

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zpoplatnění odstavných kolejí v České republice

Bc. Petra Divišová

Diplomová práce
2025

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Petra Divišová**
Osobní číslo: **D23537**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Zpoplatnění odstavných kolejí v České republice**
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Diplomová práce je zaměřena na problematiku zpoplatnění zařízení služeb odstavné koleje. Práce bude obsahovat:

- teoretický základ k dané problematice
- analýzu zpoplatnění odstavných kolejí v okolních státech
- návrh zpoplatnění odstavných kolejí v České republice
- zhodnocení návrhu

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:
dle doporučení vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Helena Becková, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2024**
Termín odevzdání diplomové práce: **27. června 2025**

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 18. června 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem Zpoplatnění odstavných kolejí v České republice jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

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

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

V Pardubicích dne 26. 6. 2025

Bc. Petra Divišová v. r.

Ráda bych poděkovala vedoucí práce Ing. Heleně Beckové, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání diplomové práce a svému manželovi za podporu při studiu.

ANOTACE

Práce se zaměřuje na otázku nastavení poplatků za použití odstavných kolejích v České republice. Zkoumá též tuto problematiku v kontextu některých evropských zemích. Všechna fakta se promítají do navrhovaných způsobů stanovení poplatků.

KLÍČOVÁ SLOVA

odstavné koleje, poplatky, železniční infrastruktura, směrnice Evropské unie

TITLE

Charging for storage sidings in the Czech Republic

ANNOTATION

The thesis focuses on the issue of setting charges for the use of storage sidings in the Czech Republic. It also examines this issue in the context of some European countries. All facts are reflected in the proposed methods of setting fees.

KEYWORDS

storage sidings, fees, railway infrastructure, European Union directive

OBSAH

ÚVOD.....	9
1	TEORETICKÉ VYMEZENÍ ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY 10
1.1	Organizace v železniční dopravě na území České republiky 11
1.2	Kategorie železničních drah 12
1.3	Dráhy v evropském právu 13
1.4	Minimální přístupový balíček..... 14
1.5	Zařízení služeb 16
1.6	Doplňkové služby..... 18
1.7	Pomocné služby 19
1.8	Zařízení služeb Odstavné koleje..... 19
1.9	Metoda sběru dat pro analytickou část 22
2	ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU 24
2.1	Stanovení cen 24
2.2	Česká republika 27
2.3	Evropské země 28
2.4	Postup pro změnu ceny..... 39
3	NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ..... 42
3.1	Skutečné náklady..... 42
3.2	Zóny 45
3.3	Časová pásma..... 47
3.4	Délka vlakové soupravy 49
3.5	Hmotnost vlakové soupravy 52
3.6	Kombinace dvou poplatků zónového a časového 54
3.7	Výpočet jednotlivých variant poplatků..... 56
4	ZHODNOCENÍ VARIANT STANOVENÍ POPLATKU 58
ZÁVĚR.....	60
POUŽITÁ LITERATURA.....	61
SEZNAM TABULEK.....	63
SEZNAM OBRÁZKŮ 64	

SEZNAM PŘÍLOH.....	65
--------------------	----

ÚVOD

Diplomová práce se zabývá problematikou zpoplatnění odstavných kolejí v České republice. Toto téma pro práci je zvoleno z toho důvodu, že kvůli rozvoji a konkurenci v rámci Evropské unie je vhodné jejich zpoplatnění.

Organizace, které chtějí na dnešním konkurenčním trhu obstát a rozvíjet se, musejí pro své fungování zajistit zdroj příjmů, které budou pokrývat jejich náklady. K tomu jsou ovšem zapotřebí nastavení vhodných nástrojů.

Diplomová práce je členěna do čtyř kapitol. Obsahem první kapitoly bude teoretické vymezení problematiky drážní dopravy z pohledu evropského práva a jeho transpozice do českého práva. Dále zde budou uvedeny výzkumné metody použité v diplomové práci.

Obsahem druhé kapitoly bude analýza metod zpoplatnění odstavných kolejí ve vybraných zemích Evropské unie. Pro nalezení suboptimálního řešení zpoplatnění odstavných kolejí v České republice bude třeba zanalyzovat současné nastavení a podmínky.

Obsahem třetí kapitoly budou návrhy metod na zpoplatnění odstavných kolejí v České republice, které budou reagovat na provedené analýzy.

Obsahem čtvrté kapitoly bude zhodnocení navrhovaného řešení,

Cílem této diplomové práce je na základě analýzy současné situace v oblasti zpoplatnění odstavných kolejí v České republice a ve vybraných evropských zemích navrhnout možné varianty zpoplatnění těchto kolejí v České republice.

1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY

První kapitola této práce se zaměřuje na členění dopravy z pohledu různých autorů, organizací železniční dopravy na území České republiky a na důležité dokumenty stanovující legislativní rámec železniční dopravy v České republice a v Evropské unii.

Široký (2023) uvádí, že doprava plní důležitou funkci v oblasti přesunu, umožňuje materiálové toky mezi výrobou a spotřebou, průmyslem a zemědělstvím, městem a venkovem, stejně jako mezi různými regiony a státy. Dále dodává, že z ekonomického hlediska je doprava specifickou lidskou činností.

Novák (2010) upřesňuje pojmy doprava a přeprava. Dopravou se rozumí, jak uvádí, pohyb dopravních prostředků po dopravní infrastruktuře, např. železniční jednotka po kolejích, automobil po silnici, loď po vodě a přepravou je vlastní přemístění osob nebo nákladu.

Na členění dopravy lze pohlížet z mnoha hledisek. V publikacích je možné se setkat s různými definicemi. Novák (2010) uvádí méně podrobné členění, a to na odvětví národního hospodářství, úmyslný pohyb a technickou realizaci. Naproti tomu Široký (2023) člení dopravu:

- dle prostředí – pozemní, podzemní, vodní, vzdušná, meziplanetární – výzkumná,
- dle dopravních cest – silniční, kolejová, lodní, letecká dopravníková, lanovková,
- dle formy organizace – v klidu, v pohybu,
- dle pravidelnosti – pravidelná, nepravidelná,
- dle intenzity – dopravní špička, dopravní sedlo, noční provoz,
- dle územního rozdělení – mezistátní, vnitrostátní, příměstská, městská, místní, kyvadlová,
- dle uspokojování přepravních potřeb – pro vlastní potřeby, pro cizí potřeby,
- dle dopravních prostředků – pěší, cyklistická, automobilová, trolejbusová, autobusová, tramvajová, železniční, vrtulníková, letecká, lodní.

Fuchs (2011) zmiňuje dopravu jako klíčovou součást kritické infrastruktury, což bylo potvrzeno usnesením Bezpečnostní rady státu ze dne 3. července 2007. Zdůrazňuje, že v posledních letech se sice silniční doprava stala nejvýznamnějším druhem dopravy, ale neméně významnou je i železniční doprava, pokud pro celostátní železniční dráhu neexistuje odklonová trasa s odpovídající traťovou třídou a prostorovou průchodností pro ložnou míru, splňuje odvětvové kritérium pro zařazení mezi prvky kritické infrastruktury.

Fuchs (2011) vysvětluje, že každý druh dopravy má svou specifickou infrastrukturu, která zahrnuje fyzické prvky, jako jsou tratě, stanice, mosty, tunely, signalizační zařízení, a kromě toho jsou součástí dopravního systému také technologie pro řízení provozu, které zahrnují různé systémy a zařízení pro monitorování a řízení dopravy. Upozorňuje, že zákonné a technické normy stanovující pravidla a standardy musí být dodržovány, aby byla zajištěna bezpečnost a efektivita dopravy.

Fuchs (2011) zmiňuje, jakou mají klíčovou roli v dopravním systému pracovníci při zajišťování jeho fungování, kteří se starají o provoz a údržbu dopravní infrastruktury, jedná se zejména o řidiče, dispečery a techniky na straně jedné a na straně druhé jsou to zákazníci, cestující a lidé mimo dopravní systém, kteří jej využívají.

Dále Fuchs (2011) zdůrazňuje, že z těchto složek kritické dopravní infrastruktury je nejdůležitější samotná dopravní infrastruktura, bez dobře udržované a efektivní infrastruktury by nebylo možné zajistit plynulý a bezpečný provoz dopravy, což by mělo negativní dopad na ekonomiku a každodenní život obyvatel.

1.1 Organizace v železniční dopravě na území České republiky

Správa železnic (2025), státní organizace (dále jen „Správa železnic“), uvádí na svých webových stránkách svou historii, základní činnosti a poslání. Zabývá se správou a údržbou železniční dopravní cesty, která je dopravní infrastrukturou pro železniční dopravu. Vznikla 1. 1. 2003 jako Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, od 1. 1. 2020 se na základě zákona č. 367/2019 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony přejmenovala na svůj současný název Správa železnic, státní organizace. Plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy celostátní a drah regionálních ve vlastnictví státu. K financování svých investičních i neinvestičních akcí využívá především peněz ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Státní fond dopravní infrastruktury byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů ze dne 4. dubna 2000 s odloženou účinností od 1. července 2000. Na svých webových stránkách Státní fond dopravní infrastruktury (2025) uvádí, že mezi jeho hlavní příjmy patří dotace ze státního rozpočtu, výběr časového poplatku (dálniční známka) za osobní automobily a výběr mýtného za nákladní automobily. Příjmy jsou používány

na financování výstavby, údržby a oprav silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest, jak stanovuje zákon.

V tabulce č. 1 jsou uvedeny základní charakteristiky železniční sítě, kde Správa železnic (2025) vykonává funkci vlastníka dráhy, zahrnující délku tratí, počet stanic, typy tratí (jednokolejné, dvoukolejné), elektrifikované úseky a další důležité údaje. Tyto informace jsou aktuální k datu 31. prosince 2024.

Tabulka 1 Základní charakteristika železniční sítě

Název	Měrná jednotka	Množství
délka tratí celkem	km	9 349
délka jednokolejných tratí	km	7 268
délka dvojkolejných tratí	km	2 016
délka vícekolejných tratí	km	65
délka elektrizovaných tratí	km	3 271
délka neelektrizovaných tratí	km	6 078
stavební délka kolejí celkem	km	15 079
počet úrovnových přejezdů		7 533
počet železničních mostů		6 739
délka železničních mostů	m	156 630
počet tunelů		169
délka tunelů	m	55 940
počet železničních stanic		1 051
počet zastávek		1 557

Zdroj: Správa železnic (2025)

1.2 Kategorie železničních drah

Podle § 3 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách (Česko, 1994) lze železniční dráhy rozdělit do následujících kategorií:

- celostátní dráha - mezinárodní a celostátní veřejná železniční doprava a je jako taková označena,
- regionální - dráha regionálního nebo místního významu, k veřejné železniční dopravě se zaústěním do celostátní nebo jiné regionální dráhy,
- místní dráha - oddělená od celostátní nebo regionální dráhy, k přesunu drážního vozidla nebo výhradně k provozování neveřejné osobní drážní dopravy, osobní drážní dopravy pro potřeby cestovního ruchu nebo provozované historickými vlaky,
- vlečka – dráha k vlastní potřebě provozovatele nebo jiného podnikatele a je zaústěná do celostátní nebo regionální dráhy, nebo jiné vlečky,
- zkušební dráha - k provádění zkušebního provozu drážních vozidel,

- speciální – k zabezpečení dopravní obslužnosti obce (metro v Praze).

1.3 Dráhy v evropském právu

Důležitý právní dokument pro organizaci železniční dopravy v České republice i v Evropské unii je Směrnice evropského parlamentu a rady č. 2012/34/EU (dále jen „Směrnice 2012/34/EU“) ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného železničního prostoru (EU, 2012), která stanovuje pravidla, kritéria, zásady a postupy pro železniční podniky, které jsou a budou usazené v Evropské Unii.

Jednotlivé kapitoly směrnice 2012/34/EU (EU, 2012) jsou věnovány obecným ustanovením se základním názvoslovím, rozvoji železnic v Evropské unii, vydávání licencí železničním podnikům, zpoplatnění použití železniční infrastruktury, přidělování kapacity železniční infrastruktury a závěrečná ustanovení.

Článek 13 Podmínky přístupu ke službám směrnice 2012/34/EU (EU,2012) se uvádí, že provozovatelé infrastruktury poskytnou všem železničním podnikům nediskriminačním způsobem minimální přístupový balíček, služby poskytované na zařízení služeb, doplňkové a pomocné služby jsou definované v příloze II ke směrnici 2012/34/EU. Pro dráhy v majetku České republiky je toto uvedeno v dokumentu Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních (dále jen „Prohlášení o dráze“) platné pro přípravu jízdního řádu 2026 a pro jízdní řád 2026 účinném od 13. 12. 2024 (Správa železnic, 2025e).

Definování nediskriminačního způsobu vychází ze směrnic Evropská unie 2000/43/ES (Směrnice Rady 2000/43/ES ze dne 29. června 2000, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s osobami bez ohledu na jejich rasu nebo etnický původ) (EU, 2000a) a 2000/78/ES (Směrnice Rady 2000/78/ES ze dne 27. listopadu 2000, kterou se stanoví obecný rámec pro rovné zacházení v zaměstnání a povolání) (EU, 2000b), které definují přímou a nepřímou diskriminaci a obtěžování. Diskriminace dle výše uvedených směrnic je zakázána na základě rasy nebo etnického původu, náboženského vyznání či víry, zdravotního postižení, věku nebo sexuální orientace. Jsou zde uvedeny i výjimky, které v omezené míře mohou být považovány za povolenou diskriminaci. Za povolenou pozitivní diskriminaci je např. považována rozdílná cena za přepravu osob, jako jsou děti, senioři nebo zdravotně postižení, ale toto cenové zvýhodnění musí být spolu s přesným definováním jednotlivých kategorií uvedeno v tarifních podmínkách.

Směrnice 2012/34/EU byla transponována do českého právního systému mimo jiné právní předpisy i vyhláškou č. 76 ze dne 28. února 2017, o obsahu a rozsahu služeb

poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb (Česko, 2017), která upravuje:

- minimální rozsah a obsah služeb souvisejících s použitím dráhy a provozem drážního vozidla poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy na dráze celostátní, regionální nebo veřejně přístupné vlečce,
- členění zařízení služeb a jejich provozní součásti,
- kategorie příčin narušení provozování drážní dopravy,
- minimální rozsah údajů o narušení provozování drážní dopravy předávaných při jeho vykazování mezi stranami smlouvy o provozování drážní dopravy na dráze celostátní, regionální nebo na veřejně přístupné vlečce a
- obsahové náležitosti plánu na odstranění příčin přetížení dráhy.

1.4 Minimální přístupový balíček

V Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025e) je minimální přístupový balíček (neboli minimální rozsah a obsah služeb podle vyhlášky č. 76 ze dne 28. února 2017, o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb) definován právem na zpracování žádostí přidělení kapacity dráhy, sestavením jízdního řádu dle jejího přidělení a následně i využití přidělené kapacity. Smluvně je zajištěno použití dráhy, organizace drážní dopravy, zabezpečení jízdy vlaku včetně operativního řízení drážní dopravy v případě výpadků zabezpečovacího zařízení, rádiové spojení, hlášení a poskytování informací dopravci o jízdě vlaku daného dopravce. Dále je smluvně zajištěno poskytování informací v případě zavedení nebo poskytování nových služeb v rozsahu přidělené kapacity dráhy.

Cena za minimální přístupový balíček (Správa železnic, 2025e) je tvořena třemi složkami:

- a) za přidělení kapacity dráhy, tu stanovuje její přidělitel - cena za přidělení kapacity dráhy zahrnuje náklady na celý proces přidělení kapacity dráhy, náklady na zpracování jízdního řádu v poměrné výši k relacím v jízdním řádu a příplatek za projednání ve zkráceném řízení,
- b) za použití dráhy jízdou vlaku, tu stanovuje přidělitel - cena za použití dráhy jízdou vlaku je složena ze dvou částí. První je vlastní jízda vlaku a druhá je za použití přístupových komunikací pro cestující,

- c) za přístup po dráze k zařízením služeb, tu stanovuje přidělcce - cena za přístup k zařízením služeb není dle Prohlášení o dráze Správy železnic kalkulována ani účtována.

