednatele neprovede opravu. (Liberecký kraj, 2019a)

Každý spoj je obsluhován alespoň jedním členem personálu dopravce, který je vybaven přenosným odbavovacím zařízením. Když není ve vlaku ani jeden člen servisního personálu dopravce, platí pokutu 10 000 Kč za každý jednotlivý případ. U soukromého dopravce Arriva určil objednatel sankci na 30 Kč za každý vlkm spoje, s tím, že pokuta se platí za celou délku

spoje, u kterého bylo zjištěno pochybení. Při nevybavení zaměstnance přenosným odbavovacím zařízením je pokuta stanovena na 2 000 Kč za každý případ. Sankce se udělí i při nefunkčnosti odbavovacího přístroje. U Arrivy se přistupuje k částce 15 Kč na každý vlkm spoje a opět za celou délku jízdy vlaku. Zaměstnanci dopravce odbavují plynule všechny cestující, pokud nemají jiné důležité činnosti na vlaku. Když není zajištěno kontinuální odbavení cestujících vlakovým personálem, náleží dopravci sankce 2 000 Kč za každý jednotlivý případ. (Liberecký kraj, 2019b)

Zřízení a provozování zákaznických kontaktních míst IDOL zajišťuje podle smlouvy dopravce. Pokud dojde k porušení této povinnosti, je dopravce pokutován částkou 5 000 Kč za každý případ i den. Uzavřená smlouva vymezuje i konkrétní spoje, na které musí dopravce nasadit posílený vlakový personál. Pokud to neučiní, hrozí mu pokuta 2 000 Kč za každý případ.

Po celou dobu plnění dopravních výkonů v LK má dopravce uzavřenou smlouvu s MD o kompenzaci slev z jízdného ve veřejné osobní dopravě. Objednateli je pak poskytována tato smlouva do 14 dní od podepsání příslušné kompenzace. Když ale dopravce neuzavře smlouvu s MD, může mu být udělena pokuta 500 000 Kč i opakovaně pokud nebude sjednána náprava. V případě neposkytnutí uzavřené smlouvy ve stanoveném termínu, je sankce vyměřena na 5 000 Kč za každý případ. Dopravce musí také objednatele informovat o každé poskytnuté dotaci. Když to neudělá, může dostat pokutu 100 000 Kč za každý případ.

Další povinností je mít uzavřené pojištění za škody alespoň v hodnotě 50 000 000 Kč. Pokud pojištění uzavřené není, může být po dopravci vymáhána pokuta 50 000 Kč, a to i opakovaně, když nebude sjednána náprava. Objednatel může po dopravci požadovat informace o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech, podrobnosti o infrastruktuře. Veškerá data musí dopravce poskytnout. Pokud tak neučiní, vystavuje se sankci 1 000 000 Kč za každý případ. Při neúplném poskytnutí údajů je pokuta 500 000 Kč. V obou případech se k pokutě nepřistoupí, když dopravce svá pochybení napraví. (Liberecký kraj, 2019a)

Pro přehlednost je na následující straně uvedena Tabulka 3 s veškerými pokutami LK.

**Tabulka 3** Smluvní pokuty LK

Pokuta	Částka (v Kč)	Důvod
Provozní nepravdelnosti	75 (za vlkm)	Neuskutečněný dopravní výkon
	35 (za vlkm)	Zpoždění větší než 30 minut
	85 (za vlkm)	Dřívější odjezd
Spolehlivost	5 000	Nasazení turnusových vozidel pod 94 %
	10 000	Nasazení vozidel pod 98 %, prověření důvodů, nová opatření
	5 000	Poskytované dopravní služby pod 94 %
	10 000	Přesnost jízdy pod 96 %, prověření důvodů, nová opatření
Nerealizování služeb	2 000	Staniční servis a vybavení stanic
	2 000	Nedostatečná kapacita NAD
	2 000	Prodlení se změnou odbavovacího zařízení
	2 000	Neprovedení Základního úklidu a Velkého úklidu
	1 000	Neprovedení Malého úklidu
Porušení povinností	2 000 000	Přerušování dopravních služeb
	10 000	Nepodání žádosti o přidělení kapacity
	1 000	Informování, předání podkladů, návrh k jednání kvůli kapacitě
	1 000	Prodlení se zpracováním a předáním měsíční výkazové zprávy
	5 000	Předání informací s přesným vyčíslením úhrady
	1 000	Prodlení s vyjádřením k nedodrženým přípojovým vazbám
	10 000	Prověření důvodů a navrhnutí nových opatření k přípojovým vazbám
	50 000	Neprovedení průzkumu
	1 000	Prodlení s poskytnutím dat z průzkumu
	500 000	Poskytnutí nepravdivých údajů
10 000	Neposkytnutí kontrolních průkazů	

Pokuta	Částka (v Kč)	Důvod
	20 000	Neopravení škod a poruch
	10 000	Nevybavení spoje členem personálu
	2 000	Nevybavení spoje členem personálu s přenosným odbavovacím zařízením
	2 000	Nezajištění kontinuálního odbavení
	5 000	Provoz zákaznického kontaktního místa
	2 000	Posílení vlakového personálu
	10 000	Poskytnutí nepravdivých nebo neúplných údajů
	20 000	Neprovedení průzkumu spokojenosti
	500 000	Neuzavřená smlouva s MD
	5 000	Nedoložení smlouvy ve lhůtě
	100 000	Neinformování o udělení dotace do 10 pracovních dní
	50 000	Neuzavřené pojištění
	1 000 000	Neposkytnutí informací nezbytných pro uzavření smlouvy
	500 000	Poskytnutí neúplných údajů

Zdroj: Liberecký kraj, 2019a, upraveno

## 2.5 Shrnutí analýzy

Pro dodržení kvality poskytovaných služeb jak pro PK, tak pro LK, vyplývají pro ČD požadavky, které jsou závazné. Týkají se konkrétních vlastností vozidel, povinností pro odbavení cestujících nebo provoz osobních pokladen. Oba kraje za porušení těchto daných požadavků udělují ČD pokuty.

