

T A
Č R

Program **Doprava 2020+**



Efektivní provozní koncept pro Rychlá spojení

L Legislativní limity provozního konceptu

Výsledek V9 projektu CK01000004 řešeného s finanční podporou TA ČR

Řešitelské pracoviště:

České vysoké učení technické v Praze
Fakulta dopravní
K617 Ústav logistiky a managementu dopravy
Horská 3, 128 03 Praha 2, Nové Město



**FAKULTA
DOPRAVNÍ
ČVUT V PRAZE**

Řešitelský tým – autoři této části:

Ing. Michal Drábek, Ph.D. – odpovědný řešitel
JUDr. Marek Ivičič, Ph.D., advokát (subdodávka)
Bc. Dominik Havel
Ing. Vít Janoš, Ph.D.
Ing. Jiří Pospíšil, Ph.D.
Ing. Jan Růžička
Ing. Rostislav Vašíček

V Praze, dne 31. prosince 2021

Obsah

Obsah	1
1 Metodický úvod	2
1.1 Problematika objednávání veřejných služeb na VRT a možnosti časové a kapacitní koordinace objednaných spojů se spoji v režimu Open Access – zadání právní analýzy	2
1.2 Legislativní rámec a limity přidělování kapacity dráhy na síti SŽ	3
2 Dopravně-politická východiska	4
2.1 Dopravní politika EU – Bílá kniha	4
2.2 Dopravní politika ČR	4
3 Jednotný evropský železniční prostor a zásada nediskriminačního přístupu k němu – Open Access	6
3.1 Jednotný evropský železniční prostor.....	6
3.2 Zásada nediskriminačního přístupu versus ochrana veřejných služeb	7
3.3 Střednědobý výhled – rámcová smlouva dopravce a přidělce	8
3.4 Zásady zpoplatnění kapacity	8
3.5 Prohlášení o dráze	9
4 Kapacita dráhy – přidělení v rámci ročního jízdního řádu (GVD)	11
4.1 Žádost o přidělení kapacity v ročním GVD (jízdním řádu).....	11
4.2 Spolupráce sousedních provozovatelů dráhy	13
4.3 Koordinace kolidujících požadavků na kapacitu, přetížení dráhy	14
4.4 Regulační subjekt.....	16
4.5 Analýza a plán na rozšíření kapacity	16
4.6 Pozdní žádost o přidělení, změny GVD, výlukové GVD	17
4.7 Vzdání se kapacity, odebrání kapacity	18
4.8 Krátkodobé přidělení – režim „ad hoc“	19
6 Seznam zdrojů	24

1 Metodický úvod

Problematika řešená v této analýze se opírá o dva věcné pilíře. U obou pak lze rozlišit 2-3 hierarchické úrovně (legislativa EU, zákony ČR a případně prováděcí právní předpisy vydávané zejména MD).

- 1) Objednávání veřejné služby v přepravě cestujících (problematika tzv. "public service obligations" = PSO dle legislativy EU). Tato problematika je řešena v samostatné právní analýze (autor: JUDr. Marek Ivičič, Ph.D., advokát), která je jedinou subdodávkou v rámci projektu.
- 2) Kapacita dráhy - účelná časová koordinace spojů provozovatelem dráhy za účelem efektivního využití shora omezené kapacity dráhy versus nutnost dodržet zásadu nediskriminace dopravců v procesu přidělování této kapacity (tedy žádný dopravce obecně nesmí mít kvalitnější trasu - časové okno pro přidělené pro jízdu vlaku - než ostatní dopravci).

1.1 Problematika objednávání veřejných služeb na VRT a možnosti časové a kapacitní koordinace objednávaných spojů se spoji v režimu Open Access – zadání právní analýzy

Ministerstvo dopravy (Odbor veřejné dopravy), které je Aplikačním garantem tohoto výzkumného projektu, potřebuje pro efektivní objednávku dálkových spojů v horizontu realizace VRT (RS) znát odpovědi na následující otázky:

- 1) Co všechno (tj. jaké všechny typy dálkových železničních spojů) může být zahrnuto v objednávce (PSO)?
- 2) Nařízení ES 1370/2007 předpokládá, že objednávka nastává, když selhal trh a služby si na sebe nevydělají - ale co když trh neselhal? Co když veřejný sektor (MD v součinnosti se SŽ) chce mít objednávku spojů z důvodu vzájemné časové koordinace tras (přepravní/nabídková dimenze, tj. proklad či přípojně vazby + případně i dimenze účelného využití omezené kapacity dráhy)?
- 3) Jaké jsou k dispozici nástroje pro řízení kapacity, když připouštíme open-access, tedy volnou soutěž dopravců na společné VRT? Jak je možné na VRT plánovat kapacitní rezervu, má-li být připuštěn open-access?
- 4) Je obecně možné "předepsat trasu" pro službu (tj. vlakové spoje) stojící mimo PSO? Lze při přidělu kapacity a konstrukci tras "upřednostnit" PSO trasu?

1.2 Legislativní rámec a limity přidělování kapacity dráhy na síti SŽ

Tato kapitola zpracovává obširnou a ne vždy přehlednou problematiku, ztíženou navíc používáním synonym pro některé pojmy, vzniklých oficiálními překlady legislativy EU na jedné straně a návazností na legislativu ČR a SŽ na straně druhé. Protože se projekt nezabývá právní analýzou, ale věcným výzkumem v oblasti kapacity, bude pro každou věc, jev, proces či typ subjektu používán vždy jediný pojem – nejvíce používaný či nejstručnější. Ostatní synonyma jsou pak uvedena ve Slovníku pojmů v závorce za „hlavním“ pojmem a jinak používána pouze při přímé citaci.

Struktura kapitoly vychází ze struktury dvourozměrné matice. Prvním rozměrem je fáze přidělování kapacity v chronologickém pořadí – od strategie a rámcových smluv přes tvorbu ročního jízdního řádu až po operativní řízení provozu. Takto jsou členěny jednotlivé podkapitoly. Průřezová témata jsou umístěna, podle názoru řešitelského týmu, z chronologického hlediska co nejvhodněji. Druhým rozměrem je hierarchie legislativy – od úrovně EU a ČR po předpisy a směrnice (zejména SŽ). Takto je členěn obsah každé podkapitoly. Skutečnost již upravená předpisem vyšší právní síly nemusí být opakovaně citována z předpisu nižší právní síly, i když ji tento rovněž upravuje. Z předpisů nižší právní síly jsou citovány pouze skutečnosti dosud neupravené, či upravené odchylně.

2 Dopravně-politická východiska

2.1 Dopravní politika EU – Bílá kniha

Dopravní politika EU je shrnuta v tzv. Bílé knize [5]. Mnohé napovídá již její podtitul „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“. Dalším zásadním cílem je poměrně výrazné snížení emise skleníkových plynů z dopravy (o 60%) a snížení závislosti na ropě. Je předjírána evropská síť TEN-T (včetně multimodálních koridorů) a další liberalizace železničního odvětví, včetně strukturálního oddělení poskytování služeb dopravcům. Dále je zmíněno zavádění systému ERTMS. Z deseti cílů Bílé knihy se následující týkají řízení železniční kapacity a provozu:

„30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. ...“

„Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.“

Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní...“

„Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“. Záměrem EU je internalizace externích nákladů jednotlivých druhů dopravy.“

Cíle uvedené v Bílé knize jsou poté rozpracovány v navazující legislativě EU, která je v relevantních částech této práce citována.

2.2 Dopravní politika ČR

Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 [13] upozorňuje na vyčerpanou kapacitu železniční infrastruktury na hlavních tazích (1.2.1). Protože výstavba nové infrastruktury je střednědobou záležitostí, bude kladen důraz na rozdělení dostupné kapacity mezi jednotlivé segmenty dopravy. Volný trh musí být řešen uvážlivě, s ohledem na příměstskou osobní dopravu a nákladní dopravu. Dva expresní vlaky do hodiny na dálkových relacích nad 200 km lze považovat za dostačující a z hlediska optimálního využití kapacity optimální. Open access je podmíněn dostatečnou kapacitou železniční infrastruktury, které se však v současnosti nedostává. Výkyvy v poptávce dopravci řeší povinnými místenkami, které však ořezávají „nepohodlnou“ poptávku ve špičkách, snižují flexibilitu vůči cestujícím a v konečném důsledku nelze ani zjistit potenciál služby. Východiskem má být zavedení koncesního modelu nebo principu TTR (nový princip přidělování kapacity lépe zohledňující potřeby jednotlivých segmentů železniční dopravy), pro který bude nutné na evropské úrovni přijmout příslušná zákonná ustanovení.