Cena za přidělení kapacity dráhy se na dráhách, kde vykovává Správa železnic funkci přidělcce, počítá podle následujícího vzorce (Správa železnic, 2025e):

$$Cena = K_1 + K_2 * Délka trasy + K_3 * Počet dnů jízdy [Kč] \quad (1)$$

kde:

- K_1 ... sazba za zpracování a určení jízdního řádu a přidělení kapacity dráhy [Kč],
 K_2 ... sazba za konstrukci vlakové trasy [Kč/km],
 K_3 ... sazba za den přidělení vlakové trasy [Kč/den],
Délka trasy... vzdálenost přidělené trasy mezi výchozím a cílovým bodem trasy na železniční síti, kde Správa železnic plní roli provozovatele dráhy, resp. přidělcce kapacity [km],

Počet dnů jízdy...počet dnů, na které je příslušná trasa přidělena [den].

Ceny v následující tabulce č. 2 jsou stanoveny v českých korunách bez daně z přidané hodnoty a jsou zveřejněny v Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025e).

Tabulka 2 Cena za přidělení kapacity dráhy

Produkt	Popis	K_1	K_2	K_3
RJ	řádná žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu	1 700	8	10
PJ	pozdní žádost o přidělení kapacity dráhy do ročního jízdního řádu	1 700	10	20
DO	žádost o dlouhodobé ad hoc přidělení kapacity dráhy vlaku osobní dopravy na 20 a více dnů jízdy	1 100	0	25
DN	žádost o dlouhodobé ad hoc přidělení kapacity dráhy vlaku nákladní dopravy na 20 a více dnů jízdy	1 100	0	25
N3	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „nad 3 dny“	100	0	70
P3	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy „pod 3 dny“	100	0	160
TB	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro technicko-bezpečnostní zkoušky drážních vozidel	480	0	70
ZK	žádost o ad hoc přidělení kapacity dráhy pro zkušební jízdy vozidel neschváleného typu nebo jízdy vyšší než traťovou rychlostí	960	0	70

Zdroj: Správa železnic (2025e)

1.5 Zařízení služeb

Zařízení služeb jsou definována v evropské Směrnici 2012/34/EU, v českém zákoně č. 266/1994 Sb., o dráhách. Dle prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/2177 o přístupu k zařízení služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou (EU, 2017) je povinností provozovatele těchto Zařízení služeb vytvořit popis spolu s podmínkami pro přidělování kapacity a dalšími vymezenými informacemi.

Níže je uvedena stručná informace k jednotlivým Zařízením služeb, u kterých je Správa železnic provozovatelem. Jednotlivé Popisy Zařízení služeb jsou zveřejňovány na Portále provozování dráhy Správy železnic (<https://provoz.spravazeleznic.cz>) jako soubory ve formátu PDF, případně jejich přílohy v excelovském souboru.

Popis zařízení služeb Železniční stanice – vybrané provozní součásti (Správa železnic, 2025c) popisuje provozní součásti železničních stanic a zastávek, laické veřejnosti známé jako osobní nádraží. Jednotlivé provozní části jsou:

- čekárny pro cestující,
- hygienická zařízení pro cestující,
- parkoviště pro autobusy, osobní automobily a jízdní kola,
- prostory pro služby prodeje cestovních a rezervačních dokladů (pokladny),
- prostory pro provozní zázemí těch zaměstnanců dopravců, kteří poskytují služby cestujícím v železniční stanici,
- úschovny zavazadel,
- další prostory pro služby jednotlivých dopravců,
- informace pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů.

Popis zařízení služeb Železniční stanice – vybrané provozní součásti (Správa železnic, 2025c) rozděluje prostory na osobních nádražích podle toho, kdo je využívá a jakým způsobem jsou zpoplatněny, do tří skupin:

- první skupina - prostory pro cestující (čekárny, hygienická zařízení a parkoviště), je bezplatná pro žadatele o užívání tohoto zařízení, neboť náklady na provoz jsou poskytovány Státním fondem dopravní infrastruktury. Podmínkou této úhrady je využívání těchto zařízení všemi cestujícími všech dopravců, tato úhrada může být snížena o poplatky za použití cestujícími, např. parkovné,

- druhá skupina - prostory, které využívají jednotliví dopravci (pokladny, prostory pro zázemí zaměstnanců, úschovny zavazadel). Tyto jsou již zpoplatněny podle zveřejněného ceníku,
- třetí skupina - informace pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů, jedná se o pevné informační nosiče umístěné v prostorách osobních nádraží a jsou zpoplatněny.

Popis zařízení služeb Železniční stanice provozní součást Informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů (Správa železnic, 2025b) popisuje podmínky použití zařízení pro zobrazení cestovních informací. Tato služba zařízení služeb je dle Prohlášení o dráze pomocnou službou. Pokud to technické podmínky ve stanicích a zastávkách umožňují, Správa železnic dle Směrnice SŽ SM100 pro poskytování informací cestujícím ve stanicích a zastávkách prostřednictvím provozovatele dráhy poskytuje základní a operativní informace uvedené v tabulce č. 3 a dále doplňkové informace uvedené v tabulce č. 4. Ceny za zveřejňování těchto informací jsou pro platnost jízdního řádu v roce 2025 stanoveny na 13,51 Kč za každý den a každé zastavení vlaku osobní dopravy ve stanici nebo zastávce, kde je tato služba nabízena, po započtení dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury je cena upravena pro platnost jízdního řádu v roce 2025, a to tak, že je služba tohoto Zařízení služeb bezplatná.

Tabulka 3 Základní a operativní informace pro cestující

Z/O	Popis
Z	číslo a druh vlaku
Z	označení linky (na základě požadavku dopravce)
Z	označení dopravce
Z	výchozí, nácestné a cílová stanice/zastávka
Z	pravidelný čas příjezdu/odjezdu
Z	místo příjezdu/přistavení vlaku – číslo koleje a/nebo nástupiště, označení sektoru
O	zpoždění vlaku
O	Přestup
O	změna koleje/nástupiště/sektoru
O	náhradní doprava, náhradní doprava městskou hromadnou dopravou
O	ukončení jízdy vlaku v nácestné stanici/zastávce, vlak nejede

Z/O	Popis
O	ukončení jízdy vlaku v nácestné stanici/zastávce s přestupem na náhradní dopravu před stanicí, kde vlak ukončí jízdu
O	přestup do jiné soupravy z důvodu mimořádnosti
O	jízda po odklonové trase
O	mimořádná změna nástupiště na zastávce vícekolejné trati
O	mimořádné zastavení/projíždění
O	přerušení provozu

Zdroj: Správa železnic (2025c) upraveno autorem

Tabulka 4 Doplnkové informace pro cestující

D	Popis
D	název vlaku (pokud je název vlaku reklamního nebo nevhodného charakteru, nelze jej objednat) - pouze vizuální informace na vývěsce seznamu „Příjezdy a odjezdy vlaků“
D	informace poskytované v druhém/dalším cizím jazyce - pouze automatické hlášení akustickým informačním systémem
D	informace o řazení vlaku - pouze vizuální informace na „Nástupištní tabuli se zobrazením řazení vozů“, pokud dopravce dodá potřebná data nezbytná pro zobrazení řazení
D	mimořádná změna řazení vlaku – operativní akustická informace pouze pro vlaky a železniční stanice/zastávky schválené gestorem SM100

Zdroj: Správa železnic (2025c) upraveno autorem

1.6 Doplnkové služby

V Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025e) jsou uvedené doplňkové služby definované směrnicí 2012/34/EU, jsou to dodávky trakční energie, předtápění drážního vozidla a přeprava mimořádných zásilek.

Níže je uveden stručný popis doplňkových služeb z Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025e):

- a) dodávka trakční elektrické energie je poskytována na základě smlouvy. Předmětem této smlouvy je nákup trakční elektrické energie pro daného dopravce v předpokládaném objemu pro daný rok a dodání elektrické energie na sběrač elektrického hnacího vozidla dopravce. Fakturována je ve dvou složkách,
- b) služba předtápění drážního vozidla určeného pro přepravu osob je poskytována v elektrických předtápěcích zařízeních, jejich provoz a podrobnosti provozu jsou uvedeny v popisu zařízení služeb Jiná technická zařízení pro provozování drážní dopravy – Elektrická předtápěcí zařízení a zásuvkové stojany.

- c) služby související s přepravou nebezpečných věcí nebo s provozem drážního vozidla vykazujícího zvláštní provozně technické charakteristiky, jedná se zejména o přepravu mimořádných zásilek, které vyžadují pro svoje vnější rozměry, hmotnost nebo povahu a vzhledem k parametrům drážních vozidel provedení zvláštních technických a provozních opatření. Přeprava nebezpečných věcí se řídí Řádem pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) v platném znění.

1.7 Pomocné služby

V Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025e) jsou uvedené pomocné služby definované směrnicí 2012/34/EU.

Níže je uveden stručný popis pomocných služeb z Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025e):

- a) poskytování informací souvisejících s provozováním drážní dopravy – Správa železnic umožňuje přístup do svého informačního systému a poskytuje informace o pohybu vlaku a další související informace, za předem stanovených podmínek,
- b) přístup k telekomunikačním sítím – Správa železnic je provozovatelem neveřejné telekomunikační sítě, která umožňuje hlasovou a datovou komunikaci,
- c) poskytování akustických a vizuálních služeb cestujícím – je popsáno v Popisu zařízení služeb Železniční stanice
- d) vydávání jízdního řádu – cena za zveřejnění jízdního řádu, kde není Správa železnic provozovatelem, smluvních přepravních podmínek a tarifu dopravce.

1.8 Zařízení služeb Odstavné koleje

Popis zařízení služeb Odstavné koleje (Správa železnic, 2025a) popisuje podmínky provozu pro dlouhodobé nebo krátkodobé odstavení železničních vozidel a seznam odstavných kolejí.

Odstavné koleje provozované Správou železnic dle Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025e) jsou normálního rozchodu 1435 mm. Maximální délka odstavených drážních vozidel nesmí být delší nežli délka koleje snižená o bezpečnostní délku, která činí 40 m u kolejí s oboustranným přístupem a 20 m u kusých kolejí.

V podmínkách uvedených v popisu zařízení služeb Odstavné koleje (Správa železnic, 2025a) se uvádí, že dopravci si odstavení vozidel provádějí sami, včetně jejich zajištění proti pohybu, v souladu s platnou legislativou a vnitřními předpisy provozovatele dráhy, a pro odstavení drážních vozidel si musí dopravce objednat kapacitu zařízení služeb v aplikaci

- dlouhodobé - umožněno pouze na kolejích uvedených v Popisu zařízení služeb Odstavné koleje. Jedná se o odstavení drážních vozidel po dobu delší než 168 hodin,
- krátkodobé technologické - umožněno i mimo zařízení služeb Odstavná kolej, a to pouze na základě souhlasu provozovatele dráhy udělovaného ve webové aplikaci KAZAS, a pro rozlišení od odstavných kolejí jsou koleje označeny jako koleje se zvláštním režimem. Využití koleje se zvláštním režimem je určeno především pro odstavení drážních vozidel během obratu soupravy mezi jednotlivými plánovanými výkony anebo odstavení souprav během přepravního sedla mezi dvěma špičkami. Maximální délka pro krátkodobé technologické odstavení drážních vozidel na koleji se zvláštním režimem je 168 hodin. Krátkodobé technologické odstavení na kolejích se zvláštním režimem není zpoplatněno, dopravce se při včasné neuvolnění této koleje vystavuje povinnosti zaplatit smluvní pokutu, která je počítána za každou započatou hodinu s rostoucí sazbou za hodinu. Jednotlivé sazby jsou uvedeny v příloze „P“ podmínky pro udělení souhlasu s obsazením kolejí k Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025) v platném znění. Pokud dopravce využije pro krátkodobé technologické odstavení drážních vozidel zařízení služeb Odstavné koleje, tak zde není stanovena smluvní sankce za překročení doby odstavení,
- krátkodobé provozní - umožněno i mimo zařízení služeb Odstavné koleje. V případě odstavení mimo toto zařízení je nutný souhlas příslušného vedoucího dispečera, seznam těchto dispečerů je zveřejněn na provozním portále Správy železnic. Krátkodobým provozním odstavením je zejména odstavení drážního vozidla před nebo po jízdě vlaku a je umožňováno na dopravní koleji, za předpokladu, že toto obsazení koleje nenaruší a neomezí plánovanou jízdu ostatních vlaků, a to po celou dobu uděleného souhlasu. Dále musí být splněny podmínky pro udělení souhlasu uvedené v příloze „P“ podmínky pro udělení souhlasu s obsazením kolejí k Prohlášení o dráze (Správa železnic, 2025) v platném znění, a to zejména obsazovaná kolej je uvedena v Prováděcím nařízení k předpisu pro operativní řízení provozu a je i takto označena, je provozuschopná, není na ní plánováno žádné omezení a nebyl již udělen souhlas jinému dopravci. Krátkodobé provozní odstavení na dopravní koleji není zpoplatněno, dopravce se při včasné neuvolnění této koleje vystavuje povinnosti zaplatit smluvní pokutu, která je počítána za každých započatých 24 hodin započatou hodinu. Dopravce je povinen po vypršení souhlasu dopravní kolej uvolnit. Maximální délka pro krátkodobé provozní odstavení drážních vozidel je 168 hodin. Pokud dopravce využije pro krátkodobé provozní

odstavení drážních vozidel zařízení služeb Odstavné koleje, tak zde není stanovena smluvní sankce za překročení doby odstavení.

1.9 Metoda sběru dat pro analytickou část

Jako hlavní výzkumná metoda je zvolen kvantitativný výzkum pomocí dotazníku a další metodou je kvalitativní metoda formou rozhovoru.

Dotazník dle Tahala (2022) patří mezi často používané nástroje pro svou snadnou realizovatelnost bez nutnosti vlastnit speciální techniku nebo laboratoř.

Pro sestavení dotazníku na získání dat v požadované kvalitě s vypovídací hodnotou Tahal (2022) doporučuje následující:

- ptát se respondentů jen na skutečně potřebné věci,
- sestavení dotazníku tak, aby respondent rád odpovídal,
- v dotazníku pokládat otázky, na než je respondent ochoten a schopen odpovědět.

Otázky doporučuje Tahal (2022) stručné, bez záporu, jednoznačné, neptat se na více věcí v jedné otázce, použití otevřené otázky dává respondentovi možnost vyjádřit se vlastními slovy na rozdíl od uzavřené otázky s připravenými variantami odpovědí. Dále zmiňuje důležitost délky dotazníku, ta by měla být mezi 10–15 minutami, při delším vyplňování se respondent nesoustředí na otázky a odpovědi by mohly být zkresleny.

Rozhovor stejně jako dotazník má svá pravidla. Hendl (2005) popisuje více druhů rozhovorů, např. strukturovaný s otevřenými otázkami, pomocí návodu, neformální, narativní, fenomenologický a skupinové diskuse.

Hendl (2005) uvádí, že jako každá disciplína má i dotazování své krajní formy, na jedné straně jsou dotazníky s uzavřenými otázkami a na straně druhé volný rozhovor. V práci je použita střední cesta, a to rozhovor s předem danými otevřenými otázkami.

Naproti tomu Lee (2007, cit. podle Patton, 1990) uvádí podrobněji zásady pro vedení kvalitativního rozhovoru:

- soustředění na účel zkoumání v průběhu celého rozhovoru,
- umožnění dotazovanému se vyjadřovat pomocí vlastních termínů a svým vlastním stylem,
- uvědomění kladů a záporů různých typů rozhovorů,
- výběr nejužitečnější typ rozhovorů,
- plán kladení otázek během rozhovorů,
- otázky jasně formulované,

- klademe vždy pouze jednu otázku,
- doplňujeme sondážní otázky,
- zaujímáme neutrální postoj,
- vytváříme vztah vzájemné důvěry, vstřícnosti, zájmu.

2 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

Tato kapitola práce je zaměřena na shromáždění informací, které jsou důležité pro splnění cíle práce, a to doporučení metody pro zpoplatnění odstavných kolejí. Z tohoto souboru informací budou v následující kapitole práce navržena možná suboptimální řešení.

Jednotlivé oddíly popisují stanovení ceny, současný stav v České republice, použití a stanovování cen v některých evropských zemích. Dále, jaké podmínky musí být splněny pro změnu této ceny v České republice.

2.1 Stanovení cen

Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách (Česko, 1990) stanovuje způsoby regulace cen, jejich výčet, kdo je oprávněn vydávat cenové výměry, cenové evidence a cenové informace, podmínky pro provádění cenových kontrol, přestupky a výše pokut za přestupky, působnost cenových orgánů a společné ustanovení.