Velký rozdíl je pro oba kraje v udělování pokut za zpoždění. Zatímco PK přistupuje k sankci 500 Kč za zpoždění už od 5 minut a to i za každou následující minutu, tak LK stanovuje tuto pokutu za zpoždění až od 30 minut s pokutou 35 Kč za projetí vlkm. Z toho plyne, že u PK dochází k daleko většímu a přísnějšímu udělování pokut za zpoždění než je tomu u LK.

Podobně rozdílné udělení pokut je u obou krajů za neprojetý vlkm. PK přistupuje k udělení souhrnné částky 400 Kč za vlkm při odřeknutí vlaku, zpoždění nad 60 minut a odjezd dříve ze

stanice. LK má za odřeknutý vlak pokutu 75 Kč/vlkm a za dřívější odjezd 85 Kč/vlkm. Zde opět u stejné pokuty má PK nastavené vyšší sazby.

Rozdíl v udělení pokuty je u LK v případě neoprávněného nasazení a odstavení vozidel. Dále je rozdíl u pokut pro zaměstnance dopravce, které jsou hodně obecné a v praxi těžko vymahatelné. Naopak podobnost můžeme najít při sankcích, které se týkají nerealizovaných služeb. LK ještě hojně využívá u pokut možnost neudělení peněžního trestu, když dojde k nápravě, a zároveň používá i opakovanou sankci, v případech, kdy není pochybení napraveno.

### **3 NÁVRH ÚPRAVY SMLUVNÍCH POKUT V DRÁŽNÍ DOPRAVĚ**

V této části budou navrženy úpravy smluvních pokut PK i s ohledem na finanční dopady jednotlivých sankcí. V druhé části jsou prezentovány grafy se současným stavem i s návrhy na úpravu. Použita jsou hlavně data ČD od začátku plnění smlouvy, ze kterých vyplývá, že vybírané pokuty se týkají hlavně zpoždění, nedodržení přípojů, odstavení vozidel a neprojeté vlkm.

#### **3.1 Úprava smluvních pokut Pardubického kraje**

V této části jsou uvedeny návrhy na úpravu jednotlivých pokut. Vychází se hlavně z udělených sankcí LK. Obecně by se daly nové návrhy shrnout na neudělování pokut v případě nápravy, větší míra návrhů dopravce na zlepšení, snížení částek u pokut s ohledem na LK a častější vyjádření dopravce k pochybnostem.

##### **3.1.1 Narušení jízdního řádu a provozních nepravidelností**

Při narušení jízdního řádu, který způsobuje porucha vozidel, pozdní nástup vlakové čety a vliv nesprávně konstruovaného oběhu vozidel, je při zpoždění nad rámec pěti minut stanovena pokuta 500 Kč za každou i započatou minutu.

Návrh: Úprava této pokuty by mohla být ve zvýšení minutové hranice, kdy udělovat sankci. Například zavést toleranci do 15 minut, nebo použít hranici LK, u které se uděluje pokuta až při zpoždění nad 30 minut. Zároveň by mohl objednatel požadovat po ČD návrhy na úpravu vlivů, aby nedocházelo k narušení jízdního řádu, což by bylo možné u nesprávně konstruovaného oběhu vozidel.

Neodjeté vlaky patří společně se zpožděním mezi nejčastěji udělované pokuty v PK. Ty jsou stanoveny na 400 Kč za každý neprojetý vlkm. Za stejný prohřešek uděluje sankci i LK, tam za neuskutečněný dopravní výkon platí dopravce 75 Kč/vlkm a za dřívější odjezd vlaku 85 Kč/vlkm.

Návrh: Úprava by mohla být ve snížení peněžní částky alespoň o polovinu. Případně se může udělovat pokuta, jen když není dopravcem řádně uvedeno, proč nebyly projety vlkm.

Poslední pochybení v této části jsou za zpoždění větší než pět minut při NAD, za kterou je pokuta 1 500 Kč, a pokles u ukazatele přesnosti pod 85 % se sankcí až 100 000 Kč.

Návrh: U NAD se může využít prověřování důvodů vzniku narušení jízdního řádu, hlavně na začátku, když dochází k větším zpožděním, tak by se mohlo k sankcím přistoupit až po

úpravě. Podobně by se mohlo postupovat při pokutě za pokles přesnosti. Zjistit důvod poklesu a v návaznosti na to navrhnout úpravu. Poté až přistoupit k sankcím.

### **3.1.2 Odstavení vozidla**

Platí pro vozidla s odpisy nad 1 000 000 Kč odstavená více než 48 hodin. Tato pokuta patří mezi častěji udělované.

Návrh: Úprava by mohla spočívat ve snížení peněžní částky z 8 000 Kč například o polovinu. Případně by se dalo stanovit maximální možnou částku, za kterou bude dopravce pokutován, nebo i mírnější sankce u porouchaných vozidel.

### **3.1.3 Nasazení vozidla**

Pro vozidla s placenými odpisy nad 1 000 000 Kč je pokuta 1 000 Kč na každý projetí vlkm mimo uzavřenou smlouvu. Při nasazení kapacitně nevyhovujícího vozidla, hradí dopravce peněžní trest 8 000 Kč a to v případě přeplnění vozidla.