Způsobem výpočtu poplatku za použití dopravní cesty je nutno motivovat dopravce sestavovat menší počet delších vlaků místo většího počtu krátkých vlaků (snížení významu hmotnostních kategorií vlaku při výpočtu ceny za dopravní cestu). Dopravce musí být motivován nasazovat na hlavní tratě rychlá a výkonná vozidla.

Dopravní politika ČR [13] dále stanovuje následující opatření pro plnění specifických cílů v oblasti železniční infrastruktury (1.3.4), která se týkají kapacity dráhy:

- Zajištění dostatečné kapacity pro nákladní dopravu pro napojení průmyslových zón strategického významu do roku 2030.
- Zajištění dostatečné kapacity a rychlostních parametrů tratí pro příměstskou dopravu zejména u měst nad přibližně 40 tis. obyvatel a pro městskou dopravu zejména u měst nad 250 tis. obyvatel (dle harmonogramu v Dopravních sektorových strategiích).
- Pokračování přípravy projektů vysokorychlostních železničních tratí se zprovozněním pilotních úseků a úseků zařazených do hlavní sítě TEN-T do roku 2030 a úseků zařazených do globální sítě TEN-T do roku 2050. Přednostně řešit úseky vycházející z uzlů Praha, Brno a Ostrava kvůli nedostatečné kapacitě pro příměstskou a nákladní dopravu.
- Řešit zkapacitnění uzlu Praha.
- Zachovat potřebnou odstavnou kolejovou kapacitu.

V oblasti vozidel je zapotřebí obnovovat vozový park v souladu s infrastrukturními cíli tak, aby nová vozidla mohla parametry infrastruktury využívat.

Vybavení regionů dopravní infrastrukturou není vyvážené (2.1). Není dokončen čtvrtý železniční koridor na území Jihočeského kraje, vyhovující není napojení Karlovarského a Libereckého kraje. Není dokončena modernizace železničního spojení v ose Plzeň – Schwandorf – München.

3 Jednotný evropský železniční prostor a zásada nediskriminačního přístupu k němu – Open Access

3.1 Jednotný evropský železniční prostor

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 [11] ve znění Směrnic Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 [12] a Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 [10] nařizuje další liberalizaci železničního trhu EU. Za tím účelem nařizuje oddělení správy železniční infrastruktury od poskytování přepravních služeb dopravci (s důrazem na oddělení účetnictví) tak, aby i státem vlastnění dopravci měli nezávislé postavení. Dále nařizuje poskytnutí práv přístupu k železničním sítím členských států všem žadatelům (tj. dopravcům a jejich mezinárodním seskupením) zabývajícím se mezinárodní nákladní a osobní železniční dopravou, pokud neohrožují hospodářskou vyváženost smluv o veřejných službách (články 11 a 11a), a zavedení přísných záruk pro zamezení nepřiměřeného vlivu na rozhodnutí přijímaná provozovatelem infrastruktury. Uvedený přístup zahrnuje nejen síť, ale také související služby (pokud existují), uvedené v příloze II odst. 1 a 2 směrnice 2012/34/EU [11]. Základním paradigmatem je tedy volná soutěž veřejných i soukromých železničních dopravců na nestranné, typicky veřejně vlastněné, infrastruktuře, doplněné určitými službami. Tato soutěž však může být regulována za účelem ochrany veřejných (tj. objednávaných) služeb v přepravě cestujících.

Zásady přidělování kapacity pak dále upravuje Kapitola IV směrnice 2012/34/EU [11] ve znění směrnice 2016/2370 [12]). Je nařízeno rovnocenné a nediskriminační zpoplatnění „pro různé železniční podniky poskytující služby rovnocenného druhu v podobné části trhu“, přičemž tyto poplatky musí odpovídat předem zveřejněným pravidlům v tzv. zprávě o síti¹.