Cena dle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách (Česko, 1990) může být regulována z důvodu ohrožení hospodářské soutěže na daném trhu, při mimořádné události na trhu, pokud to vyžadují předpisy Evropské unie nebo vyžaduje-li to veřejný zájem, tak aby nebylo ohroženo vyvážené postavení kupujícího a prodávajícího v případě zboží zcela nebo zčásti dotovaného ze státního rozpočtu nebo jiných veřejných rozpočtů. Ceny za regulované služby jsou rovnocenné a nediskriminační pro všechny žadatele, kterým jsou poskytovány služby stejného druhu na stejném nebo podobném místě (Česko, 1990). Jedním z mnoha odvětví, kde se vyskytuje cenová regulace je železniční doprava.

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže dohlíží a kontroluje správné nastavení a uplatňování regulovaných cen provozovatelem železniční infrastruktury a zařízení služeb, dále přidělcem kapacity (Česko, 1990).

Cenové výměry pro železniční dopravu zveřejňuje Ministerstvo financí České republiky v Cenovém věstníku, cenová regulace pro rok 2025 byla vydána jako Výměr MF č. 01/2025 ze dne 21. listopadu 2024, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, zveřejněný v Cenovém věstníku 17, ročník LII ze dne 22. listopadu 2024 (Ministerstvo financí, 2024).

Ekonomicky oprávněné náklady při sestavování kalkulace cen jsou především náklady vynaložené podle zásady 3E, tedy vynaložené hospodárně, efektivně a účelně, s péčí řádného hospodáře, náklady spojené s pořízením, zpracováním a oběhem zboží v množství a kvalitě, náklady, bez kterých by předmětné zboží nebylo dodáno, dále náklady nehrazené z jiných

zdrojů; tyto náklady musí být řádně evidovány v účetnictví dle platných právních předpisů (Ministerstvo financí, 2024).

Za ekonomicky neoprávněné náklady při sestavování kalkulace cen jsou považovány náklady, které jsou daňově neuznatelné podle § 25 zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, např. pokuty, penále, úroky z prodlení, manka a škody, nevyužité provozní náklady spojené s přípravou a zabezpečením investiční výstavby (zmařené investice), náklady na reprezentaci a různé příspěvky vyplácené nad rámec příslušných zákonů (Ministerstvo financí, 2024).

Položkou č. 5 v cenovém věstníku (Ministerstvo financí, 2024) s názvem Užití zařízení služeb a poskytování služby pro účely bezprostředně související s provozováním drážní dopravy je stanoveno kalkulační období, kterým je doba trvání jízdního řádu, struktura kalkulačního vzorce uvedeného v tabulce č. 5 a kalkulační jednotka, kterou je množství regulovaných služeb.

Tabulka 5 Struktura kalkulace ceny

Číslo řádku	Kalkulační položky
1.	Přímý materiál
2.	Přímé mzdy
3.	Ostatní přímé náklady
4.	Nepřímé náklady
Z toho:	a) Výrobní režie b) Správní režie c) Odpisy d) Nájemné/Pachtovné
5.	Ostatní náklady
6.	Zisk
7.	Kalkulované množství regulovaných služeb
8.	Cena v Kč / množství

Zdroj: Ministerstvo financí (2024)

Cenový věstník (Ministerstvo financí, 2024) stanovuje pro náplň položek kalkulačního vzorce, že se jedná o ekonomicky oprávněné náklady, avšak bez podrobnějšího výčtu naopak všechny ekonomicky neoprávněné jsou vypsány. Hradecký (2003) konstatuje, že kalkulační vzorec a přesná náplň jednotlivých položek není vymezena předpisy, jako jsou zákony a vyhlášky, a proto je nutné je mít pevně stanovené ve vnitropodnikové směrnici z důvodu porovnatelnosti a jednotného sestavování kalkulací. Dále uvádí možnou náplň jednotlivých položek a to následovně:

1. Přímý materiál

Suroviny, materiál, polotovary, jejichž spotřebu lze stanovit přímo na kalkulační jednici, jedná se zejména o suroviny a materiál, který je potřebný pro daný úkon nebo jej umožní. Za

přímý materiál lze považovat i polotovary a hotové výrobky jiné společnosti, které jsou nakoupeny a vstupují jako polotovar do výrobku nakupující společnosti.

2. Přímé mzdy

Mzdy za přímou práci při přeměně materiálu na výrobek, časová dotace je uvedena v technologické dokumentaci k dané výrobě. Také to může být provedená práce, která není přeměnou materiálu, ale je nezbytná pro výrobu. Při stanovení výše mzdy do kalkulace není důležité, zda se jedná o úkolovou nebo časovou mzdu. Je důležité, aby byly stanovitelné na kalkulační jednici. Z důvodu porovnatelnosti zahrnuje různé druhy mzdových příplatků, které nejsou vypláceny pravidelně, do výrobní režie.

3. Ostatní přímé náklady

Do této položky zahrnuje ostatní přímé náklady, které přímo souvisí s kalkulační jednicí a neměly by být rozmělněny do kalkulace jiného výrobku nebo služby a lze je přímo zahrnout.

4a. Provozní režie

Do této položky zahrnuje náklady na výrobu nebo službu, které s nimi souvisí, ale nelze je rozpočítat na kalkulační jednici, protože zajišťují průběh výroby jako celku. Mezi významné položky řadí režijní materiál, spotřebu energií, režijní mzdy, zákonné sociální a zdravotní pojištění výrobních dělníků. Položka provozní režie se do kalkulačního vzorce přičítá nepřímou v závislosti na druhu zvolené kalkulace.

4b. Správní režie

Správní režie jsou náklady na řízení a správu podniku, jsou ve stejném členění jako provozní režie s tím rozdílem, že jsou zahrnuty položky týkající se řízení podniku. Často jsou v této položce zahrnuty kancelářské potřeby, odpisy administrativních budov a mzdy vedoucích pracovníků. Podstatnou část tvoří finanční náklady ve formě pojištění majetku a různé poradenské služby. Položka správní režie se do kalkulačního vzorce přičítá nepřímou v závislosti na druhu zvolené kalkulace.

Následující položky kalkulačního vzorce již Hradecký (2003) nepopisuje jako samostatné, ale zařazuje je do provozní režie:

4c. Odpisy

Odpisy jednotlivých instalací zařízení služeb Odstavné koleje, a to zejména dopravní infrastruktury.

4d. Nájemné a pachtovné

Nájemné a pachtovné vyplácené Správou železnic za pronájmy a pachtu.

5. Ostatní náklady

Náklady, které nejsou přiřaditelné do položek výše, ale souvisí se zařízením služeb Odstavné koleje.

Hradecký (2003) nedefinuje zisk, jako položku v kalkulačním vzorci. Tuto položku definuje Ministerstvo financí v Cenovém věstníku (Ministerstvo financí, 2024), ve kterém je zveřejněn seznam zboží s regulovanými cenami:

6. Zisk

Ziskem, a to před zdaněním, se rozumí částka určená např. k obnově dlouhodobého majetku a je spojený s regulovanou činností.

7. Kalkulované množství regulovaných služeb

Kalkulované množství pro daný rok je stanoveno na základě předpokládaného množství využití, přičemž výchozí data o využití pocházejí z minulých let.

8. Cena v Kč/ množství

V této položce je jednotková cena, která bude uvedena v Popisu zařízení služeb Odstavné koleje. Jde o součet položek č. 1 - 6 z kalkulačního vzorce vydělený položkou č. 7.

2.2 Česká republika

Česká republika (EU, 2025) se rozkládá na ploše 78 871 km² a žije v ní přibližně 10,90 milionů obyvatel. Největším provozovatelem železniční infrastruktury v České republice je společnost Správa železnic, se sídlem v hlavním městě Praze, která má ve správě délku železničních tratí 9 349 km.

Na základě Směrnice 2012/34/EU (EU, 2012) v návaznosti na Prováděcí nařízení komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízení služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou je každý provozovatel zařízení služeb povinen vydat popis tohoto zařízení služeb s tímto obsahem, nejprve obecné informace následované tím, jaké služby jsou poskytované v tomto typu zařízení, seznam instalací zařízení služeb, ceny za užití, podmínky přístupu a přidělování kapacity. Zařízení služeb (Správa železnic, 2025e) obsahuje pozemek, budovu včetně vybavení pro poskytování služeb tohoto typu zařízení služeb. Provozovatelem tohoto zařízení služeb nemusí být vždy Správa železnic.

Správa železnic provozuje dle aktuálního Popisu zařízení služeb Odstavné koleje (Správa železnic, 2025a) 487 ks odstavných kolejí v celkové délce celkem 118 575 m, umožňuje jejich používání pro odstavení drážních vozidel buď krátkodobě, nebo dlouhodobě a v současnosti není stanoven poplatek za využití tohoto zařízení služeb.

2.3 Evropské země

Pro srovnání současného stavu a možné navržené metody, jak v České republice nastavit ceny za použití odstavných kolejí, byl proveden průzkum oslovením evropských železničních společností, které jsou provozovateli železniční dopravní infrastruktury ve své zemi. Dotazník, který je přílohou diplomové práce, zodpověděly společnosti z těchto zemí: Belgické království, Chorvatská republika, Polská republika Portugalská republika a Rakouská republika. V příloze jsou uvedeny odpovědi v originálním znění v angličtině, v práci jsou přeloženy do češtiny. Níže jsou informace o zemích a provozovatelích dopravní infrastruktury.

V Belgickém království byl osloven infrastrukturní manažer INFRABEL nv (RNE, 2025) se sídlem v hlavním městě království Bruselu. Belgické království (EU, 2025) se rozkládá na ploše 30 689 km², má délku železničních tratí 3 602 km a hustotu železniční sítě 0,117 km/km². Což z ní dělá jednu z nejhustších železničních sítí v Evropě. Dotazník pro diplomovou práci za společnost INFRABEL nv vyplnil pan Benny Strubbe, manažer řízení kapacity.

V Chorvatské republice byl osloven infrastrukturní manažer HŽ Infrastruktura d.o.o. (RNE, 2025) se sídlem v hlavním městě republiky Záhřebu. Chorvatská republika se rozkládá na ploše 56 561 km², má délku železničních tratí 2 617 km a hustotu železniční sítě 0,046 km/km². Dotazník pro diplomovou práci za společnost HŽ infrastruktura vyplnila paní Jagoda Jakopović, odborný spolupracovník pro infrastrukturní kapacity.

V Polské republice (EU, 2025) byl osloven infrastrukturní manažer PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (RNE, 2025) se sídlem v hlavním městě republiky Varšavě. Polská republika se rozkládá na ploše 311 928 km², má délku železničních tratí 18 806 km a hustotu železniční sítě 0,060 km/km². Dotazník pro diplomovou práci za společnost PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. vyplnil pan Jaroslaw Wróbel, vedoucí oddělení marketingu a analýzy prodeje produktu.

V Portugalské republice (EU, 2025) byl osloven infrastrukturní manažer Infraestruturas de Portugal, S.A. (RNE, 2025) se sídlem ve městě Almada. Portugalská republika se rozkládá na ploše 92 230 km², má délku železničních tratí 2 527 km a hustotu železniční sítě 0,027 km/km². Dotazník pro diplomovou práci za společnost Infraestruturas de Portugal, S.A. vyplnil pan Filip Pina, manažer oddělení pro zadávání zakázek a regulaci.

V Rakouské republice (EU, 2025) byl osloven infrastrukturní manažer ÖBB-Infrastruktur AG (RNE, 2025) se sídlem ve hlavním městě Vídní. Rakouská republika se rozkládá na ploše 83 883 km², má délku železničních tratí 4 935 km a hustotu železniční sítě 0,059 km/km². Dotazník pro diplomovou práci za společnost ÖBB-Infrastruktur AG vyplnila paní Julia Kurzmann z odboru řízení přístupu k síti.

Dotazník obsahuje 10 otázek, u některých jsou doplňující podotázky:

- Otázka č. 1** Jaké služby poskytujete na odstavné koleji?
- Otázka č. 2** Co je umožněno na odstavné koleji provádět? (mytí vozů, opravy, ...)
- Otázka č. 3** Mají možnost použít odstavnou kolej cizí subjekty (jiné firmy než drážní dopravci) ke komerčním účelům?
- Otázka č. 4** K jakým účelům je povoleno komerčním subjektům používat odstavné koleje?
- Otázka č. 5** Je možnost využít odstavnou kolej zdarma?
- Otázka č. 5a** Za jakých podmínek lze odstavnou kolej využít zdarma?
- Otázka č. 6** Jaké náklady máte s užíváním odstavné koleje a jejího zařízení, které započítáváte do výše poplatku za nájem pro komerční subjekty? Např. prvotní materiál (kolej, šrouby, pražce) vs. materiál na údržbu; mzdy údržbáře a obsluhy, nebo je zahrnuta průměrná mzda z většího celku; odpisy – přesně těchto kolejí, nebo část odpisů všech kolejí.
- Otázka č. 7** Je poplatek stanovován podle způsobu využití koleje?
- Otázka č. 8** Rozpočítáváte nepřímé náklady (mzdy managementu, materiál)?
- Otázka č. 8a** Jakou používáte metodu k jejich rozpočítání?
- Otázka č. 9** Je poplatek nějakým způsobem regulován státním orgánem? (vláda, ministerstvo)
- Otázka č. 10** Jaká je minimální a jaká maximální povolená doba užívání odstavné koleje cizím subjektem?
- Otázka č. 10a** Liší se výše poplatku podle délky užívání?

Níže jsou uvedené odpovědi od jednotlivých provozovatelů železniční infrastruktury spolu se zhodnocením odpovědí.

- Otázka č. 1** Jaké služby poskytujete na odstavné koleji dle Směrnice 2012/34/EU?
- INFRABEL nv - dlouhodobé parkování
 - HŽ Infrastruktura d.o.o. - uskladnění vozidel
 - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - dočasné parkování mezi dvěma obdobími provozu
 - Infraestruturas de Portugal, S.A. - dočasné parkovací služby
 - ÖBB-Infrastruktur AG - skladovací kapacity

Z odpovědí provozovatelů železniční infrastruktury vyplývá, že většina používá odstavné koleje pouze pro parkování/odstavení nebo pro skladování kolejových vozidel.

Otázka č. 2 Co je umožněno na odstavné koleji provádět? (mytí vozů, opravy, ...)

- INFRABEL nv - parkování
- HŽ Infrastruktura d.o.o. - pouze parkování
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - pouze přístup ke kolejím, ostatní zařízení obvykle patří železničním dopravcům a společnost je jako národní správce infrastruktury neposkytuje
- Infraestruturas de Portugal, S.A. - dočasné parkovací služby
- ÖBB-Infrastruktur AG - služba zahrnuje využití skladovacích kapacit, další doplňkové služby jako mytí je nutné objednat samostatně

Na zařízení služeb Odstavné koleje je u všech provozovatelů železniční infrastruktury odpověď stejná. Je možné odstavit kolejová vozidla, ale tato služba nezahrnuje ze strany provozovatele dráhy žádné další služby typu mytí kolejových vozidel nebo opravy. Společnost ÖBB-Infrastruktur AG odpověděla, že tyto doplňkové služby je možnost si objednat a zaplatit.

Otázka č. 3 Mají možnost použít odstavnou kolej cizí subjekty (jiné firmy než drážní dopravci) ke komerčním účelům?

- INFRABEL nv: ne
- HŽ Infrastruktura d.o.o.: v tuto chvíli ne
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: ne, aby měli tuto možnost, musí si takové dráhy pronajmout, koupit nebo postavit, získat bezpečnostní osvědčení od národního regulačního orgánu a stát se provozovatelem vlečky
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: pouze železniční podniky jsou oprávněny požadovat tyto služby, a to nezávisle na vlastnictví kolejových vozidel
- ÖBB-Infrastruktur AG: ne, pouze železniční podniky a oprávnění žadatelé (bez ohledu na to, zda má subjekt sídlo v Rakousku, nebo v zahraničí)

Zařízení služeb Odstavné koleje není možné využívat pro jiné účely než odstavení kolejových vozidel. Společnost PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uvádí, že by byl možný pronájem s následnou vlastní investicí do koupě nebo výstavby kolejí včetně všech nutných součástí a získání bezpečnostního osvědčení od národního regulačního orgánu, ale v tom případě by se již nejednalo o zařízení služeb Odstavné koleje dle Směrnice 2012/34/EU.

Otázka č. 4 K jakým účelům je povoleno komerčním subjektům používat odstavné koleje?