Návrh: Zde by úprava mohla být ve snížení peněžní částky, případně neudělení pokuty při zdůvodnění prohřešku. U druhého případu se může přistoupit k pokutě až po vysvětlení příčiny použití nevhodné soupravy.

### **3.1.4 Nerealizované služby**

Když chybí místa pro jízdní kola, kočárky nebo invalidy přistupuje se k pokutě 4 000 Kč, případně 1 000 Kč při NAD.

Návrh: V případech, kdy ČD odstraní problém nebo zavedou kapacitnější spoje a autobusy, mohlo by se přistoupit k neudělení pokuty.

Sankce spojené s neoznámeným uzavřeným prostorem pro cestující, stanovené na 1 000 Kč.

Návrh: Mělo by se k pokutě přistupovat až po zjištění důvodů. Je to hlavně kvůli tomu, že prostory železničních stanic přešly pod SŽ. Pochybení zde proto není vždy na straně ČD, takže by se mohla případně i tato pokuta zrušit.

Poslední z této části pokut jsou sankce za sníženou kulturu cestování, kde je pokuta 1 200 Kč. Za chybějící informace pro cestující se uděluje sankce 500 Kč, ale až poté, co není sjednána náprava.

Návrh: U snížené kultury cestování by se mohly nejdříve prověřit důvody a až poté přistoupit k sankci. Možností je i udělovat pokutu opakovaně, když nedojde ke zlepšení. U chybějících informací pro cestující se může pokuta udělovat opakovaně, když nedojde k nápravě.

### **3.1.5 Pochybení zaměstnanců**

Při nestandardním vystupování zaměstnanců a u chybného odbavení cestujících je stanovena pokuta 1 000 Kč.

Návrh: Možností je neudělovat sankci dopravci a to kvůli obtížnému prokazování a dokladování pochybení. Místo toho by mohl objednatel požadovat, aby dopravce chybujícího zaměstnance potrestal například snížením odměny nebo srážkou ze mzdy.

### **3.1.6 Porušení povinností**

Další často využívaná pokuta je za rozvázání přípojových vazeb mezi vlaky. Platí se za to sankce 1 000 Kč. Stejná částka náleží i za nedodržení smluvních podmínek IREDO.

Návrh: Úprava by mohla spočívat v tom, že dopravce u rozvázání přípojových vazeb vysvětlí příčiny ujetí spojů. Následně navrhne nové řešení, aby k tomu nedocházelo. Podobně by se mohlo postupovat i za nedodržení smluvních podmínek IREDO. Udělit sankci až po vyjádření dopravce ke konkrétnímu prohřešku.

Za chybějící pojištění, kde může PK vymáhat pokutu až do 1 000 000 Kč, přistupuje LK tak, že stanovil sankci na 50 000 Kč, a tuto částku vymáhá opakovaně, dokud dopravce nesjedná nápravu.

Návrh: Úprava u PK by tedy mohla být podobná. Určit částku v řádech deseti tisících korun a tu po určité době dokola vymáhat, než dopravce napraví pochybení.

Následují pokuty za nepodání včasné žádosti o kapacitu a neprovozování osobních pokladen, u kterých je pokuta stejná jako za chybějící pojištění.

Návrh: Může se aplikovat podobný postup jako v předchozím případě. Určit částku, kterou bude objednatel vymáhat opakovaně po určitou dobu. Případně jít cestou LK, který u žádosti o kapacitu má sankci 10 000 Kč, a při napravení prohřešku k peněžitému trestu nepřistupuje.

Další sankce jsou u povinností za neposkytnutí objednateli kopie sjednaných smluv týkajících se uznávání tarifu, kde je pokuta až do 1 000 000 Kč, poskytování nepravdivých informací nebo pozdní dodání dokumentů se sankcí za oba případy až do výše 100 000 Kč a pokutou 50 000 Kč za nesplnění podmínek pro využívání poddodavatele.

Návrh: Pro tyto případy se může přistoupit k neudělení peněžních trestů, když dopravce napraví své pochybení.

Poslední udělovaná pokuta je za nezajištění NAD, kde dopravce může zaplatit částku až do výše 50 000 Kč.

Návrh: Úprava by mohla spočívat v tom, že se ČD vyjádří, proč nebyla zavedena NAD. Poté na základě toho objednatel rozhodne, zda udělovat pokutu nebo nepřistoupit k sankci.