Za účelem poskytování efektivních železničních služeb má být vytvořena evropská síť provozovatelů infrastruktury, přičemž členské státy mají možnost si určit, který subjekt nebo subjekty je třeba považovat za jejich hlavní provozovatele infrastruktury. Směrnice umožňuje provedení integrovaného systému jízdních řádů pro služby vnitrostátní osobní železniční dopravy za podmínky zajištění nediskriminačního přístupu.

Dále je kladen důraz na podporu veřejných a soukromých investic do vysokorychlostní železniční infrastruktury, která má potenciál vytvoření rychlejšího, spolehlivějšího a ekologicky šetrného propojení evropských ekonomických a kulturních center. V zájmu podpory konkurenceschopnosti vysokorychlostní osobní dopravy a služeb pro cestující smí být otevřený přístup pro vysokorychlostní osobní dopravu omezen pouze na základě objektivní hospodářské analýzy provedené regulačním subjektem. Členské státy mohou uložit železničním podnikům účast ve společných informačních systémech pro plánování cest a rezervaci jízdenek s důrazem na jejich nediskriminační fungování.

Regulační objekty by v zájmu vytvoření jednotného evropského železničního prostoru měly spolupracovat a koordinovat svá rozhodnutí s cílem zajistit účinnost mezinárodní železniční dopravy. Podobné doporučení platí i pro provozovatele infrastruktury v případě mimořádných událostí.

Součástí souboru směrnic a nařízení souhrnně nazvaných jako „Čtvrtý železniční balíček“ [4] je i nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016 [8], kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních

¹ SŽ používá pojem „Prohlášení o dráze celostátní a regionální“

služeb v přepravě cestujících po železnici, které s účinností od 25. prosince 2023 zakazuje uzavírání smluv o veřejných službách napřímo, tj. bez transparentního nabídkového řízení, s následujícími výjimkami:

- přímé zadání vnitřnímu dopravci,
- mimořádné okolnosti (doba trvání smluv nesmí překročit 5 let) – pořádání několika nabídkových řízení najednou (které by mohlo ovlivnit počet a kvalitu nabídek), nutnost změnit oblast působnosti jedné nebo více smluv,
- průměrná roční hodnota smlouvy se odhaduje na méně než 7 500 000 EUR,
- objednaný dopravní výkon je menší než 500 000 vlkm ročně,
- přímé uzavření je odůvodněno strukturálními a geografickými charakteristikami sítě (velikost, poptávka, technická a zeměpisná izolace) – posuzuje Komise,
- přímé uzavření smlouvy povede ke zlepšení kvality služeb či nákladové efektivity – posuzuje Komise,
- mimořádná opatření (při přerušení poskytování služeb) – přímé uzavření nebo prodloužení smlouvy o veřejných službách nejdéle o dva roky.

Příslušný místní orgán (či jejich skupina) poskytující integrované veřejné služby v přepravě cestujících může rovněž veřejné služby v přepravě cestujících poskytovat sám či o uzavřít smlouvu těchto veřejných službách se svým vnitřním (přímo ovládaným) dopravcem.

Zákon 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [34], definuje osobu „přídělce“ kapacity – buď Správu železnic pro dopravní cestu (dráhu) ve vlastnictví státu, anebo vlastníka ostatní dráhy. Na nediskriminační a hospodářsky vyvážený přístup k dopravní infrastruktuře a její spravedlivé zpoplatnění dohlíží regulační subjekt - Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, který vznikl 1. dubna 2017 dle zákona č. 320/2016 Sb. o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře [36].