- INFRABEL nv: nelze použít
- HŽ Infrastruktura d.o.o.: bez odpovědi, z odpovědi na otázku č. 3 vyplývá, že ne
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: při dlouhodobém nevyužívání si ji mohou komerční subjekty pronajmout pro vlastní potřebu. V takovém případě je trať z nabídky správce infrastruktury vyřazena
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: nelze, jediným účelem je dočasné parkování kolejových vozidel
- ÖBB-Infrastruktur AG: nelze

Jak již bylo zmíněno v předešlé otázce č. 3, nelze použít odstavné koleje jiným způsobem než pro odstavení kolejových vozidel. Společnost PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uvádí, že při dlouhodobém nezájmu o využívání těchto kolejí k odstavení vozidel je možné je pronajmout komerčním subjektům a zároveň je vyřadit ze zařízení služeb Odstavné koleje a již je nenabízet k odstavení.

Otázka č. 5 Je možnost využít odstavnou kolej zdarma?

- INFRABEL nv: ano, je však stanoven pro všechny vlaky vjíždějící na odstavnou kolej nebo do svazku fixní poplatek za prevenci rizika přetížení, za použití se neplatí žádný poplatek
- HŽ Infrastruktura d.o.o.: ne, je povinnost zaplatit poplatek za odstavení kolejových vozidel. Za odstavení není považována doba kratší než 24 hodin, po kterou nákladní vozy čekají na nakládku a vykládku. Za odstavení není považována doba kratší než 4 hodiny pro osobní vlakové soupravy nebo vozy čekající ve výchozích nebo konečných stanicích.
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: ne
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: ano, záleží na době parkování kolejových vozidel
- ÖBB-Infrastruktur AG: ano

Otázka č. 5a Za jakých podmínek lze odstavnou kolej využít zdarma?

- INFRABEL nv: je stanoven poplatek za vjezd na odstavnou kolej, nikoliv za samotné odstavení

- HŽ Infrastruktura d.o.o.: odstavení do 24 hodin pro nákladní vozy čekající na nakládku/vykládku a do 4 hodin pro osobní soupravy nebo vozy čekající ve výchozí/konečné stanici
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: nelze
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: pouze v případě, že doba parkování je kratší než 60 minut
- ÖBB-Infrastruktur AG: pokud je doba používání kratší než 24 hodin

Za splnění předem stanovených podmínek lze využít odstavnou kolej zdarma, kromě odstavné koleje provozovatele dopravní infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Z odpovědí ostatních provozovatelů železniční infrastruktury je zřejmé, že lze odstavit kolejová vozidla zdarma od 60 minut do 24 hodin. HŽ Infrastruktura d.o.o. uvádí rozdílnou dobu zpoplatnění pro odstavení, jiná platí pro nákladní vlaky a jiná pro osobní vlaky. U osobních vlaků záleží i na místě odstavení, protože pokud to není jejich výchozí nebo konečná stanice, jsou zpoplatněny. Nejkratší bezplatnou dobu odstavení kolejových vozidel má Infraestruturas de Portugal, S.A., a to jen 1 hodinu.

Otázka č. 6 Jaké náklady máte s užíváním odstavné koleje a jejího zařízení, které započítáváte do výše poplatku za nájem pro komerční subjekty? Např. prvotní materiál (kolej, šrouby, pražce) vs. materiál na údržbu; mzdy údržbáře a obsluhy nebo je zahrnuta průměrná mzda z většího celku; odpisy – přesně těchto kolejí, nebo část odpisů všech kolejí.

- INFRABEL nv: cena za „Celkové náklady na sledování přístupu v servisních zařízeních“ není založena na nákladech a je stanovena paušální sazba pro rok 2025, která činí 37,8 EUR. Dalším již výše zmiňovaným poplatkem je „Poplatek za prevenci rizika přetížení“, který platí pouze pro provozní tratě v konkrétních nejvytíženějších balíčcích. Hodinová sazba tohoto poplatku je v závislosti na typu obsazenosti (posun/krátkodobé parkování/dlouhodobé parkování). Tento poplatek má motivovat dopravce k tomu, aby provozní tratě používali ke krátkodobému využití, jak bylo původně stanoveno v definici použití tohoto typu trati v servisních zařízeních a je definován na základě nákladů obětované příležitosti při změně balíčků.
- HŽ Infrastruktura d.o.o.: údržbový materiál, servisní služby jiných společností, hrubé mzdy pracovníků údržby a výpravčího

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: plné náklady včetně možnosti připočíst ziskovou marži nepřesahující 10 %, ale marže není uplatňována
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: náklady na údržbu zahrnují přímý materiál, hodnotu pracovní síly s ohledem na dobu strávenou údržbou, náklady naopak nezahrnují odpisy
- ÖBB-Infrastruktur AG: nákladové sazby zahrnují náklady spojené zejména s údržbou, kapitálovými náklady (odpisy a úroky) a některými režijními náklady (správa), náklady zahrnují materiál dle interní rozúčtovací listiny nákladů na údržbu, mzdy pracovníků údržby a odpisy přesně těch kolejí podle inventáře společnosti

Společnosti stanovují ceny za použití odstavných kolejí vyjma společnosti INFRABEL nv, která nemá cenu založenu na nákladech, podle skutečných nákladů, ale každá společnost používá jinou skladbu položek. Přímý materiál na údržbu a mzdy pracovníků nebo případné služby externích subjektů zahrnují do ceny všechny společnosti, vyjma společnosti INFRABEL nv. Společnost Infraestruturas de Portugal, S.A., se odpisy odstavných kolejí nepoužívá, naproti tomu společnost ÖBB-Infrastruktur AG, se používá přesně odpisy odstavných kolejí dle inventáře společnosti.

Otázka č. 7 Je poplatek stanovován podle způsobu využití koleje?

- INFRABEL nv: ne, jsou stanoveny fixní poplatky za vjezd
- HŽ Infrastruktura d.o.o.: ne, základní cena je stanovena za metr délky vlaku a hodinu
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: cena je stanovena za 1 hodinu a kolej
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: ne
- ÖBB-Infrastruktur AG: poplatek je určen pouze kritériem použití, není rozlišeno podle druhu vozidla

Společnosti nestanovují ceny za použití odstavných kolejí dle využití těchto kolejí, protože jak bylo řečeno v otázkách č. 3 a č. 4, není možné používat odstavné koleje pro jiné účely než pro odstavení a skladování kolejových vozidel.

Společnost HŽ Infrastruktura d.o.o. zaslala spolu s odpovědí na tuto otázku i vzorec na výpočet tohoto poplatku, pro větší přehlednost je uveden samostatně.

Vzorec pro výpočet poplatku:

$$C = \sum(n_{voz} * l_{voz}) * C_g * t \quad (2)$$

Kde:

- C ... poplatek za použití odstavných kolejí
n_{voz} ... počet vozidel
l_{voz} ... délka vozidla v metrech
C_g ... základní cena za použití odstavných kolejí za metr a hodinu
t ... počet hodin používání odstavných kolejí

Pro stanovení délky se použije průměrná délka jednotlivého typu vozidla [l_{voz}], a to jak je uvedeno v následující tabulce č. 6:

Tabulka 6 Délka vozidel pro stanovení výše poplatku

Typ vozidla	Průměrná délka [m]
nákladní vagón	16
osobní vůz	25
elektrická nebo dieselová lokomotiva	18
jednotka elektromotoru (EMU)	73
dieselová motorová jednotka (DMU)	35

Zdroj: HŽ Infrastruktura (2025)

Základní cena za použití skladovacích vleček za metr délky za hodinu činí 0,0010 EUR + DPH. Základní cena za použití hlavních kolejí pro odstavení vozidel za metr koleje za hodinu činí 0,0066 EUR + DPH. Platí pro vozidla, která jsou odstavena na hlavních kolejích déle než 24 hodin po celou dobu odstavení. V případě, že dopravce provede stažení vozidel bez podané žádosti, bude mu za použití odstavné koleje účtován dvojnásobek základní ceny za metr za hodinu. Dopravce platí poplatky za uskladněné vozy, které byly součástí jeho vlakového řazení, až do doby, než jsou vozy začleněny do vlaku jiného dopravce. Poplatky za použití odstavné vlečky nezahrnují střežení odstavených železničních vozidel.

Otázka č. 8 Rozpočítáváte nepřímé náklady (mzdy managementu, materiál)?

- INFRABEL nv: ne, jsou stanoveny fixní poplatky za vjezd
- HŽ Infrastruktura d.o.o.: ne
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: nepřímé náklady jsou zahrnuty v celkové ceně za užívání servisních zařízení, jako skladovací vlečky, procentuální přírážka administrativních nákladů
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: nelze použít

- ÖBB-Infrastruktur AG: ano, je použit přístup zdola nahoru a rozpočítávají se všechny platy a materiály

Otázka č. 8a Jakou používáte metodu k jejich rozpočítání?

- INFRABEL nv: žádná
- HŽ Infrastruktura d.o.o.: není používána žádná metoda
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: procentuální přírážka administrativních nákladů
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: nelze použít
- ÖBB-Infrastruktur AG: skutečné náklady za předchozí rok a indexace

Nepřímé náklady v ceně za použití odstavných kolejí zohledňují společnosti PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a ÖBB-Infrastruktur AG. Společnost ÖBB-Infrastruktur AG používá skutečné náklady za předchozí rok spolu s indexací a společnost INFRABEL nv je nerozpočítává.

Otázka č. 9 Je poplatek nějakým způsobem regulován státním orgánem? (vláda, ministerstvo)

- INFRABEL nv: cena není regulována regulačním orgánem ani jiným vládním subjektem, regulační orgán schvaloval metodu stanovení poplatku
- HŽ Infrastruktura d.o.o.: ne
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: cena za přístup do servisních zařízení, jako jsou skladovací vlečky, v Polsku není regulována vládou (na rozdíl od minimálního přístupového balíčku)
- Infraestruturas de Portugal, S.A.: cena je regulována Národním ekonomickým regulačním orgánem
- ÖBB-Infrastruktur AG: ano, regulačním orgánem pro železniční záležitosti, Schienen-Control GmbH/ Schienen-Control Kommission

Společnosti INFRABEL nv, HŽ Infrastruktura d.o.o. a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uvádějí, že cena za použití odstavných kolejí není regulována. Společnosti Infraestruturas de Portugal, S.A. a ÖBB-Infrastruktur AG naopak uvádějí, že ceny za použití odstavných kolejí jsou regulovány.

Otázka č. 10 Jaká je minimální a jaká maximální povolená doba užívání odstavné koleje cizím subjektem?

Otázka č. 10a Liší se výše poplatku podle délky užívání?

INFRABEL nv: není možné, jen pro dopravce

HŽ Infrastruktura d.o.o.: neexistuje žádné omezení použití, ale odstavení na kolejích je povoleno pouze s předchozím souhlasem regionálního dopravního podniku. Dopravce je povinen na žádost regionálního dopravního podniku odstranit vozidlo z trati co nejdříve.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.: minimální ani maximální délka použití není stanovena, cena je pevně stanovena na 1,53 polských zlotých za hodinu a kolej, neliší se v závislosti na délce používání

Infraestruturas de Portugal, S.A.: jednotková cena se neliší a celková hodnota závisí pouze na délce parkování, ne na délce obsazené koleje

ÖBB-Infrastruktur AG: pokud je parkování delší než 24 hodin, je považováno za dlouhodobé. Maximální délka doba parkování je období jízdního řádu, toto platí za podmínky schválení objednávky ze strany provozovatele a zaplacení poplatků. Parkování kratší než 24 hodin je zdarma. Naopak při parkování delším než 10 měsíců je fakturována snížená sazba v kombinaci s využitými metry kolejí

Na otázku 10 a 10a odpověděly společnosti dohromady, proto jsou odpovědi ponechány společně. Minimální ani maximální doba užívání zařízení služeb Odstavné koleje není stanovena s výjimkou kolejí provozovaných společnostmi ÖBB-Infrastruktur AG, kde je dlouhodobé parkování omezeno jedním obdobím jízdního řádu. Společnosti HŽ Infrastruktura d.o.o., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a Infraestruturas de Portugal, S.A. mají ceny za použití zařízení služeb v čase neměnné. Pokud parkuje kolejové vozidlo déle než 10 měsíců na odstavných kolejích společnosti ÖBB-Infrastruktur AG, dochází ke změně výpočtu celkové ceny za odstavení kolejového vozidla, a to ze základní ceny na sníženou, ke které jsou připočteny využitá metry odstavných kolejí.

Z odpovědí jednotlivých provozovatelů železniční infrastruktury vyplývá, že odstavné koleje jsou využívány výhradně k parkování nebo skladování kolejových vozidel, a to bez poskytování dalších služeb, jako je mytí nebo údržba. Výjimkou je ÖBB-Infrastruktur AG, která nabízí možnost si doplňkové služby zvlášť objednat. Zařízení služeb Odstavné koleje nelze využívat k jiným účelům, a pokud by k tomu došlo, přestávají být podle legislativy považována za zařízení dle Směrnice 2012/34/EU. Možný je také komerční pronájem za podmínek, kdy jsou koleje vyřazeny z tohoto režimu. Bezplatné odstavení je umožněno většinou provozovatelů v rozsahu od 1 do 24 hodin, přičemž podmínky se liší podle typu vlaku

(osobní/nákladní) nebo místa odstavení. Infraestruturas de Portugal, S.A. nabízí nejkratší dobu zdarma – pouze 1 hodinu. Co se týče cenotvorby, většina společností vychází ze skutečných nákladů (materiál, mzdy apod.), zatímco INFRABEL nv používá jiný model. Do cen jsou někde promítány také odpisy a nepřímé náklady (např. PKP a ÖBB), přičemž regulace cen se liší – některé jsou regulované, jiné ne. Doba užívání není standardně omezena, ale například ÖBB má omezení jedním obdobím jízdního řádu. Pokud vozidlo stojí déle než 10 měsíců, mění se u této společnosti výpočet ceny. V následujících tabulce č. 7 jsou shrnuty odpovědi dotazníkového šetření.

Tabulka 7 Shrnutí odpovědí na dotazník

Oblast	Shrnutí
Primární účel	Parkování / skladování kolejových vozidel
Doplňkové služby	Nejsou poskytovány; pouze ÖBB-Infrastruktur AG umožňuje jejich objednání a úhradu
Jiné využití zařízení	Není možné; PKP uvádí možnost pronájmu s následným vyřazením z režimu Směrnice 2012/34/EU
Bezplatná doba odstavení	Různá – od 1 hodiny (Infraestruturas de Portugal) po 24 hodin, liší se dle provozovatele a typu vlaku
Cenotvorba	Většina firem vychází ze skutečných nákladů; INFRABEL nv má výjimku
Zahrnuté náklady	Přímé náklady (materiál, mzdy), někde i odpisy a nepřímé náklady
Regulace cen	Regulované: Infraestruturas de Portugal a ÖBB / Neregulované: INFRABEL, HŽ, PKP
Doba užívání	Není standardně omezena; ÖBB omezuje dlouhodobé parkování na jedno jízdní řádové období
Změna cen při dlouhodobém odstavení	ÖBB – po 10 měsících změna výpočtu ceny dle využití délky kolejí
Stabilita cen v čase	Ceny se nemění: HŽ, PKP, Infraestruturas de Portugal

Zdroj: autor

Dotazník byl zaslán i na provozovateli železniční infrastruktury v České republice, společnosti Správa železnic. Na otázky odpověděl pan Kadlec z odboru předpisů a technologie.

Otázka č. 1 Jaké služby poskytujete na odstavné koleji?

Dlouhodobé odstavení drážních vozidel.

Otázka č. 2 Co je umožněno na odstavné koleji provádět? (mytí vozů, opravy, ...)

Odstavení drážních vozidel na koleji.

Otázka č. 3 Mají možnost použít odstavnou kolej cizí subjekty (jiné firmy než drážní dopravci) ke komerčním účelům?

Ne

Otázka č. 4 K jakým účelům je povoleno komerčním subjektům používat odstavné koleje?

Dlouhodobé odstavení drážních vozidel.

Otázka č. 5 Je možnost využít odstavnou kolej zdarma?

Ano, po dobu maximálně 168 hodin.

Otázka č. 5a Za jakých podmínek lze odstavnou kolej využít zdarma?

Při odstavení maximálně 168 hodin.

Otázka č. 6 Jaké náklady máte s užíváním odstavné koleje a jejího zařízení, které započítáváte do výše poplatku za nájem pro komerční subjekty? Např. prvotní materiál (kolej, šrouby, pražce) vs. materiál na údržbu; mzdy údržbáře a obsluhy, nebo je zahrnuta průměrná mzda z většího celku; odpisy – přesně těchto kolejí, nebo část odpisů všech kolejí.

Náklady na odstavné koleje jsou evidované, ale dopravci nejsou zpoplatněni.

Otázka č. 7 Je poplatek stanovován podle způsobu využití koleje?