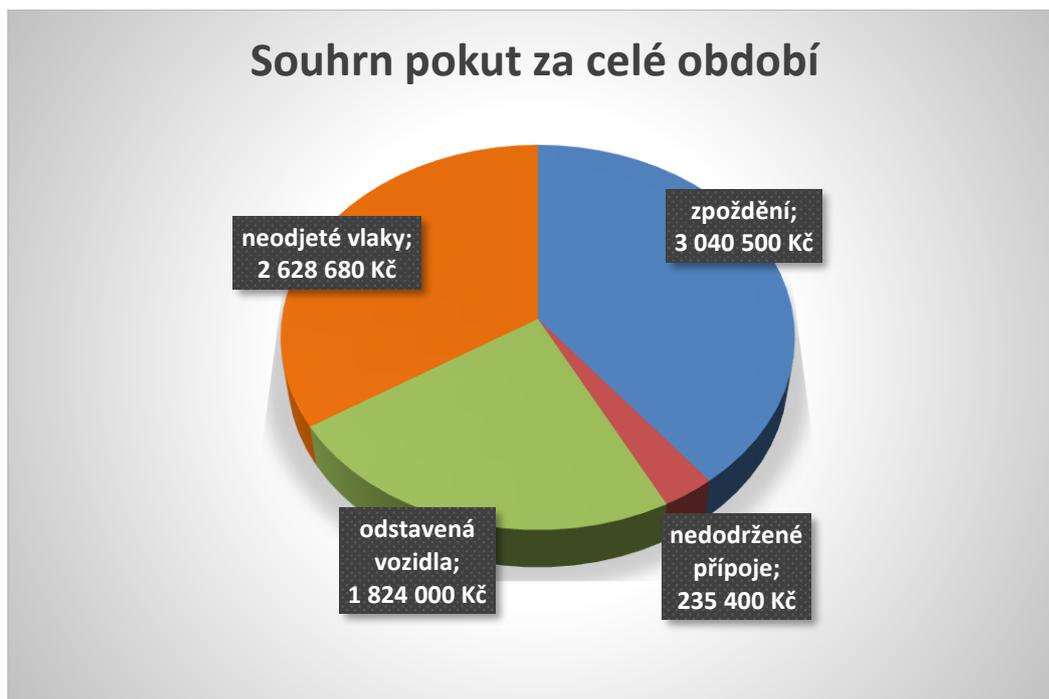
### **3.1.7 Závažné porušení smlouvy**

Zde je pokuta 10 000 000 Kč. K té se přistupuje jen při výjimečných událostech a až jako poslední řešení, proto zde není žádný návrh na úpravu.

## **3.2 Finanční dopady smluvních pokut**

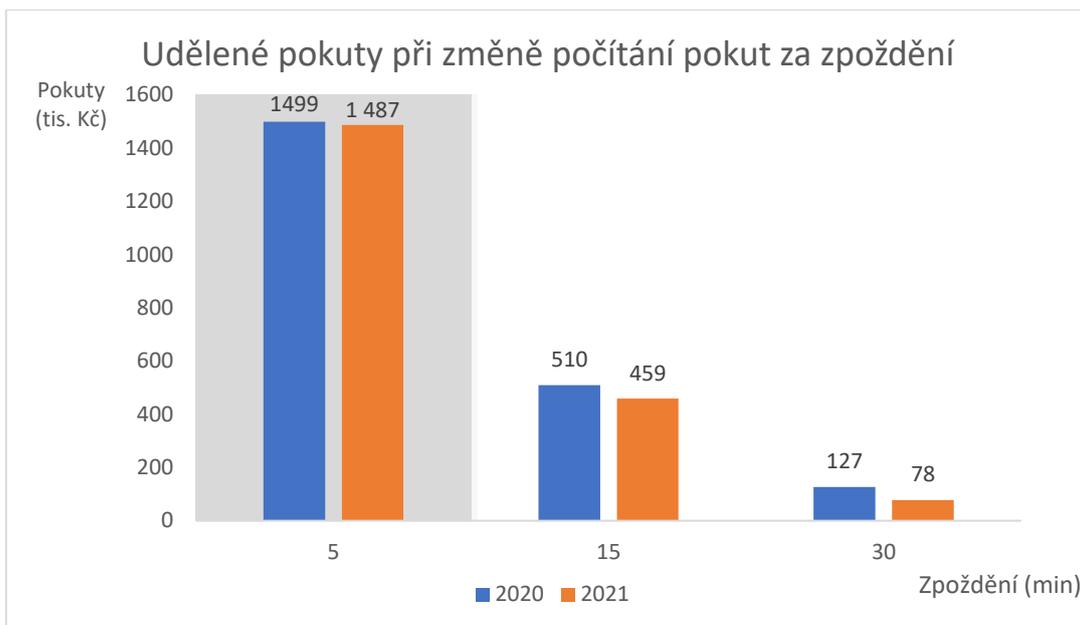
V této části jsou prezentovány grafy, které navrhují či dokládají finanční dopady u jednotlivých pokut.

Na Obrázku 2 je souhrn všech udělených pokut za dobu trvání smlouvy od 15. 12. 2019 až do 31. 12. 2021. Celková vybraná suma za dané období ze sankcí činí 7 728 580 Kč. Z grafu plyne, že nejčastěji udělovaná sankce je za zpoždění (39 %). Počet těchto pokut bylo okolo 6 080 od začátku plnění smlouvy. Počet udělovaných pokut za zpoždění se mezi roky 2020 a 2021 snížil o 12 %. Nejvyšší peněžní pokuta v částce necelých 500 000 Kč bylo uděleno v období 1. 7. až 30. 9. v roce 2020. Neodjeté vlaky jsou pro ČD druhou nejčastěji udělovanou sankcí (34 %). Celkový souhrn všech neprojetých vlkm je kolem 6 570. Na rozdíl od zpoždění se pokuty za neprojeté vlaky zvýšily v roce 2021 o 8 % a měly největší podíl v udělených sankcích za tento rok. Následují pokuty za odstavená vozidla (24 %). Za ty se platí podle odstavených dnů. Dohromady to dává přes 225 odstavených dní. I zde došlo za rok 2021 k procentuálnímu zvýšení a to o 6 %. Poslední pokuta je nedodržení stanovených přípojových vazeb (3 %). Tam je celková suma je nižší i kvůli uplatňované sankci za zpoždění. Když uplatňovaná sankce za zpoždění přesáhne 1 000 Kč, už se k sankci za nedodržení přípojů nepřistupuje. Za oba roky má tato pokuta minimální vliv na celkovém počtu udělených sankcí.