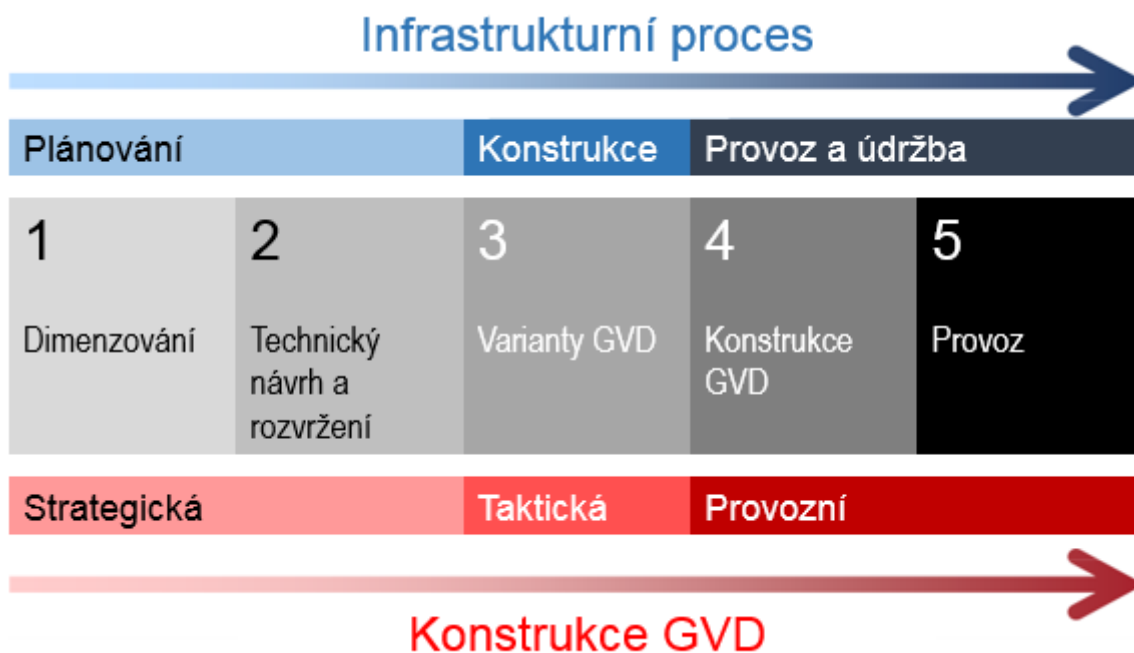
3.2 Zásada nediskriminačního přístupu versus ochrana veřejných služeb

Článek 38, odstavec 1 Směrnice 2012/34/EU [11] pak *zakazuje dopravcům*, jímž byla kapacita přidělena, *s touto kapacitou jakkoli obchodovat*.

Ochrana veřejných služeb je pak zajištěna odstavcem 4 článku 38 směrnice 2012/34/EU [11] ve znění směrnice 2016/2370 [12], který ukládá dopravcům hodlajícím provozovat mezinárodní osobní dopravu ohlašovací povinnost provozovatelům dráhy a dotčeným regulačním subjektům, které dále zajistí oznámení tohoto záměru subjektům povolujícím či regulujícím veřejné služby v přepravě cestujících a dotčeným železničním podnikům, které plní smlouvu o veřejných službách na dané trase.

Z tohoto důvodu ukládá § 34d Zákona 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [35] takovému dopravci povinnost oznámení této skutečnosti přídělci a drážnímu správnímu úřadu (tj. Drážnímu úřadu) nejpozději 18 měsíců přede dnem nabytí platnosti jízdního řádu.

Podle článků 11 a 11a Směrnice 2012/34/EU [11] ve znění směrnice 2016/2370 [12] mají členské státy právo omezit takovému dopravci právo na přístup k infrastruktuře mezi danou výchozí a cílovou stanicí.



Obr. 1. Časové rozvržení konstrukce GVD dle UIC [30, přeloženo]

3.3 Střednědobý výhled – rámcová smlouva dopravce a přidělce

Článek 23 Směrnice SŽDC č. 70 [25] definuje tzv. studii trasy, o níž může dopravce požádat provozovatele dráhy pro jím zamýšlené budoucí přepravy, avšak nemá na ni nárok. Zpracování této studie může být zpoplatněno. Z pohledu obsazení kapacity dráhy je studie nezávazná.

Článek 42 Směrnice 2012/34/EU [11] ve znění směrnice 2016/2370 [12] zavádí tzv. *rámcovou dohodu* mezi provozovatelem dráhy a žadatelem o kapacitu. Tato dohoda se uzavírá na časové období přesahující jedno období platnosti jízdního řádu sítě (tj. GVD). Rámcová smlouva nespecifikuje trasu vlaku podrobně, ale vyhovuje oprávněným obchodním potřebám žadatele. Nesmí však vylučovat využívání příslušné infrastruktury dalšími žadateli. V zásadě se uzavírá na dobu pěti let, prodloužení je nutno zdůvodnit existencí obchodních smluv (např. smluv o veřejné službě), zvláštních investic (typicky do vozidel) nebo rizik. Pravidla pro uzavírání rámcových dohod jsou podrobně upravena v Prováděcím nařízení Komise (EU) 2016/545 [9].