Ne

Otázka č. 8 Rozpočítáváte nepřímé náklady (mzdy managementu, materiál)?

Ne

Otázka č. 8a Jakou používáte metodu k jejich rozpočítání?

Není použita žádná metoda.

Otázka č. 9 Je poplatek nějakým způsobem regulován státním orgánem? (vláda, ministerstvo)

Cena je věcně usměrněna Ministerstvem financí.

Otázka č. 10 Jaká je minimální a jaká maximální povolená doba užívání odstavné koleje cizím subjektem?

Bez omezení, lze objednat maximálně na období jízdního řádu. Pak musí být objednána znovu.

Otázka č. 10a Liší se výše poplatku podle délky užívání?

Ne

Odstavné koleje provozované Správou železnic jsou využívány pouze v souladu se Směrnicí 2012/34/EU pro odstavení kolejových vozidel. Je na nich umožněno odstavení drážních vozidel na jedno období jízdního řádu s možností opětovného objednání. Cena za tuto

službu zařízení služeb Odstavné koleje je věcně usměrněna Ministerstvem financí, náklady jsou evidovány, ale nejsou přenášeny na dopravce.

Z porovnání odpovědí oslovených evropských provozovatelů železniční dopravní infrastruktury a českého provozovatele železniční dopravní infrastruktury vyplývá, že všichni umožňují dopravcům na odstavných kolejích pouze odstavení drážních vozidel, neumožňují jejich komerční využití. Dobu odstavení drážního vozidla, za kterou není vyčíslen poplatek, mají nastavenou různě, nejkratší má společnost Infraestruturas de Portugal, S. A., a to 60 min, naopak Správa železnic nemá stanoven poplatek vůbec. Různí se i položky nákladů, které jsou zahrnované do výpočtu pro stanovení poplatku za využití odstavných kolejích od plných nákladů ve společnosti PKP Polskie Linie Kolejowe S. A., po společnost INFRABEL nv, která nemá tento poplatek založen na nákladech. Správa železnic sice eviduje náklady na odstavné koleje, ale nepřenáší je na dopravce. Promítnutí nepřímých nákladů do výše poplatku uplatňují společnosti PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. a ÖBB-Infrastruktur AG. K rozpočítání do výše poplatku za použití odstavných kolejích jsou u společnosti PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. použita procenta administrativních nákladů a u společnosti ÖBB-Infrastruktur AG jsou to skutečné náklady spolu s indexací. Cenovou regulaci poplatku za využití odstavných kolejích potvrdily společnosti Infraestruturas de Portugal, S. A., ÖBB-Infrastruktur AG a Správa železnic. Správa železnic a ÖBB-Infrastruktur AG umožňují maximální dobu odstavení drážního vozidla na dobu platnosti jednoho jízdního řádu, ostatní společnosti toto neuvádějí. Poplatky za využití zařízení služeb mají v čase neměnné Společnosti HŽ Infrastruktura d.o.o., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a Infraestruturas de Portugal, S.A. U společnosti ÖBB-Infrastruktur AG dochází po 10 měsících ke změně postupu výpočtu poplatku za využití odstavných kolejích.

2.4 Postup pro změnu ceny

Pro zjištění podmínek pro změnu výše poplatku za použití zařízení služeb Odstavné koleje byl osloven provozovatel tohoto zařízení, Správa železnic. Odpovědi na otázky poskytl její zaměstnanec pan Kadlec z odboru předpisů a technologie, který byl předem informován o účelu a použití jeho odpovědí. Jeho jméno je použito s jeho souhlasem.

Následující otázky byly zaslány předem, z důvodu jejich obsahové komplexnosti a pro zajištění kvalifikovaných odpovědí v případě, že svou odborností zasahují i na jiný odbor.

1. Kdy je nutná změna výše poplatku za použití zařízení služeb?

Poplatek se mění na základě změny vstupných údajů pro jeho výpočet.

2. Co vše musí být splněno, aby se poplatek v Popisu zařízení služeb změnil?

Pokud již proběhl výpočet změny poplatku, tak je třeba změnit Popis zařízení služeb (změnit výši poplatku).

3. Jakým způsobem je schvalovateli změny poplatku sděleno, že je nutná změna?

Přepočet poplatku se provádí každoročně.

4. Kdo nastavuje výši poplatků?

Úsek náměstka pro ekonomiku, odbor finanční, oddělení finančně-analytické

5. Jaký je maximální rozsah možného zvýšení poplatku? Kde je možného ho zjistit?

Vždy záleží na vstupních údajích.

6. Jaký je maximální podíl, v němž je možné promítnout do výše poplatku zvýšení cen určených vstupů? Kde je možné ho zjistit?

Není stanoven.

7. Je možné interně nastavit změnu ve sledování jednotlivých nákladů nebo je nutný zásah jiné právnické osoby?

Interně

8. S jakým předstihem musí být zadán požadavek na změnu v evidenci, aby bylo možné sledovat náklady nutné pro vyčíslení ceny?

Vždy je třeba sledovat náklady po účetní období nebo jeho poměrnou část. Nastavení sledování je v řádu měsíců, sledování nákladů pro výpočet se pak provádí půl roku až rok.

9. Jaký je schvalovací proces pro změnu nastavení účetního systému?

Tato otázka zůstala bez odpovědi, s tím, že se jedná o interní záležitost a Správa železnic ji nechce komunikovat.

10. Kdo má na starosti aktualizaci Popisů zařízení služeb?

Úsek náměstka pro provozování dráhy, odbor předpisů a technologie, oddělení základní technologie

11. Jak dlouho trvá vydání aktualizovaného Popisu zařízení?

Minimálně měsíc. Záleží na rozsahu a urgentnosti změny.

Z odpovědí Správy železnic vyplývá, že každý rok probíhá přepočet výše poplatků za použití zařízení služeb Odstavné koleje. Pokud se změni vstupní údaje pro jeho výpočet, je aktualizován, ale tato změna není okamžitá, neboť musí být proveden schvalovací proces pro jeho novou výši. Nejdříve se sledují náklady v daném členění při změně požadovaných vstupních dat pro výpočet poplatku, a to minimálně po poměrnou část účetního období, nejlépe

po celé. Přenastavení sledování nákladů je v řádu měsíců, neboť musí proběhnout schvalovací proces, který je interní. Po výpočtu nové výše poplatku za použití zařízení služeb Odstavné koleje oddělením finančně-analytickým je její výše schválena úsekem náměstka pro ekonomiku. Úsek náměstka pro provozování dráhy, konkrétně oddělení základní technologie, po odsouhlasení nové výše poplatku aktualizuje Popis zařízení služeb Odstavné koleje. Tato aktualizace trvá minimálně měsíc a je nutné ji zveřejnit minimálně 1 měsíc před její platností a účinností.

3 NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ

Třetí část práce je věnována návrhům metod pro zpoplatnění zařízení služeb odstavné koleje v České republice, jejichž provozovatelem a přidělcem kapacity je Správa železnic. V druhé části byly shromážděny potřebné informace jako např. stanovení poplatku v České republice a některých evropských zemích.

Základním předpokladem pro nastavení jakékoliv metody zpoplatnění je nutné znát pořizovací cenu, výši nákladů pro zabezpečení provozu, mezi které patří mimo jiné materiál na údržbu, mzdy údržbářů a služby externích společností přímo souvisejících s daným statkem nebo službou. Poplatky za statky a služby jsou příjmem společnosti.

Je důležité znát technický stav odstavných kolejí, únosnost, a zda jsou koleje elektrifikovány či nikoliv.

Správa železnic eviduje náklady i množství regulovaných služeb pro výpočet základní sazby dle kalkulačního vzorce, ale jsou interní informací, proto budou použity ve výpočtech a následném srovnání konstanty:

- denní sazba ve výši 90 Kč/den,
- hodinová sazba ve výši 0,03 Kč/h,
- hmotnostní sazba ve výši 0,025 Kč/t,
- základní sazba v kombinovaném výpočtu ve výši 900 Kč/den.

Z odpovědí zaslanych na dotazník, z cenového věstníku a z rozhovoru s odborníkem ze Správy železnic je navrženo 6 metod zpoplatnění:

- skutečné náklady,
- zóny,
- časová pásma,
- délka vlakové soupravy,
- hmotnost vlakové soupravy,
- kombinace zón a časových pásem.

3.1 Skutečné náklady

Poplatek za odstavení železničních vozidel je navržen tak, aby odpovídal skutečným nákladům na provoz a údržbu železniční infrastruktury a současně byl transparentní a předvídatelný pro dopravce i správce kolejišť. Hlavním cílem této metodiky je zajištění

rovnováhy mezi ekonomickou udržitelností infrastruktury a spravedlivým rozdělením finanční zátěže mezi jednotlivé uživatele systému.

Výše poplatku vychází z kalkulačního vzorce, který je zveřejněn Ministerstvem financí České republiky. Tento vzorec je veřejně dostupný a každoročně aktualizován v rámci Cenového věstníku, čímž se posiluje důvěra odborné veřejnosti v legitimitu a otevřenost celého procesu. Veškeré položky nákladů jsou rozčleněny do jednotlivých kategorií, které odrážejí ekonomickou realitu provozu odstavných kolejí, jako např. kolejnice, pražce, upevňovací materiál, materiál na údržbu, spotřebovaná elektrická energie na osvětlení, část mezd výpravčích obsluhujících výhybky a odpisy železničního svršku i železničního spodku.

Skutečné náklady jsou následně rozpočteny na tzv. uskutečněné jednotky výkonu, tedy na konkrétní objem reálně využitých kapacit infrastruktury. Tento přístup umožňuje spravedlivé, objektivní a zároveň flexibilní nastavení poplatků, které reflektuje dynamiku provozního zatížení jednotlivých kolejíšť. Z hlediska systémového přístupu je klíčové, že metodika zohledňuje jak běžný provoz, tak sezónní a mimořádné výkyvy, což přispívá ke stabilitě a předvídatelnosti celého systému.

Pro stanovení výše sazby na aktuální období jízdního řádu se používají náklady, které byly skutečně vynaloženy a zaúčtovány v předchozím, již uzavřeném účetním období. To znamená, že výpočet není založen na odhadech či plánovaných výdajích, ale na reálných a verifikovaných údajích. Vychází se přitom z přehledů strukturovaných v souladu s členěním dle kalkulačního vzorce, jak je uveden v tabulce č. 5 Cenového věstníku a též jako tabulka č. 5 v diplomové práci. Tento přístup zajišťuje nejen přesnost stanovené sazby, ale i její legitimitu a auditovatelnost ze strany kontrolních a regulačních orgánů.

Z výše uvedeného vyplývá, že poplatkový systém za odstavení kolejových vozidel není pouze nástrojem pro generování příjmů, ale plní také funkci regulační a motivační, například směrem k preferenci méně vytížených lokalit či k efektivnějšímu plánování provozu dopravy.

Sazba je stanovena za 24 hodin.

Výpočet tohoto typu poplatku je možný na základě tohoto vzorce:

$$P = DS * t \text{ [Kč]} \quad (3)$$

Kde:

P ... poplatek za dané období

DS ... denní sazba

t ... počet dnů, zaregistrovaných ve webové aplikaci

Modelový příklad stanovení poplatku za odstavení železničního vozidla:

Denní sazba: 90 Kč/den

Počet dní odstavení: 3

$$P = 90 * 3 = 270 \text{ Kč}$$

Celkem zaplatí dopravce s takto stanoveným poplatkem 270 Kč za 3 dny odstavení železničních vozidel bez ohledu na další parametry.

Tento příklad představuje cenově dostupné a transparentní nastavení poplatku a zachovává ekonomickou udržitelnost systému. Hodnota 90 Kč na den vytváří prostředí příznivé pro plánování odstávek ve střednědobém i dlouhodobém horizontu.

Vyúčtování poplatků za odstavení železničních vozidel probíhá na měsíční bázi. Každému dopravci je fakturována přesná délka odstavení jednotlivých železničních dopravních prostředků, a to na základě údajů poskytnutých v rámci povinné elektronické rezervace prostřednictvím webové aplikace správce infrastruktury. Tento způsob evidence zajišťuje přesný přehled o využití kapacity kolejiště a zároveň umožňuje včasné plánování a operativní reakce na změny v provozu.

V případě, že dopravce nesplní povinnost provést rezervaci stanoveným způsobem, nebo pokud v rámci rezervace uvede nepravdivé či zavádějící údaje o plánované délce odstavení, vystavuje se riziku uplatnění sankčního poplatku ve výši dvojnásobku běžného tarifu. Tento postih slouží jako preventivní nástroj pro eliminaci zneužívání systému a zajištění férového přístupu pro všechny uživatele infrastruktury. Dopravce může být povinnosti úhrady sankčního poplatku zproštěn v případě, že prokáže, že k pochybení došlo v důsledku zásahu vyšší moci (např. přírodní události či nařízení státních orgánů), nebo následkem náhlé a neodkladné technické závady, která znemožnila plnění rezervačních podmínek. Důkazní břemeno v takových případech nese výlučně dopravce.

Úprava již zadané rezervace je možná pouze do 24 hodin před plánovaným začátkem odstavení. Tento časový limit je stanoven s cílem zajistit efektivní a předvídatelné řízení využití kapacit odstavných kolejí, které je klíčové zejména v obdobích vyššího provozního zatížení.

Tyto poplatky by bylo vhodné rozšířit i na dopravní koleje, které nejsou primárně určeny k odstavení, ale bývají k tomuto účelu využívány. Zavedením odstupňovaného koeficientu by bylo možné diferenciovat poplatek dle charakteru koleje – odstavné koleje a koleje se zvláštním režimem by tak mohly být zatíženy nižším koeficientem než koleje dopravní, čímž by se podpořilo jejich preferenční využívání.

Celý systém je navržen tak, aby poskytoval transparentní, spravedlivý a administrativně efektivní výpočet poplatků na základě skutečně realizované doby odstavení. Integrace webové

rezervační platformy navíc přispívá k digitální transformaci správy železniční infrastruktury a umožňuje dopravcům lépe plánovat a optimalizovat své náklady prostřednictvím pravidelného měsíčního vyúčtování.

3.2 Zóny

Zavedení zónového systému pro účtování poplatků za odstavení železničních vozidel umožňuje reflektovat rozdílné náklady a kapacitní zatížení jednotlivých částí železniční sítě v České republice. Tento systém podporuje decentralizované a spravedlivé oceňování odstavení, které motivuje dopravce k využívání méně vytížených lokalit a zohledňuje skutečné provozní náklady jednotlivých kolejíšť.

Pro potřeby plánování a optimalizace odstavení kolejových vozidel je železniční infrastruktura území České republiky rozdělena do čtyř zón. Tyto zóny reflektují nejen intenzitu dopravního zatížení, ale rovněž kapacitní možnosti a dostupnost údržbových a provozních služeb.

- **Zóna A – Velká železniční uzlová města** - tato zóna zahrnuje klíčová dopravní centra, jako jsou Praha, Brno či Ostrava. V těchto městech se soustřeďuje vysoká provozní zátěž a infrastruktura zde často operuje na hranici svých kapacit. Pro tyto oblasti jsou charakteristické nejvyšší sazby za odstavení vozidel, což reflektuje jejich strategický význam a omezenou dostupnost prostoru.
- **Zóna B – Regionální centra** - do této kategorie spadají města jako Plzeň, Ústí nad Labem a Olomouc. Dopravní zátěž zde dosahuje střední až vysoké intenzity a dochází k souběhu osobní i nákladní dopravy. Sazby za odstavení jsou v této zóně střední, přičemž v období hlavních dopravních špiček mohou být uplatňovány přírážky.
- **Zóna C – Vedlejší stanice** - v této zóně se nacházejí méně vytížené části infrastruktury, které vykazují mírné kapacitní zatížení. Taková místa jsou vhodná zejména pro střednědobé až dlouhodobé odstavení kolejových vozidel. Tomu odpovídají i snížené sazby za využití odstavných kapacit.
- **Zóna D – Depozitní a údržbové oblasti mimo hlavní síť** – tato zóna představuje místa mimo hlavní železniční síť, která jsou málo frekventovaná a často slouží specifickým účelům, jako jsou opravy, sezónní odstavení či dlouhodobé deponování vozidel. V těchto lokalitách jsou účtovány nejnižší sazby nebo je zde uplatňován paušální režim.

Koeficienty uvedené v následující tabulce č. 8 vyjadřují relativní zatížení a ekonomický význam jednotlivých zón železniční infrastruktury a slouží k úpravě základní sazby za odstavení vozidel dle charakteru konkrétní lokality. Výše koeficientů je odhadnuta.