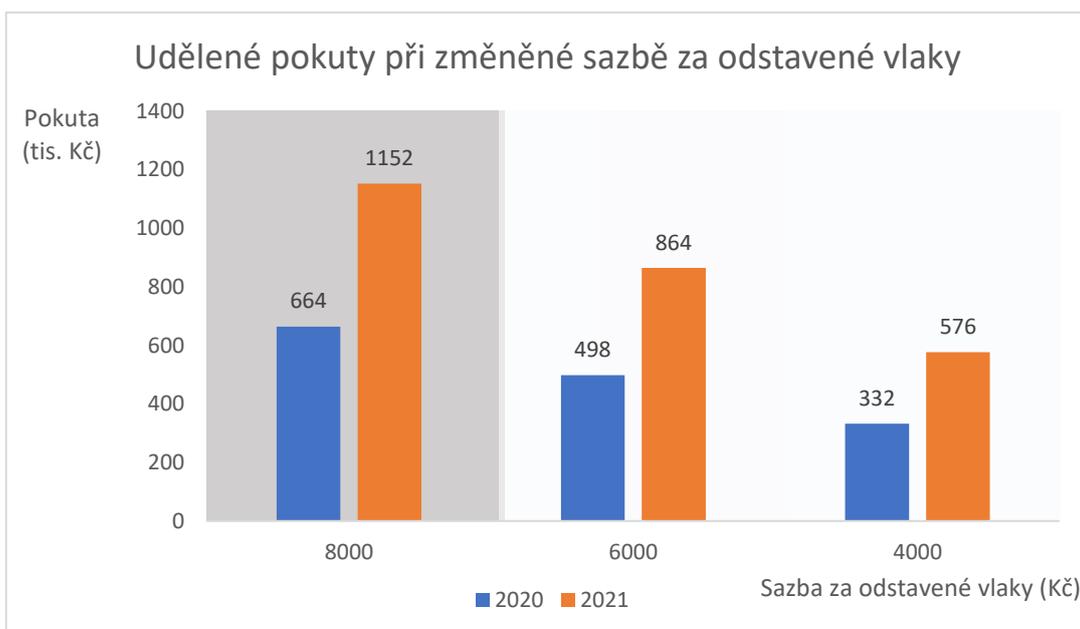
**Obrázek 2** Souhrn pokut (České dráhy 2020, 2021)

Na Obrázku 3 je znázorněn návrh na změnu počítání pokut za zpoždění. První sloupce v šedém podbarvení ukazují současný stav i s vybranými sankcemi za roky 2020 a 2021. Vedle toho jsou sloupce s posunutým začátkem vybírání pokut za zpoždění, kde jsou dva návrhy pro 15 minut a 30 minut. Systém, že se platí za každou započatou minutu, je zachován. Z grafu plyne velké snížení celkové zaplacené sumy za zpoždění u 15 a 30 minut na rozdíl od 5 minut. Konkrétně je to pokles o 68 % u 15 minut a 93 % u 30 minutového zpoždění. Způsobeno to může být tím, že větší část peněžních prostředků z této pokuty je vybírána za zpoždění do 15 minut. Když se tedy přejde k jedné z navrhovaných úprav, dojde k podstatnému poklesu vybírané peněžní částky za zpoždění pro objednatele. Pro dopravce ČD z toho naopak plyne podstatné snížení pokutované částky. Zároveň by při zavedení jedné z navrhovaných úprav, pravděpodobně stoupl počet sankcí za ujeté přípoje.



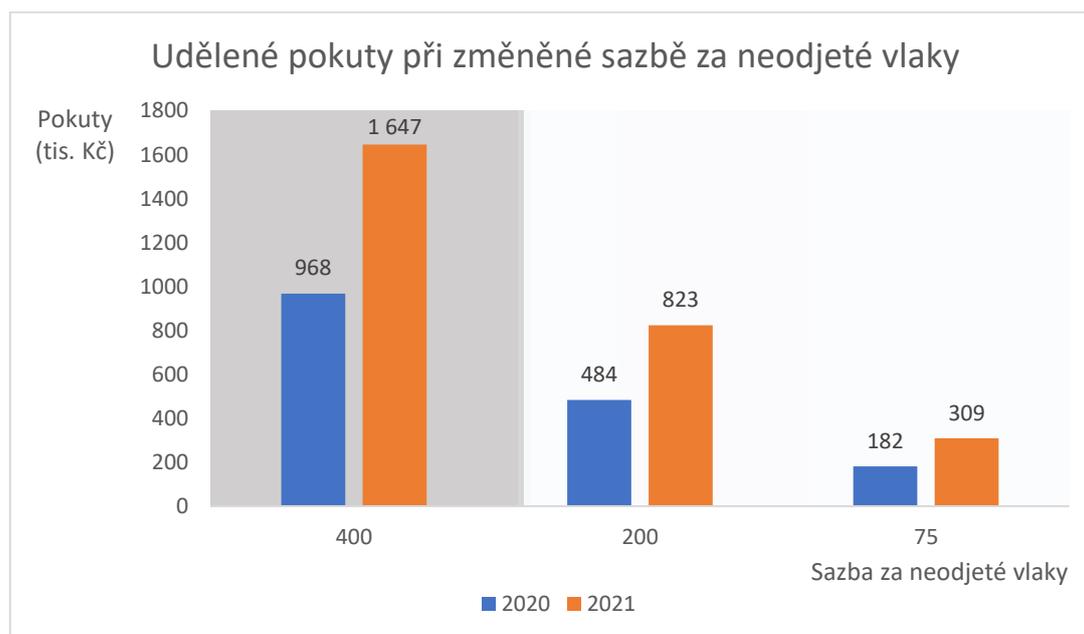
**Obrázek 3** Návrh úpravy pokut za zpoždění (České dráhy 2020, 2021)

Na Obrázku 4 se nachází návrh na změnu pokut za odstavené vlaky. V šedém podbarvení je prezentován současný stav. Návrh může být nově 6 000 Kč nebo 4 000 Kč. Sankce se platí pro odstavení nad 48 hodin. Pro dopravce bude touto změnou ušetřeno 25 % peněžních prostředků při snížené sazbě na 6 000 Kč, případně ušetření o 50 % při sazbě za odstavené vlaky ve výši 4 000 Kč.