Podkapitola 3.3.1 Prohlášení o dráze pro rok 2023 vydaného SŽ [22] uvádí, že Správa železnic v souladu s článkem 14 Nařízení komise (EU) 2016/545 [9] rámcové smlouvy o rezervaci kapacity dráhy nenabízí a neuzavírá.

3.4 Zásady zpoplatnění kapacity

Článek 31, odst. 4 Směrnice 2012/34/EU [11] ve znění směrnice 2016/2370 [12] umožňuje provozovatelům dráhy „zahrnovat poplatek odrážející nedostatek kapacity určitého úseku infrastruktury během období přetížení“. Dále je dovoleno motivovat dopravce

poskytováním časově omezených slev „na podporu rozvoje nové železniční dopravy nebo slevy k podpoře používání značně nevytížených tratí“, přičemž „Slevy se mohou vztahovat pouze na poplatky vybírané za určitý úsek železniční infrastruktury.“ (článek 33, odst. 3 a 4). Provozovatel dráhy může tedy systémem zpoplatnění do určité míry regulovat poptávku po kapacitě.

Článek 32 téže směrnice umožňuje členským státům, pokud to trh unese, na základě účinných, transparentních a nediskriminačních zásad, při zaručení optimální konkurenceschopnosti segmentů železničního trhu, vybírat přírážky za účelem dosažení úplné náhrady nákladů vynaložených provozovatelem dráhy. Provozovatel dráhy však musí nejprve posoudit, nakolik jsou přírážky případné pro konkrétní *segmenty trhu* - alespoň doprava nákladní, osobní objednaná a osobní ostatní. Podle článku 32 Směrnice 2012/34/EU [11] ve znění směrnice 2016/2370 [12] má provozovatel dráhy možnost odstupňovat poplatky za použití dopravní cesty tak, aby zvýhodňovaly vozidla vybavená ETCS, přičemž tato úprava nepovede ke zvýšení celkových výnosů provozovatele infrastruktury. Provozovatel infrastruktury se může rozhodnout, že odstupňování neuplatní na tratě s výhradním provozem podle ETCS. Dále jsou v Příloze VI, odst. 1, uvedeny páry segmentů, které musí provozovatel dráhy zvážit:

- a) osobní v. nákladní doprava
- b) vlaky přepravující nebezpečný náklad v. jiné nákladní vlaky
- c) vnitrostátní v. mezinárodní doprava
- d) kombinovaná doprava v. přímé vlakové spojení
- e) městská nebo regionální v. meziměstská osobní doprava
- f) ucelené vlaky v. nákladní vlaky sestavené z jednotlivých vozů
- g) pravidelná v. příležitostná železniční doprava

Provozovatel dráhy může dále rozlišovat segmenty podle přepravované komodity nebo cestujících.

Článek 41 téže směrnice uvádí, že „Provozovatel infrastruktury může stanovit požadavky kladené na žadatele, aby zajistil splnění jeho oprávněných očekávání budoucích výnosů a využití infrastruktury. Takové požadavky musí být přiměřené, transparentní a nediskriminační.“

3.5 Prohlášení o dráze

Kromě jiných povinných náležitostí toto Prohlášení povinně obsahuje Oddíl o zásadách zpoplatnění a o tarifech, který uvádí dostatečně podrobné údaje o zásadách zpoplatnění a o přístupu k službám, které poskytuje pouze jediný dodavatel, včetně stanovených nebo předpokládaných změn poplatků.