Tabulka 8 Koeficienty pro zóny

Zóna	Koeficient
A	3
B	2
C	1
D	0,5

Zdroj: autor

Výpočet tohoto typu poplatku je možný na základě tohoto vzorce:

$$P = DS * t * k_z [Kč] \quad (4)$$

Kde:

P ... poplatek za dané období

DS ... denní sazba

t ... počet dnů, zaregistrovaných ve webové aplikaci

k_z... koeficient, dle jednotlivých zón

Modelový příklad stanovení sazby za odstavení železničního vozidla v zóně A:

Denní sazba: 90 Kč/den

Počet dní odstavení: 3

Koeficient zóny A je 3

$$P = 90 * 3 * 3 = 810 \text{ Kč}$$

Celkem zaplatí dopravce s takto stanoveným poplatkem 810 Kč za 3 dny odstavení železničních vozidel v nejméně zvýhodněné zóně.

Vyúčtování poplatků probíhá měsíčně, přičemž dopravci jsou fakturovány přesně evidované délky a zóny odstavení železničních dopravních prostředků ve dnech, a to započatých. Nedodržením povinné rezervace prostřednictvím webové aplikace, nebo uvedením nepravdivých údajů o délce odstavení, se dopravce vystavuje riziku vyúčtování sankčního poplatku ve výši dvojnásobku řádného tarifu. V mimořádných případech může být sankce prominuta, pokud dopravce doloží, že k pochybení došlo z důvodu zásahu vyšší moci nebo technické závady, přičemž důkazní břemeno nese dopravce.

Rezervaci je možné upravit nejpozději 24 hodin před plánovaným odstavením, aby bylo možné efektivně řídit provozní kapacity odstavných kolejí. Je na zvážení, zda by nebylo vhodné rozšíření i na koleje primárně určené k dopravním účelům, s cílem podpořit přesun odstavených vozidel na koleje odstavné nebo se zvláštním režimem. Rozdíl v sazbách mezi typy kolejí by mohl být vyjádřen pomocí násobícího koeficientu.

Zónový systém tak nabízí přehledný a funkční nástroj pro transparentní oceňování odstavení železničních vozidel, přičemž přesná evidence a rezervace prostřednictvím digitální aplikace zvyšují efektivitu provozu a podporují odpovědné využívání infrastruktury.

3.3 Časová pásma

Nastavení poplatků za odstavení železničních vozidel představuje klíčový nástroj řízení využívání dopravní infrastruktury, konkrétně odstavných kolejí, a hraje zásadní roli při optimalizaci jejich kapacitního zatížení. V prostředí s omezenými prostorovými i provozními možnostmi je nezbytné, aby každý prvek infrastruktury sloužil svému účelu s maximální efektivitou. Právě systém odstupňovaných poplatků založený na délce odstavení přispívá k transparentnímu a predikovatelnému plánování jak ze strany správce infrastruktury, tak jednotlivých dopravců.

Základem systému je povinná rezervace koleje prostřednictvím webové aplikace, která zajišťuje aktuální přehled o obsazenosti a dostupnosti odstavných kapacit. Výše poplatku je poté odvozena výhradně od délky odstavení vozidla, bez ohledu na typ vlaku, přičemž cena se stanovuje v rámci čtyř časových pásem reflektujících dopad odstavení na provoz.

První pásmo (do 48 hodin) je zcela bezplatné a slouží pro technologicky nezbytná krátkodobá odstavení, například mezi dvěma výkonovými cykly nebo při překládce. Umožňuje dopravcům provádět rutinní manipulace bez zatížení dodatečnými náklady.

Od 49. hodiny do 168 hodin (7 dní) je již aplikována nejvyšší sazba – cílem je zabránit neefektivnímu blokování kolejí, zejména těch se zvláštním režimem nebo s vysokým provozním významem. Poplatek v této kategorii má silný motivační charakter a vede dopravce k přehodnocení způsobu plánování odstavení.

Další pásma (do 30 dní a nad 30 dní) jsou odstupňována formou degresivních koeficientů, čímž systém zohledňuje fakt, že při dlouhodobém odstavení je možné lépe predikovat využití infrastruktury a optimalizovat rozvržení kapacit. Současně to podporuje přesun vozidel do méně zatížených lokalit.

Denní sazba je násobena koeficientem stanoveným v tabulce č. 9:

Tabulka 9 Koeficienty pro časové zpoplatnění

Pásmo odstavení	Rozsah	Koeficient - k
Krátkodobé (do 48 h)	bez poplatku	0,00
Středně krátké (49–168 h)	vysoká sazba	2,00
Střednědobé (7–30 dnů)	střední sazba	1,50
Dlouhodobé (nad 30 dnů)	nejnižší sazba	1,00

Zdroj: autor

Výpočet tohoto typu poplatku je možný na základě tohoto vzorce:

$$P = DS * t * k_p \text{ [Kč]} \quad (5)$$

Kde:

P ... poplatek za použití

DS ... denní sazba

t... počet dnů, zaregistrovaných ve webové aplikaci

k_p... koeficient, dle jednotlivých pásem

Modelový příklad stanovení sazby za odstavení železničního vozidla:

Denní sazba: 90 Kč/den

Počet dní odstavení: 3

Počet dní bezplatného odstavení: 2

Počet dní ke zpoplatnění: 1

Koeficient pro středně krátké pásmo: 2

$$P = 90 * (3 - 2) * 2 = 180 \text{ [Kč]}$$

Celkem zaplatí dopravce s takto stanoveným poplatkem 180 Kč za 3 dny odstavení železničních vozidel. Poplatek je počítán kombinovaným způsobem, protože je zde uplatněno 48hodinové bezplatné odstavení vozidel.

Poplatky jsou vyúčtovávány měsíčně, na základě skutečné rezervované doby. V případě, že dopravce neprovede rezervaci řádným způsobem nebo uvede zavádějící údaje, může být vyúčtován sankční poplatek ve výši dvojnásobku běžné sazby za období bez rezervace. Výjimky lze uplatnit pouze na základě doložení zásahu vyšší moci či prokazatelné technické závady – důkazní břemeno však leží na straně dopravce.

Navíc je rezervaci možné upravit pouze do 24 hodin před plánovaným odstavením, aby bylo umožněno efektivní řízení využití kapacity. Díky tomuto systému získává správce

přehledné a aktuální informace, zatímco dopravci mají možnost transparentního plánování nákladů spojených s odstavením.

Zavedený systém tak kombinuje prvky spravedlivého zpoplatnění, provozní efektivity a digitálního plánování a vytváří předpoklady pro udržitelnou správu železniční infrastruktury v prostředí s různorodými provozními požadavky.

3.4 Délka vlakové soupravy

Efektivní správa železniční infrastruktury vyžaduje jasná pravidla pro odstavení železničních vozidel. Tento systém zavádí pevnou sazbu za každý metr délky vozidla za hodinu, kapacita musí být předem rezervována, pro všechny odstavované železniční vozy a lokomotivy, prostřednictvím webové aplikace. Poplatky jsou účtovány měsíčně, což zajišťuje přehledné finanční plánování pro dopravce.

Neexistuje univerzální délka nákladního vagónu. Různé typy železničních vozů se liší svou délkou. Délka železničních nákladních vozů se pohybuje v rozmezí od 9,64 m (vysypný vůz) do 29,59 m (intermodální vůz). Průměrné délky železničních vozů uvedené v tabulce č. 10 jsou vypočteny jako aritmetický průměr.

Tabulka 10 Délka vozidel pro stanovení poplatku

Druh vozu	Průměrná délka [m]
Cisternový	14
Intermodální	23
Krytý	16
Nízkostěnný	20
Plošinový	17
Osobní	26
Speciální	25
Vysokostěnný	14
Výsypný	13
Průměr	18

Zdroj: ČD Cargo (2025), upraveno autorem

Délka lokomotiv je stanovena jako samostatná položka pro výpočet poplatku za jejich odstavení. Jejich délky jsou uvedené v tabulce č. 11 a jsou vypočteny jako aritmetický průměr. Vzhledem k rozdílu 3 metrů v průměrné délce je vhodné rozlišovat druh trakce lokomotivy.

Tabulka 11 Délka lokomotiv pro stanovení poplatku

Druh lokomotivy	Průměrná délka [m]
Diesellová	13
Elektrická	16
Průměr	14

Zdroj: Švestka (2025) upraveno autorem

Samostatně je nutné určit, jak budou zpoplatněny soupravy např. Pendolino, City Elefant, Regio Panter, Pesa Link nebo souprava pro Regio Fox. Každá z nich je různě dlouhá a sestává se ze dvou vozů se stanovištěm strojvůdce spolu s místy pro cestující a dalších vozů určených jen pro cestující. Na následujícím obrázku č. 2 je souprava Pesa Link od výrobce PESA Bydgoszcz.



Obrázek 2 Souprava Pesa Link (autor)

Společnost HŽ Infrastruktura, která je provozovatelem dopravní infrastruktury v Chorvatské republice, zaslala v odpovědi na otázky z dotazníku vzorec pro výpočet poplatku za použití jak odstavných kolejí, tak i dopravních kolejí pro odstavení drážních vozidel. Tento vzorec byl upraven rozdělením na zpoplatnění zvláště železničních vozů a lokomotiv.

$$P = \sum(n_{voz} * l_{voz}) * HS * t + \sum(n_{lok} * l_{lok}) * HS * t \quad (6)$$

Kde:

P ...	poplatek za použití
n_{voz} ...	počet železničních vozů
l_{voz} ...	délka železničního vozu v metrech
n_{lok} ...	počet lokomotiv
l_{lok} ...	délka lokomotiv v metrech
HS ...	hodinová sazba za použití odstavných kolejí za metr a hodinu
t ...	počet hodin používání odstavných kolejí

Modelový příklad stanovení sazby za odstavení železničního vozidla:

hodinová sazba: 0,03 Kč/h

počet hodin: 37

složení odstaveného vlaku: 5 vozů cisternových (14 m) => 70 m

5 vozů plošinových (17 m) => 85m

5 vozů výsypných (13 m) => 65 m

1 elektrická lokomotiva (16 m) => 16 m

$$P = (70 + 85 + 65) * 0,03 * 37 + 16 * 0,03 * 37$$

$$P = 220 * 0,03 * 37 + 16 * 0,03 * 37 = 244,2 + 17,76 = 241,96 \text{ Kč}$$

Celkem zaplatí dopravce s takto stanoveným poplatkem 241 Kč za 37 hodin odstavení železničních vozidel.

Vyúčtování poplatků probíhá měsíčně, přičemž dopravci je fakturována přesně zadaná délka odstavených železničních vozů a lokomotiv. Při nesplnění povinné rezervace prostřednictvím webové aplikace a zadáním nepravdivých údajů o skladbě odstavených vozů se dopravce vystavuje možnému vyúčtování sankčního poplatku ve výši dvojnásobku výše poplatku. Sankčního poplatku může být dopravce zproštěn v případě důsledku zásahu vyšší moci nebo nenadálé technické závady, kterou je nutné prokázat. Důkazní břemeno je na straně dopravce.

Úprava rezervace je možná pouze do 24 hodin před plánovaným odstavením, aby bylo možné efektivně řídit kapacity odstavných kolejí.

Tento systém umožňuje transparentní výpočet poplatků za odstavení železničních vozidel na základě jejich skutečné délky a doby odstavení. Díky povinné rezervaci kolejí přes webovou aplikaci je zajištěna efektivní správa infrastruktury, zatímco pravidelné měsíční účtování umožňuje lepší finanční řízení pro dopravce.

3.5 Hmotnost vlakové soupravy

Poplatky za odstavení železničních vozidel hrají klíčovou roli v optimalizaci využití železniční infrastruktury. Tento systém zavádí pevnou sazbu za každou tunu hmotnosti vozidla za hodinu, přičemž poplatek je propojen s poplatkem za jízdu vlaku účtovaným přidělcem kapacity. Rezervace odstavení je povinná a probíhá prostřednictvím webové aplikace, kde dopravci zadávají údaje o svých vozidlech.

Neexistuje univerzální hmotnost nákladního vagónu. Různé typy železničních vozů se liší svou hmotností. Hmotnost železničních nákladních vozů se pohybuje v rozmezí od 12 t (čtyřnápravový vysokostěnný vůz) do 68 t (speciální vůz). Průměrné hmotnosti železničních vozů uvedené v tabulce č. 12 jsou vypočteny jako aritmetický průměr.

Tabulka 12 Hmotnost vozidel pro stanovení poplatku

Druh vozu	Průměrná hmotnost [t]
cisternový	23,65
intermodální	23,95
krytý	20,39
nízkostěnný	23,15
osobní	42,57
plošinový	21,86
speciální	50,90
vysokostěnný	20,45
výsypný	22,05
průměr	27,66

Zdroj: ČD Cargo (2025) upraveno autorem

Hmotnost lokomotiv je stanovena jako samostatná položka pro výpočet poplatku za jejich odstavení. Jejich délky jsou uvedené v tabulce č. 13 a jsou vypočteny jako aritmetický průměr. Vzhledem k rozdílu 3,59 tuny v průměrné hmotnosti je vhodné rozlišovat druh pohonu lokomotivy.

Tabulka 13 Hmotnost lokomotiv pro stanovení poplatku

Druh lokomotivy	Průměrná hmotnost [t]
diesellová	12,61
elektrická	16,20
průměr	14,05

Zdroj: Švestka (2025) upraveno autorem

Poplatek je kalkulován na základě hmotnosti vozidla a doby odstavení, sazba je pevná.

$$P = \sum(n_{voz} * m_{voz}) * C_g * t + \sum(n_{lok} * m_{lok}) * C_g * t \quad (7)$$

Kde:

- P ... poplatek za použití odstavných kolejí
 n_{voz} ... počet železničních vozů
 m_{voz} ... hmotnost železničního vozu v tunách
 n_{lok} ... počet lokomotiv
 m_{lok} ... hmotnost lokomotiv v tunách
 C_g ... základní cena za použití odstavných kolejí za tunu a hodinu
 t ... počet hodin používání odstavných kolejí

Modelový příklad stanovení sazby za odstavení železničního vozidla:

hodinová sazba: 0,025 Kč/h

počet hodin: 37

složení odstaveného vlaku: 5 vozů cisternových (23,65 t) => 118,25 t

5 vozů plošinových (21,86 t) => 109,3 t

5 vozů výsypných (22,05 t) => 112,5 t

1 elektrická lokomotiva (16,2 t) => 16,2 t

$$P = (118,25 + 109,3 + 112,5) * 0,025 * 37 + 16,2 * 0,025 * 37$$

$$P = 340,05 * 0,025 * 37 + 16,2 * 0,025 * 37 = 314,55 + 14,99 = 329,54 \text{ Kč}$$

Celkem zaplatí dopravce s takto stanoveným poplatkem 329,54 Kč za 37 hodin odstavení železničních vozidel.

Vyúčtování poplatků probíhá měsíčně, přičemž dopravci je fakturována přesně zadaná hmotnost odstavených železničních vozů a lokomotiv. Při nesplnění povinné rezervace prostřednictvím webové aplikace a zadáním nepravdivých údajů o skladbě odstavených vozů se dopravce vystavuje možnému vyúčtování sankčního poplatku ve výši dvojnásobku výše poplatku. Sankčního poplatku může být dopravce zproštěn v případě důsledku zásahu vyšší

moci nebo nenadálé technické závady, kterou je nutné prokázat. Důkazní břemeno je na straně dopravce.

Úprava rezervace je možná pouze do 24 hodin před plánovaným odstavením, aby bylo možné efektivně řídit kapacity kolejí.

Tento systém umožňuje transparentní výpočet poplatků za odstavení železničních vozidel na základě jejich skutečné hmotnosti. Díky povinné rezervaci kolejí přes webovou aplikaci je zajištěna efektivní správa infrastruktury, zatímco pravidelné měsíční účtování umožňuje lepší finanční řízení pro dopravce.

3.6 Kombinace dvou poplatků zónového a časového

Kombinace časového členění a územního zónového systému umožňuje stanovit spravedlivý, efektivní a kapacitně orientovaný model poplatků za odstavení železničních vozidel v České republice. Tento systém reflektuje jak délku odstavení, tak umístění vozu v síti.