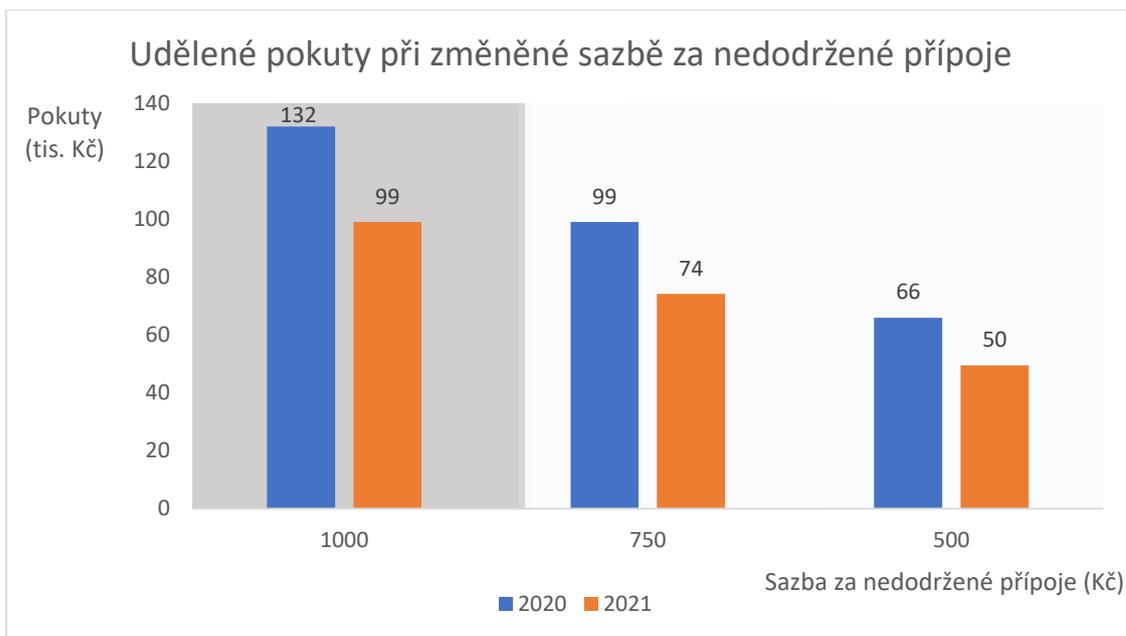
**Obrázek 4** Návrh úpravy pokuty za odstavené vlaky (České dráhy 2020, 2021)

Obrázek 5 znázorňuje úpravy pokut za neodjeté vlaky. V prvním sloupci s šedým podbarvením jsou momentálně používané sazby se skutečně vybranými sankcemi za rok 2020 a 2021. Následuje návrh na pokutu 200 Kč/vlkm, který ušetří ČD 50 % z celkové vybrané částky za tuto sankci. Poslední sazbou na grafu je 75 Kč/vlkm. Vybrána byla z důvodu, že LK používá tuto pokutu v této výši za neuskutečněný dopravní výkon. Pro ČD by to znamenalo snížení vybrané finanční částky za tuto pokutu o 81 %.



**Obrázek 5** Návrh úpravy pokuty za neodjeté vlaky

Obrázek 6 ukazuje poslední vybíranou pokutu PK. Tato pokuta patří mezi nejméně vybírané pokuty z důvodu neuplatňování, když dojde k pokutě za zpoždění, které přesahuje 1 000 Kč. V šedém podbarvení se opět nachází současný stav. Návrh uvádí dvě varianty. První je při snížené sazbě na 750 Kč, druhá při 500 Kč za nedodržené přípoje. Úprava by přinesla jen minimální úspory s ohledem na ostatní pokuty. Zde dojde ke snížení průměrně o 29 000 Kč při sazbě 750 Kč za rok, respektive o 59 000 Kč při sazbě 500 Kč za rok.



**Obrázek 6** Návrh úpravy pokuty za nedodržené přípoje

## ZÁVĚR

Tato práce měla za cíl navrhnout úpravu smluvních pokut udělovaných Českým drahám Pardubickým krajem. K tomu byla využita analýza smlouvy Českých drah s Libereckým krajem. Podle dostupných dat z Českých drah vyplynulo, že pokuty jsou udělovány výhradně za zpoždění, neodjeté vlaky, odstavená vozidla a nedodržené přípoje. Návrh na úpravu těchto smluvních pokut byl proveden pomocí grafů, v kterých jsou navrženy možnosti úpravy sankcí a pohled na jejich finanční dopad. Zároveň u některých ostatních pokut byly doporučeny úpravy podle sankcí Libereckého kraje.

Zpoždění plynoucí z poruchy vozidel, pozdního nástupu vlakové čety nebo vlivu špatně konstruovaného jízdního řádu patří mezi nejčastěji udělované sankce Pardubického kraje. Úpravou byl navržen nový koncept. Ten spočívá v udělování pokut až po 15 minutách, případně až po 30 minutách s ohledem na způsob využívaný v Libereckém kraji. V případě úpravy této sankce dojde k podstatnému snížení finanční částky zaplacené za pokuty. Konkrétně se jedná o 68 % u 15 minut a 93 % u 30 minut. Důvodem pro tak velký pokles je skutečnost, že velká část vybraných pokut pochází ze zpoždění do 15 minut. Je tedy otázkou, zda pro objednatele dochází k takové podstatné újmě při nižším zpoždění vlaků. Pro objednatele by mohlo při změně pokut za zpoždění hrát větší roli dodržování přípojových vazeb, a i částečná finanční náhrada za zpoždění, než udělování pokut za zpoždění při 5-10 minutách.