1. Zónové členění ČR

Území České republiky je pro účely odstavení vozidel rozděleno do čtyř zón, přičemž každá má jinou úroveň sazby podle kapacitního vytížení a nákladů:

- Zóna A: Vysoké zatížení (hlavní železniční uzly) Např. Praha hl. n., Brno hl. n., Ostrava-Svinov – nejvyšší sazba (např. 100 % základní sazby)
- Zóna B: Regionální centra a uzlové stanice Např. Plzeň, Olomouc, Hradec Králové – střední sazba (např. 80 % základní sazby)
- Zóna C: Okrajové stanice a méně frekventovaná místa – snížená sazba (např. 60 % základní sazby)
- Zóna D: Údržbové a depozitní areály mimo síť – minimální sazba (např. 40 % základní sazby)

2. Časová pásma odstavení

Časová složka poplatku zohledňuje délku odstavení a slouží jako nástroj motivace k rychlému uvolnění kolejíšť:

- do 2 dnů – bez poplatku,
- 3 až 7 dní – krátkodobé odstavení,
- 8 až 30 dní – střednědobé odstavení,
- Nad 30 dní – dlouhodobé odstavení

V následující tabulce č. 14 je návrh tarifní tabulky kombinující zónové členění a čtyř časových pásem ke stanovení poplatku. Výše poplatku je pevně stanovena za každý i započatý den. Stejně jako v časovém poplatku je i zde možné při odstavení železničních vozidel uplatnit bezplatné odstavení a poté započítat příslušnou sazbu pro rezervované období.

Tabulka 14 Tarifní tabulka

Zóna	do 2 dnů	3 – 7 dní (krátkodobé)	8 – 30 dní (střednědobé)	Nad 30 dní (dlouhodobé)
A (hlavní uzly)	0 Kč	900 Kč/den	600 Kč/den	400 Kč/den
B (regionální centra)	0 Kč	720 Kč/den	480 Kč/den	320 Kč/den
C (vedlejší stanice)	0 Kč	540 Kč/den	360 Kč/den	240 Kč/den
D (depozitní areály)	0 Kč	360 Kč/den	240 Kč/den	160 Kč/den

Zdroj: autor

Modelový příklad stanovení sazby za odstavení železničního vozidla:

Denní sazba: 240 Kč/den

Počet dní odstavení: 35

Počet dní bezplatného odstavení: 2

Počet dní ke zpoplatnění: 33

zóna: C

$$P = 33 * 240 = 7\,920 \text{ Kč}$$

Celkem zaplatí dopravce s takto stanoveným poplatkem 7 920 Kč za 35 dní odstavení železničních vozidel.

Ve webové aplikaci je vhodné tarify zobrazit přehledně. Při zadávání parametrů zadání zóny a dnů odstavení se již dopravci spočítá automaticky cena a on ji potvrzením rezervace stvrdí.

Vyúčtování poplatků probíhá měsíčně, přičemž dopravci je fakturována přesně zadaná hmotnost odstavených železničních vozů a lokomotiv. Při nesplnění povinné rezervace prostřednictvím webové aplikace a zadáním nepravdivých údajů se dopravce vystavuje možnému vyúčtování sankčního poplatku ve výši dvojnásobku výše poplatku. Sankčního poplatku může být dopravce zproštěn v případě důsledku zásahu vyšší moci nebo nenadálé technické závady, kterou je nutné prokázat. Důkazní břemeno je na straně dopravce.

Model založený na čtyřech časových pásmech a územním rozdělení ČR do zón zohledňuje jak dostupnost infrastruktury, tak motivaci dopravců k optimalizaci odstavení.

System je transparentní, ekonomicky opodstatněný a administrativně zvládnutelný díky digitální rezervaci a měsíčnímu vyúčtování.

3.7 Výpočet jednotlivých variant poplatků

V předešlých částech byly popsány metody stanovení poplatků za odstavení železničních vozidel. V této části je uveden jejich výpočet, proto byly stanoveny následující modelové vlaky s těmito parametry:

- Osobní vlak krátký (délka 80 m a hmotnost 128 t)
- Osobní vlak delší (délka 290 m a hmotnost 468 t)
- Nákladní vlak (délka 568 m a hmotnost 619 t)

Poplatek za odstavení na základě skutečných nákladů je pro všechny modelové vlaky stejný, neboť je stanovena pevná denní sazba.

Poplatek za odstavení při rozdělení do zón za jeden den:

- Osobní vlak krátký - zóna A - $90 \cdot 1 \cdot 3 = 270$ Kč
- Osobní vlak delší - zóna B - $90 \cdot 1 \cdot 2 = 180$ Kč
- Nákladní vlak - zóna D - $90 \cdot 1 \cdot 0,5 = 45$ Kč

Poplatek za odstavení v časových pásmech:

- Osobní vlak krátký - krátkodobě - 1 den - 0 Kč
- Osobní vlak delší - střednědobě - 10 dní - $90 \cdot 8 \cdot 1,5 = 1\,080$ Kč (2 dny zdarma)
- Nákladní vlak - dlouhodobě - 35 dní - $90 \cdot 33 \cdot 1 = 2\,970$ Kč (2 dny zdarma)

Poplatek za odstavení podle délky za jeden den:

- Osobní vlak krátký - 80 m - $80 \cdot 0,03 \cdot 24 = 57,6$ Kč
- Osobní vlak delší - 290 m - $290 \cdot 0,03 \cdot 24 = 208,8$ Kč
- Nákladní vlak - 568 m - $568 \cdot 0,03 \cdot 24 = 409,0$ Kč

Poplatek za odstavení podle hmotnosti za jeden den bez lokomotivy:

- Osobní vlak krátký - 128 t - $128 \cdot 0,025 \cdot 24 = 76,8$ Kč
- Osobní vlak delší - 468 t - $468 \cdot 0,025 \cdot 24 = 280,8$ Kč

- Nákladní vlak - 619 t - $619 * 0,025 * 24 = 371,4$ Kč

Poplatek za odstavení kombinovaný v zóně C:

- Osobní vlak krátký - 1 den - = 0 Kč
- Osobní vlak delší – 10 dní – $240 * 8 = 1\,920$ Kč (2 dny zdarma)
- Nákladní vlak – 35 dní – $240 * 33 = 7\,920$ Kč (2 dny zdarma)

V této části byly výpočty provedeny na třech modelových vlacích: krátkém osobním (80 m, 128 t), delším osobním (290 m, 468 t) a nákladním (568 m, 619 t). Základní výpočet využívá pevnou denní sazbu založenou na skutečných nákladech ve výši 90 Kč za den. V zónách může poplatek činit například 270 Kč pro osobní vlak v zóně A nebo 45 Kč pro nákladní vlak v zóně D. Časové rozlišení motivuje dopravce k rychlejšímu uvolnění kolejí – krátkodobé odstavení může být zdarma, zatímco dlouhodobé (např. 35 dní u nákladního vlaku) vychází na 2 970 Kč. Alternativní výpočty podle délky soupravy ukázaly, že nákladní vlak (568 m) by denně zaplatil 409 Kč, zatímco delší osobní 209 Kč. Při výpočtu podle hmotnosti dosahuje denní poplatek pro nejtěžší soupravu 371 Kč. Kombinovaný model v zóně C vychází pro delší osobní vlak na 1 920 Kč za deset dní odstavení, zatímco nákladní vlak za 35 dní zaplatí 7 920 Kč. Tyto výsledky ukazují, jak se různé metody liší v zatížení dopravců.

4 ZHODNOCENÍ VARIANT STANOVENÍ POPLATKU

Zavedení poplatku za odstavení železničních vozidel v jednotném evropském železničním prostoru je zajištění rovnoměrnějšího využívání železniční infrastruktury, motivování dopravců k odpovědnému plánování provozu a přispění k finanční udržitelnosti provozu železniční sítě.

V této práci byly analyzovány a navrženy různé přístupy ke stanovení poplatku, přičemž klíčovými kritérii pro jejich zhodnocení byly:

- ekonomická spravedlnost,
- transparentnost výpočtu,
- administrativní proveditelnost,
- návaznost na skutečné náklady infrastruktury.

Navržený systém, který kombinuje časová pásma odstavení a územní zónové rozčlenění České republiky, se jeví jako nejvhodnější z hlediska regulační funkce i spravedlivého rozložení nákladů. Hlavní předností tohoto přístupu je, že respektuje jak časový tlak na kapacitní kolejová místa, tak územní nerovnováhu vytižení infrastruktury mezi jádrovými a periferními oblastmi.

Model je navíc konstruován v návaznosti na kalkulační vzorec zveřejňovaný Ministerstvem financí ČR, který vychází z reálných provozních nákladů z předešlého kalendářního roku, rozpočtených na skutečné jednotky výkonu. Díky tomu je výpočet objektivní, predikovatelný a umožňuje obhajitelnou úroveň zpoplatnění vůči dopravcům i regulátorům.

Jako slabé místo některých testovaných variant lze označit jejich přílišnou administrativní náročnost – zejména u modelů, které uvažují individuální sazby dle typu vozidla, trakce, hmotnosti nebo délky. Takový přístup může být teoreticky přesnější, avšak v praxi neefektivní, pokud není zaveden robustní digitální systém správy rezervací, výpočtu a fakturace. Z tohoto důvodu se v rámci návrhu kladl důraz na zjednodušení systému při zachování regulační schopnosti – například volbou pevné denní sazby dle zóny a časového pásma, a nikoli dle hmotnosti nebo délky soupravy.

Za důležitý moment návrhu lze rovněž považovat povinnou rezervaci využití kapacity odstavných kolejí prostřednictvím webové aplikace, která výrazně snižuje riziko provozních kolizí, zajišťuje spravedlivý přístup k infrastruktuře a umožňuje přímou vazbu mezi reálným výkonem dopravce a vyměřeným poplatkem. Tento systém zároveň nabízí potenciál napojení na další správní agendy – např. kapacitní alokaci, plánování údržby nebo dispečerské řízení.

Z hlediska ekonomického dopadu je zónově-časový model výhodný i pro dopravce, nabízí jim možnost volby mezi rychlým, ale drahým odstavením ve vytíženém uzlu a levnějším, ale méně dostupným řešením mimo hlavní síť. Tím podporuje strategické rozhodování, snižuje provozní náklady infrastruktury a zamezuje jejímu neefektivnímu zablokování odstavenými vozidly.

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo na základě analýzy současné situace v oblasti zpoplatnění odstavných kolejí v České republice a ve vybraných evropských zemích navrhnout možné varianty zpoplatnění těchto kolejí v České republice.

Pro úspěšnou implementaci poplatků je zapotřebí zapojit větší skupinu pracovníků, aby mohla být dodržena všechna legislativní a účetní nastavení. Ve vztahu k dosažení cíle práce a zachování logické struktury byla práce rozdělena do čtyřech hlavních kapitol.

V rámci první kapitoly byla teoreticky vymezena problematika drážní dopravy z pohledu evropského práva a jeho transpozice do českého práva. Byl zde popsán pojem jednotného evropského železničního prostoru definovaného ve směrnice Evropského unie č. 2012/34/EU. Dále zde byly popsány výzkumné metody použité v práci.

V rámci druhé, analytické kapitoly bylo zjištěno, jak probíhá stanovení cen v České republice. Dále bylo zjištěno, jak někteří oslovení evropští provozovatelé dopravní infrastruktury umožňují využívání odstavných kolejí, kterých jsou provozovateli a jakým způsobem a zda je zpoplatňují. Dále byla analyzována situace v České republice. Z analýzy vyplynulo, že český provozovatel sice sleduje náklady na provoz odstavných kolejí, ale nepřenáší je na dopravce, a že oslovení evropští provozovatelé drážní infrastruktury zpoplatňují odstavné koleje různými způsoby.

Proto hned prvním návrhem ve třetí kapitole bylo uplatnit skutečné náklady podle kalkulačního vzorce zveřejňovaného Ministerstvem financí. Druhým návrhem bylo vytvoření zón v rámci České republiky dle významnosti hlavní koleje, tzn. pokud se odstavná kolej nachází v dopravním uzlu nebo u regionální stanice, je zařazena do dané zóny. Třetím návrhem je rozšíření časových pásem, které již český provozovatel celostátních a regionálních drah používá. Dalšími návrhy bylo stanovení poplatku dle délky a hmotnosti odstavených železničních vozidel.

POUŽITÁ LITERATURA

- ČD Cargo, 2025. *Katalog železničních nákladních vozů ČD Cargo, a.s.* Online. Dostupné z: <https://www.cdcargo.cz/katalog-nakladnich-vozu> [cit. 2025-06-08]
- ČESKO, 1990. *Zákon č. 526 ze dne 27. listopadu 1990, o cenách.* Online. In: *Zákony pro lidi. 2010-2025-* Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-526>. [cit. 2025-01-05].
- ČESKO, 1994. *Zákon č. 266 ze dne 14. prosince 1994, o dráhách.* Online. In: *Zákony pro lidi. 2010-2025.* Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>. [cit. 2025-01-05].
- ČESKO, 2017. *Vyhláška č. 76 ze dne 28. února 2017, o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb.* Online. In: *Zákony pro lidi. 2010-2025.* Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2017-76>. [cit. 2025-01-05].
- EU, 2000a. *Směrnice Rady 2000/43/ES ze dne 29. června 2000, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s osobami bez ohledu na jejich rasu nebo etnický původ.* Online. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2000/43/oj/ces> [cit. 2025-04-08].
- EU, 2000b. *Směrnice Rady 2000/78/ES ze dne 27. listopadu 2000, kterou se stanoví obecný rámec pro rovné zacházení v zaměstnání a povolání.* Online. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2000/78/oj> [cit. 2025-04-08].
- EU, 2012. *SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru.* Online. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32012L0034&qid=1748798569838> [cit. 2025-04-08].
- EU, 2017. *Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/2177 ze dne 22. listopadu 2017 o přístupu k zařízením služeb a k službám souvisejícím s železniční dopravou.* Online. Dostupné z: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1748799362671&uri=CELEX%3A32017R2177> [cit. 2025-04-08].
- EVROPSKÁ UNIE [EU], 2025. *Země EU.* Online. Dostupné z: <https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/eu-countries/> [cit. 2025-05-08]
- FUCHS, Pavel. 2011. *Dopravní infrastruktura jako prvek kritické infrastruktury státu: hodnocení kritičnosti v ČR: [vědecká monografie].* Košice: Vysoká škola bezpečnostního manažerstva. ISBN 978-80-89282-56-2
- HENDL, Jan. 2005. *Kvalitativní výzkum: základní teorie, metody a aplikace.* Praha: Portál, 2005. ISBN 80-7367-040-02.
- HRADECKÝ, Mojmír a KONEČNÝ, Miloš. 2003. *Kalkulace pro podnikatele.* Praha: Prospektrum, 2003. ISBN 80-7175-119-7.
- LEE, E.M., 2021. Chapter 11. Interviewing. In: *Introduction to Qualitative Research Methods* [online]. Oregon State University. Online. Dostupné z: <https://open.oregonstate.education/qualresearchmethods/chapter/chapter-11-interviewing> [cit. 2025-06-14].
- MINISTERSTVO FINANCÍ [MF], 2025. *Cenový věstník.* Online. Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/kontrola-a-regulace/cenova-regulace-a-kontrola/cenovy-vestnik/2024/cenovy-vestnik-17-2024-57850> [cit. 2025-01-05].

- NOVÁK, Jaroslav. 2010. *Kombinovaná přeprava*. Vyd. 2., rozš. [Pardubice]: Institut Jana Pernera. ISBN 978-80-86530-59-8.
- RAIL NET EUROPA [RNE], 2025. Online. Dostupné z: <https://rne.eu/organisation/rne-network-members/>. [cit. 2025-05-08].
- SPRÁVA ŽELEZNIC [SŽ], 2025. Online. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz> [cit. 2025-01-05].
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2025a. *Popis zařízení služeb Odstavné koleje*. Online. Správa železnic, státní organizace. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1700866> [cit. 2025-04-05]
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2025b. *Popis zařízení služeb Železniční stanice provozní součást, Informační systémy pro cestující o příjezdu a odjezdu vlaků, výlukách, službách dopravců a dalších dopravních spojeních v rámci integrovaných dopravních systémů*. Online. Správa železnic, státní organizace. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1517808> [cit. 2025-04-05]
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2025c. *Popis zařízení služeb Železniční stanice – vybrané provozní součásti*. Online. Správa železnic, státní organizace. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=1711889> [cit. 2025-04-05]
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2025d. *Průručka pro uživatele - zaměstnanec dopravce*. Interní dokument. Správa železnic, státní organizace.
- SPRÁVA ŽELEZNIC, 2025e. *Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních*. Online. Správa železnic, státní organizace. Dostupné z: <https://provoz.spravazeleznic.cz/Portal/ViewArticle.aspx?oid=168> [cit. 2025-04-05]
- STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY [SFDI], 2025. Online. Dostupné z: <https://sfdi.gov.cz> [cit. 2025-01-05].
- ŠIROKÝ, Jaromír. 2023. *Technologie dopravy*. Šesté doplněné vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 978-80-7560-483-5.
- Švestka, David, Spolek ŽelPage, 2025. *Atlas Lokomotiv*. 2004-2025 © David Švestka, Spolek ŽelPage. Online. Dostupné z: <https://www.atlaslokomotiv.net/> [cit. 2025-06-08]
- TAHAL, Radek, 2022. *Marketingový výzkum: postupy, metody, trendy*. Online. 2. vydání. Expert. Praha: Grada Publishing, 2022. ISBN 978-80-271-3535-6. Dostupné z: <https://www.bookport.cz/kniha/marketingovy-vyzkum-11228/>. [cit. 2025-05-01].

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1	Základní charakteristika železniční sítě	12
Tabulka 2	Cena za přidělení kapacity dráhy	15
Tabulka 3	Základní a operativní informace pro cestující.....	17
Tabulka 4	Doplňkové informace pro cestující	18
Tabulka 5	Struktura kalkulace ceny	25
Tabulka 6	Délka vozidel pro stanovení výše poplatku	34
Tabulka 7	Shrnutí odpovědí na dotazník	37
Tabulka 8	Koeficienty pro zóny.....	46
Tabulka 9	Koeficienty pro časové zpoplatnění.....	48
Tabulka 10	Délka vozidel pro stanovení poplatku.....	49
Tabulka 11	Délka lokomotiv pro stanovení poplatku	50
Tabulka 12	Hmotnost vozidel pro stanovení poplatku	52
Tabulka 13	Hmotnost lokomotiv pro stanovení poplatku.....	52
Tabulka 14	Tarifní tabulka.....	55

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Základní obrazovka v KAZAS	20
Obrázek 2 Souprava Pesa Link.....	50

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Odpovědi evropských provozovatelů dráhy

Příloha A Odpovědi evropských provozovatelů dráhy

WRÓBEL JAROSŁAW - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

1) What services do you provide at the storage siding according to Directive 2012/34/EU?

According to Directive 2012/34/EU, at the storage sidings PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PLK SA) provides temporary parking (stabling) of railway vehicles between two periods of their operation.

2) What is it possible to do on the storage siding? (car washing, repairs, ...)

PLK SA provides only access to track. Other facilities i.e. car washing, repairs, water supply, pre-heating, etc. usually belong to railway carriers, so my company as national infrastructure manager does provide such facilities.

3) Are foreign entities (companies other than railway carriers) allowed to use the siding for commercial purposes?

Companies other than railway carriers are not allowed the siding for commercial purposes on the same rules as railway carriers. To have this opportunity, they must rent, buy or build such tracks. In this case they have to obtain the safety certificate from national regulatory body and by this become siding operator.

4) For what purposes are commercial entities allowed to use the sidings?

If certain track is unused for a long time and no one expresses interest in it, such commercial entities can apply to rent it for their own needs. In such cases, the track is excluded from the infrastructure manager's offer.

5) Is it possible to use the siding free of charge?

No.

6) What costs do you have associated with the use of the track and its facilities (verbal description is sufficient) that you include in the rental price for commercial entities? (if using a percentage of total costs, its amount or a schedule base is used for conversion from total costs)

a) materials (track, bolts, sleepers) vs. maintenance materials

b) salaries - who? Maintenance man, operator or budgeted from some larger total as an average wage

c) depreciation - exactly those tracks or a portion of the depreciation of all tracks

Polish national law allows for the inclusion of full costs of operating service facilities such as stabling tracks in the service price. Therefore, all the above-mentioned costs are

included in it. Moreover, domestic law allows for the application of a reasonable profit margin not exceeding 10%, but PLK SA does not use this possibility.

7) Is the price determined by the use of the track? (carrier, restaurant ...)

The price is set per 1 hour of track usage in PLN/hour. (The present price is 1,53 PLN/hour/track).

8) Do you budget for indirect costs (management salaries, materials)?

a) What method do you use to budget them?

Indirect costs are included in total price of use of service facilities such as storage sidings as percentage markup of administrative cost.

(Direct cost principle is used only to minimum access package).

9) Is the price regulated in any way by a government body? (government, ministry)

Prices of access to service facilities such as storage sidings in Poland are not regulated by the government (unlike minimum access package).

10) What is the minimum and maximum permitted period of use of the siding by a foreign entity?

a) Does the price vary according to the length of use?

The minimum and maximum permitted period of use of storage siding is not limited. It doesn't matter if it's a domestic or foreign entity. Everyone is treated the same.

The price is fixed as 1,53 PLN/hour/track and does not vary due to length of use.

STRUBBE BENNY - INFRABEL nv

What services do you provide at the storage siding according to Directive 2012/34/EU? See chapter 7 of our Network Statement (in attachment).

What is it possible to do on the storage siding? (car washing, repairs, ...) See chapter 7 of our Network Statement (in attachment).

Are foreign entities (companies other than railway carriers) allowed to use the siding for commercial purposes? No

For what purposes are commercial entities allowed to use the sidings? Not applicable

Is it possible to use the siding free of charge? There is a fixed fee for all trains entering the siding or the bundle.

There is no additional charge for the use of the facilities that are offered by Infrabel in these installations (apart from the Charges to prevent congestion risks – see hereunder).

What costs do you have associated with the use of the track and its facilities (verbal description is sufficient) that you include in the rental price for commercial entities? (if using a percentage of total costs, its amount or a schedule base is used for conversion from total costs)

In summary, for Infrabel's service facilities, we distinguish 2 types of fees, such as :

- Total cost Track access in service facilities (applicable for siding tracks) : flat rate per entrance (37,80€2025)

- Charges to prevent congestion risks (only applicable to “operational” tracks in specific busiest bundles): hourly rate depending on the type of occupancy (shunting/ short-term parking /long-term parking).

There are currently no fees for reserving or occupying “reservable” tracks (including siding tracks).

It should be noted that the congestion risk charge is intended to encourage railway undertakings to use these operational tracks for short-term use, as initially provided for in the definition of use of this type of track in the service facilities.

These charges are detailed in points 7.3.4.4.1 to 7.3.4.4.6 in the network statement and its appendix (F2).

Pricing for ‘Total cost Track access in service facilities’ is not based on costs.

Charges to prevent congestion risks’ are defined on the basis of opportunity costs of changing bundles.

a) materials (track, bolts, sleepers) vs. maintenance materials (see above)

b) salaries - who? Maintenance man, operator or budgeted from some larger total as an average wage (see above)

c) depreciation - exactly those tracks or a portion of the depreciation of all tracks (see above)

Is the price determined by the use of the track? (carrier, restaurant ...) (see above)

Do you budget for indirect costs (management salaries, materials)? (see above)

a) What method do you use to budget them?

Is the price regulated in any way by a government body? (government, ministry)

An official evaluation has been requested from the Regulatory Body about the pricing method, but the price is not regulated by the Regulatory Body or any other government entity.

What is the minimum and maximum permitted period of use of the siding by a foreign entity?

a) Does the price vary according to the length of use?

As mentioned in point 3, foreign entities cannot use siding tracks on our network.

It's only applicable to Railway Undertakings.

FILIFE PINA - INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL, S.A.

1) What services do you provide at the storage siding according to Directive 2012/34/EU? IP offers temporary parking services in these storage sidings

2) What is it possible to do on the storage siding? (car washing, repairs, ...) Same as above

3) Are foreign entities (companies other than railway carriers) allowed to use the siding for commercial purposes? Only Railway Undertakings are entitled to request these services, independently of the rolling stock ownership

4) For what purposes are commercial entities allowed to use the sidings? The only purpose is the rolling stock temporary parking

5) Is it possible to use the siding free of charge? Yes, pending on rolling stock parking time.

6) Under what conditions can a siding be used free of charge? Only if rolling stock parking time is less than 60 minutes.

6a) What costs do you have associated with the use of the track and its facilities (verbal description is sufficient) that you include in the rental price for commercial entities? (if using a percentage of total costs, its amount or a schedule base is used for conversion from total costs) Maintenance costs.

materials (track, bolts, sleepers) vs. maintenance materials

Yes, if applied on those infrastructures.

salaries - who? Maintenance man, operator or budgeted from some larger total as an average wage

The manpower value, considering maintenance hours spent on works in those infrastructures.

depreciation - exactly those tracks or a portion of the depreciation of all tracks

No.

7) Is the price determined by the use of the track? (carrier, restaurant ...) No.

8) Do you budget for indirect costs (management salaries, materials)? Not applicable.

9) What method do you use to budget them? Not applicable.

10) Is the price regulated in any way by a government body? (government, ministry)
The price is regulated by the National Economic Regulator Body.

11) What is the minimum and maximum permitted period of use of the siding by a foreign entity? Not applicable.

11a) Does the price vary according to the length of use? The unit price doesn't vary, and the total value only depends on parking duration (and not length of line occupied).

JULIA KURZMANN, BA - ÖBB-Infrastruktur AG

1) What services do you provide at the storage siding according to Directive 2012/34/EU? ÖBB-Infrastruktur AG offers capacity for storage.

2) What is it possible to do on the storage siding? (car washing, repairs, ...) The service comprises the use of storage capacity for stabling vehicles (wagons, traction units, railcars), other additional services like car washing have to be ordered separately.

3) Are foreign entities (companies other than railway carriers) allowed to use the siding for commercial purposes? Only railway undertakings and authorized applicants (regardless of whether the entity is based in Austria or abroad)

4) For what purposes are commercial entities allowed to use the sidings? ---

5) Is it possible to use the siding free of charge? Yes.

a) Under what conditions can a siding be used free of charge? If the time of use is ≤ 24 hours, the use is not subject to a charge.

6) What costs do you have associated with the use of the track and its facilities (verbal description is sufficient) that you include in the rental price for commercial entities? (if using a percentage of total costs, its amount or a schedule base is used for conversion from total costs) In the charges listed in the NS, costs associated mainly with maintenance, capital costs (depreciation and interest) and some overhead costs (management/administration) are included.

a) materials (track, bolts, sleepers) vs. maintenance materials Yes, they are included in the internal cost allocation of maintenance.

b) salaries - who? Maintenance man, operator or budgeted from some larger total as an average wage For the internal cost allocation of maintenance every year cost rates are calculated. Those contain salaries of maintenance workers and can roughly be understood as average salaries + avg. material costs + some overhead costs.

c) depreciation - exactly those tracks or a portion of the depreciation of all tracks Exactly those tracks according to ÖBB-Infrastruktur AG's inventory.

7) Is the price determined by the use of the track? (carrier, restaurant ...) The charge is only determined by the criterion of use. ÖBB-Infrastruktur AG does not differentiate according to the kind of vehicle used.

8) Do you budget for indirect costs (management salaries, materials)? Budgeting at ÖBB-Infrastruktur AG is very complex and follows a bottom-up approach. As far as we know, all salaries and materials are budgeted on a company-wide scale.

a) What method do you use to budget them? Mostly: forward projection of last year + indexation.

9) Is the price regulated in any way by a government body? (government, ministry) Yes. The use of storage capacity for stabling vehicles is considered a regulated service in accordance with Directive 2012/34/EU, so the service is regulated by the Regulatory Body for railway matters, the Schienen-Control GmbH/ Schienen-Control Kommission.

10) What is the minimum and maximum permitted period of use of the siding by a foreign entity? RU / authorized applicants (regardless of whether the entity is based in Austria or abroad) are permitted to use capacity for storage (see question 4). The use of capacity for storage for railway undertakings and authorized applicants for the duration of over 24 hours is considered “long-term”. Provided that the RU's order for storage capacity is approved and charges are paid, the maximum duration is one timetable period.

a) Does the price vary according to the length of use? Yes. ÖBB-Infrastruktur AG differentiates between the free use of storage capacity (≤ 24 hours) and the use which is subject to charges (> 24 hours/ ≥ 1 month/ ≥ 1 month, with order for ≥ 10 months in combination with the metre of track capacity used) – for charges, see Network Statement 2025, p. 98.

It should be noted that in general, ÖBB-Infrastruktur AG does not permit other entities than railway undertakings and authorized applicants to use its infrastructure to provide services for passenger and/or freight transport. The answers to questions 3, 4, 6 and 10 should be read accordingly.

JAGODA JAKOPOVIĆ - HŽ Infrastruktura

1) What services do you provide at the storage siding according to Directive 2012/34/EU?

HŽ Infrastruktura does not have sidings on its network that are intended exclusively for storing of railway vehicles. All available tracks are used for storing of vehicles.

On the network operated by HŽ Infrastruktura there are no sidings intended exclusively for storing of railway vehicles, but storing on the tracks is allowed depending on availability.

HŽ Infrastruktura will enable all railway undertakings which require rolling stock stabling to use storage sidings in a non-discriminatory way and at their request and to the extent allowed by its infrastructure capacity.

Storage on the tracks is permitted only with a prior approval of Regional Transport Operations. A railway undertaking is required to remove the vehicle from the track as soon as possible upon the request of Regional Transport Operations.

The period of less than 24 hours, during which freight wagons are waiting for loading/unloading, is not considered as stabling.

The period of less than 4 hours, during which passenger train sets/coaches (classical composition, DMU and EMU) are waiting in departure/end stations is not considered as stabling.

2) What is it possible to do on the storage siding? (car washing, repairs, ...)

If RU submits a request for stabling the vehicles, they can only use storage sidings for this purpose.

3) Are foreign entities (companies other than railway carriers) allowed to use the siding for commercial purposes?

At this time no.

4) For what purposes are commercial entities allowed to use the sidings?

5) Is it possible to use the siding free of charge?

If RU submits a request for stabling the vehicles, then have to pay charge for the use of storage sidings.

The period of less than 24 hours, during which freight wagons are waiting for loading/unloading, is not considered as stabling.

The period of less than 4 hours, during which passenger train sets/coaches (classical composition, DMU and EMU) are waiting in departure/end stations is not considered as stabling.

5a) Under what conditions can a siding be used free of charge?

The period of less than 24 hours, during which freight wagons are waiting for loading/unloading, is not considered as stabling.

The period of less than 4 hours, during which passenger train sets/coaches (classical composition, DMU and EMU) are waiting in departure/end stations is not considered as stabling.

6) What costs do you have associated with the use of the track and its facilities (verbal description is sufficient) that you include in the rental price for commercial entities? (if using a percentage of total costs, its amount or a schedule base is used for conversion from total costs)

a) materials (track, bolts, sleepers) vs. maintenance materials

salaries - who? Maintenance man, operator or budgeted from some larger total as an average wage

depreciation - exactly those tracks or a portion of the depreciation of all tracks

The costs taken into account when calculating the fee for the use of garage tracks are:

maintenance material,

maintenance services from other companies (cost of services from other companies)

gross salaries of maintenance men and dispatcher

7) Is the price determined by the use of the track? (carrier, restaurant ...)

Charges for the use of storage sidings are calculated according to the following formula:

$$C = \sum (n_{\text{voz}} \times l_{\text{voz}}) \times C_g \times t$$

Key:

C charge for the use of storage sidings

n_{voz} number of vehicles

l_{voz} length of vehicles in meters

C_g basic price for the use of storage sidings per meter per hour

t number of hours of use of stabling tracks

For the length of an individual vehicle, the average length of an individual type of vehicle [l_{voz}] is taken, as follows:

Vehicle type	Average length [m]
freight wagon	16
passenger coach	25
electric or diesel locomotive	18
electric motor unit (EMU)	73
diesel motor unit (DMU)	35

The basic price for the use of storage sidings per meter length per hour amounts to EUR 0.0010 + VAT.

Basic price for the use of main tracks for stabling of vehicles per meter of track per hour amounts to EUR 0.0066 + VAT. It is applicable for vehicles that are stabled on the main tracks for more than 24 hours for the entire time of stabling.

If the railway undertaking stables the vehicles without a submitted request, it will be charged for the use of storage sidings in double the amount of the basic price per meter per hour.

The railway undertaking pays charges for the stored wagons that were part of its train composition up until the wagons are incorporated in the train of another railway undertaking.

Charges for the use of storage sidings do not include guarding of stabled railway vehicles.

8) Do you budget for indirect costs (management salaries, materials)?

NO

What method do you use to budget them?

9) Is the price regulated in any way by a government body? (government, ministry)

NO

10) What is the minimum and maximum permitted period of use of the siding by a foreign entity?

There is no limit of use but Storage on the tracks is permitted only with a prior approval of Regional Transport Operations. A railway undertaking is required to remove the vehicle from the track as soon as possible upon the request of Regional Transport Operations.

a) Does the price vary according to the length of use?

NO.