Pokuty za neodjeté vlaky tvoří společně se zpožděním největší část udělovaných sankcí. Návrh spočívá ve snížení udělované sankce ze 400 Kč na každý vlkm na 200 Kč za vlkm. Případně se může využít sankce Libereckého kraje, který má pro tuto pokutu sazbu 75 Kč za vlkm. Snížení při této sazbě by bylo o 81 %.

Část udělených pokut zaujímají sankce za odstavená vozidla. Zde jsou návrhy na změnu pokuty z 8 000 Kč na částku 6 000 Kč nebo 4 000 Kč. Řešením by mohlo být i mírnější udělování sankcí u poruch vozidel.

Poslední z využívaných pokut objednatelem jsou nedodržené přípoje. Jejich podíl na celkovém počtu je zanedbatelný. Úpravou výpočtu sankce u zpoždění posunutím sazby na například 15 minut, dojde ke zvýšení této pokuty. Návrh na úpravu u této pokuty je snížení částky z 1 000 Kč na 750 Kč, případně na 500 Kč.

Ostatní pokuty udělované Pardubickým krajem zatím nebyly použity. Důvodem je třeba u sankcí pro zaměstnance ČD jejich obtížná vymahatelnost. U zbylých druhů pokut se může více použít systém Libereckého kraje pro častější vyjádření k pokutám, případně jejich opakovatelnost při nenapravení pochybení.

## POUŽITÁ LITERATURA

- ČESKÉ DRÁHY, 2020 a 2021. *Data ze smluvních pokut*. Praha: České dráhy
- ČESKO, 2022. *Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2022-04-23]. Dostupné z: [https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-1994-k-1-2-2022-upl-zn-\(1\).pdf.aspx?lang=cs-CZ](https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/266-1994-k-1-2-2022-upl-zn-(1).pdf.aspx?lang=cs-CZ)  
<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/194-2010-zneni-k-15-01-2020.pdf.aspx?lang=cs-CZ>
- ČESKO, 2020. *Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění zákona č. 135/2016 Sb., zákona č. 183/2017 Sb. a zákona č. 367/2019 Sb.* [online]. [cit. 2022-04-23]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Drazni-doprava/Legislativa-v-drazni-doprave/Zakony-v-drazni-doprave/194-2010-zneni-k-15-01-2020.pdf.aspx?lang=cs-CZ>
- ČESKO, 2012. *Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník* [online]. [cit. 2022-04-23]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2012-89>
- ČESKO, 2002. *Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železnic a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů* [online]. [cit. 2022-04-23]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-77>
- ČESKO, 2017. *Vyhláška č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb* [online]. [cit. 2022-04-23]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-76>
- ČESKO, 2010. *Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace* [online]. [cit. 2022-04-23]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-296>
- DRDLA, Pavel. *Osobní doprava regionálního a nadregionálního významu*. Vydání: 3. upravené. Pardubice: Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, 2021. ISBN 978-80-7560-361-6.
- EVROPSKÁ UNIE, 2007. *Nářízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007* [online]. [cit. 2022-04-23]. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R1370&from=CS#d1e39-1-1>
- LIBERECKÝ KRAJ, 2019a. *Smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu k zajištění dopravní obslužnosti části území Libereckého kraje na vymezené výkony - LK-Východ. Liberecký kraj* [online]. [cit. 2022-04-29]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11073688>
- LIBERECKÝ KRAJ, 2019b. *Smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu k zajištění dopravní obslužnosti části území Libereckého kraje na vymezené výkony - Ještědská železnice. Liberecký kraj* [online]. [cit. 2022-04-29]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11073688>

PARDUBICKÝ KRAJ, 2019a. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou (ČD a.s.). *Pardubický kraj* [online]. [cit. 2022-04-29]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11073816?backlink=kdog5>

PARDUBICKÝ KRAJ, 2019b. Dodatek č. 1 ke smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících a k zajištění dopravní obslužnosti kraje veřejnou drážní osobní dopravou (ČD a.s.). *Pardubický kraj* [online]. [cit. 2022-04-29]. Dostupné z: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/11080064>

ŠIROKÝ, Jaromír et al. *Technologie dopravy*. Páté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2020. ISBN 978-80-7560-309-8.

ZDOPRAVY.CZ, 2019. Brutto, nebo netto? Právní pohled na smlouvy státu a krajů s dopravci. *zdopravy.cz* [online]. [cit. 2022-03-31]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/brutto-nebo-netto-pravni-pohled-na-smlouvy-statu-a-kraju-s-dopravci-30398/>

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b>	Smluvní pokuty v PK.....	29
<b>Tabulka 2</b>	Požadovaný úklid LK ve stanicích.....	31
<b>Tabulka 3</b>	Smluvní pokuty LK.....	40

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b>	Vzor kontrolního protokolu .....	24
<b>Obrázek 2</b>	Souhrn pokut .....	47
<b>Obrázek 3</b>	Návrh úpravy pokut za zpoždění .....	48
<b>Obrázek 4</b>	Návrh úpravy pokuty za odstavené vlaky .....	48
<b>Obrázek 5</b>	Návrh úpravy pokuty za neodjeté vlaky .....	49
<b>Obrázek 6</b>	Návrh úpravy pokuty za nedodržené přípoje .....	50

## SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
EU	Evropská unie
FO	fyzická osoba
IDS	Integrovaný dopravní systém
IREDO	Integrovaný dopravní systém Královéhradeckého a Pardubického kraje
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
LK	Liberecký kraj
MD	Ministerstvo dopravy
NAD	Náhradní autobusová doprava
PK	Pardubický kraj
PO	právnícká osoba
SŽ	Správa železnic

# SEZNAM PŘÍLOH

**Příloha A** Výchozí provozní koncepce PK



## Příloha A Výchozí provozní koncepce PK

Trat'	Úsek	Počet párů vlaků (rámcově)	Takt (interval), stručný popis jízdního řádu	Vozba
010	Pardubice – Česká Třebová	✂ - 16 Ⓢ a † - 12	2 h, v ✂ 1 h v ranní a odpolední špičce + vlaky v úseku Choceň – Česká Třebová a Pardubice – Moravany z důvodu napojení tratí 018 a 016 na provozní zázemí	Bdmt <sup>275</sup> , Bdmte <sup>281</sup> , Bfhpve <sup>295</sup> (Sysel), 162, 163, 471, 810, 814, 841
	Kolín – Česká Třebová	✂ - 17 Ⓢ a † - 11	2 h, v ✂ 1 h v ranní a odpolední špičce, + vlaky Pardubice – Přelouč z důvodu napojení trati 015 na provozní zázemí	Bdmt <sup>275</sup> , Bdmte <sup>281</sup> , Bfhpve <sup>295</sup> (Sysel), 162, 471, 660, 810
015	Přelouč – Heřmanův Městec	✂ - 11 Ⓢ a † - 8	2 h, v ✂ 1 h v ranní a odpolední špičce	810
	Heřmanův Městec - Prachovice	Ⓢ a † - 1	1 pár v od dubna do září	810
016	Chrudim – Moravany	✂ - 8 Ⓢ a † - 5	v ✂ 2 h o víkendu 2-4 h	810, 814
	Moravany - Holice	✂ - 16 Ⓢ a † - 9	2 h, v ✂ 1 h v ranní a odpolední špičce + přímý školní vlak Pardubice – Holice	810, 814
017	Česká Třebová – Mor. Třebová	✂ - 14 Ⓢ - 11, † - 9	2 h, v ✂ 1 h v ranní a odpolední špičce v Ⓢ doplněné vlaky na hodinový interval dopoledne	814
	Mor. Třebová - Dzbel	Ⓢ - 4 † - 3	3, resp. 4 páry spojů, z toho 2 objednávané Olomouckým krajem	814
	Chornice – Velké Opatovice	† - 1 pár		814
018	Choceň – Vysoké Mýto město	✂ - 22 Ⓢ - 19 † - 16	1 h (po většinu dne i týdně) větší nabídka v ranní a odpolední špičce o víkendu dílčí omezení na 2hodinový takt	814, 841
	Vysoké Mýto město - Litomyšl	✂ - 7 Ⓢ a † - 7	nepřavidelná nabídka spojů; zhruba každé 2-3 h v pátek a sobotu veden večerní pár vlaků	814, 841

Trat'	Úsek	Počet párů vlaků (rámcově)	Takt (interval), stručný popis jízdního řádu	Vozba
019	Česká Třebová - Lanškroun	✂ - 25 Ⓢ - 18 † - 18	1 h po většinu dne i týdně v ✂ rozšíření na 30 min interval v ranní a odpolední špičce v době jízdy vlaků Česká Třebová – Zábřeh na Moravě vedeny pouze v úseku Lanškroun – Rudoltice v Čechách jako přípojně	841
031	Pardubice – Hradec Králové	✂ - 29 Ⓢ - 26 † - 28	1 h u Os, 2 h u Sp (celodenně a celotýdenně), + posilové spoje zejména v ranní špičce a v páteční a nedělní odpolední špičce	Bdmt <sup>291</sup> , Bdmte <sup>275</sup> , 440, 814, 844, 854, Bdtn <sup>757</sup> , ABfbrdn <sup>795</sup> Btn <sup>753</sup> , Bfhpve <sup>295</sup>
238	Pardubice – Hlinsko v Čechách		2 h u Sp (Os) Pardubice – Hlinsko v Čechách + další Os z Pardubic do Chrudimi, Slatiňan, Žďárce u Skutče nebo Hlinska v Č. s různými omezeními jízdy	810, 814, 844, BDtax <sup>782</sup>
	Hlinsko v Čechách – Havl. Brod	✂ - 16 Ⓢ a † - 9	2 h 1 h v ✂ v ranní a odpolední špičce	810, 814, BDtax <sup>782</sup>
260	Česká Třebová - Letovice		4 páry Sp Česká Třebová – Brno v ✂ 8 párů Os Česká Třebová – Letovice po 2 h 4 páry Os Česká Třebová – Svitavy pro návoz vozidel na trať 261	A <sup>149</sup> , AB <sup>350</sup> , BDs <sup>449</sup> , BDs <sup>450</sup> , B <sup>249</sup> , Bd <sup>264</sup> , Bdmte <sup>275</sup> , Bdmte <sup>281</sup> , 810, 814, 841, 660
261	Svitavy – Pustá Kamenice	✂ - 14 Ⓢ - 10 † - 11	2 h 1 h v ✂ v ranní a odpolední špičce a nedělní odpoledne	810, 814
	Pustá Kamenice – Žďárec u Sk.	✂ - 4 Ⓢ a † - 3	zcela nahodilá nabídka spojů	814
270	Česká Třebová – Zábřeh na M.	✂ - 9 Ⓢ a † - 8	2 h (po celý den a týden) + 1 pár v ✂ navíc v úseku Rudoltice v Čechách – Zábřeh na Moravě, provázáno s tratí 019	841

Zdroj: (Pardubický kraj, 2019)