Dále musí Prohlášení obsahovat Oddíl o zásadách a kritériích přidělování kapacity, který povinně obsahuje postupy pro žádost o kapacitu a požadavky na žadatele, potřebný popis (všeobecné kapacitní vlastnosti) infrastruktury a veškerá omezení jejího použití, včetně předpokládaných požadavků na kapacitu z důvodu plánované i neplánované údržby. Tento oddíl dále upřesňuje postupy a lhůty v procesu přidělování kapacity. Dále tento oddíl musí obsahovat zásady platné pro proces koordinace a systém řešení sporů jako součást tohoto

procesu, postupy, které mají být dodrženy, a kritéria uplatněná v případě přetížení infrastruktury, podrobnosti o omezení využití infrastruktury, pravidla pro přihlednutí k předchozí úrovni využití kapacity při stanovení priorit v procesu přidělování. Podrobně se uvedou opatření přijatá k zajištění přiměřeného přístupu k službám nákladní dopravy, mezinárodním službám, přidělování mezinárodních tras a požadavkům, na něž se vztahuje postup ad hoc.

Další oddíly pak musí mimo jiné obsahovat postupy řešení sporů, systém odměňování výkonu a informace o přístupu k zařízení služeb (poskytnou je provozovatelé těchto zařízení, není-li to provozovatel dráhy).

(Směrnice 2012/34/EU, Příloha IV [11])

Zákon 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [35], uvádí dále za povinné tyto součásti Prohlášení o dráze:

- podmínky pro přidělení kapacity na období přesahující platnost GVD a zásady uzavírání rámcových smluv
- možnost *vzdání se přidělené kapacity* při jejím nevyužívání
- podmínky *odebrání přidělené kapacity* při jejím nevyužívání či částečném využívání
- podmínky bonus/malus systému² pro přidělce i dopravce

Prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2023 vydané SŽ používá pro přetížení infrastruktury výraz „vyčerpání kapacity dráhy“ (podkapitola 4.6 [22]).

²Směrnice 2012/34/EU[] a SŽDC používá pojem „systém odměňování výkonu“

4 Kapacita dráhy – přidělení v rámci ročního jízdního řádu (GVD)

4.1 Žádost o přidělení kapacity v ročním GVD (jízdním řádu)

Článek 45 Směrnice 2012/34/EU [11] nařizuje provozovateli dráhy vyhovět pokud možno všem žádostem o kapacitu a přihlídnout k dopadu na obchodní činnost dopravců. Provozovatel dráhy projedná se zúčastněnými stranami návrh jízdního řádu sítě (tj. GVD) a umožní jim předkládat stanoviska nejméně po dobu jednoho měsíce. Dále přijme vhodná opatření ke zohlednění všech vyjádřených připomínek. V tomto období se rovněž předkládají žádosti o kapacitu pro provedení údržby dráhy (článek 53). Provozovatel dráhy musí podle téhož článku co nejdříve informovat zúčastněné strany o nedostupnosti kapacity dráhy z důvodu neplánované údržby.

Příloha VII téže směrnice (změněna směrnicí 2017/2075 [10]) dále stanovuje, že jízdní řád sítě (tj. GVD) se sestavuje jednou za kalendářní rok, lhůta pro přijetí žádostí o kapacitu nesmí uplynout dříve než 12 měsíců před vstupem GVD v platnost. Nejpozději 11 měsíců před změnou jízdního řádu sítě zajistí provozovatelé infrastruktury ve spolupráci s ostatními příslušnými provozovateli infrastruktury, aby byly stanoveny prozatímní mezinárodní trasy vlaků. Nejpozději 4 měsíce po uplynutí lhůty pro podání nabídek žadateli připraví provozovatel dráhy návrh GVD.

Zákon 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [35], uvádí v § 34d lhůtu pro podání řádné žádosti o přidělení kapacity pro účely provozování osobní drážní dopavy bez smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících nejpozději do 18 měsíců přede dnem platnosti GVD.

Návrh ročního GVD (jízdního řádu) musí provozovatel dráhy podle § 40 a § 34a Zákona 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [35] vypracovat nejpozději 2 měsíce po termínu stanoveném k předání žádostí o kapacitu, a to podle přidělené kapacity dráhy žadatelům stanovením konkrétních časových tras vlaků. „Návrh jízdního řádu pro veřejnou osobní drážní dopravu zpřístupní přidělce všem žadatelům, Ministerstvu dopavy a krajům, v jejichž územním obvodu se dráha nachází, nejpozději 2 měsíce po uplynutí lhůty pro podávání žádostí o přidělení kapacity dráhy. Žadatelé, Ministerstvo dopavy a kraje mohou k návrhu jízdního řádu uplatnit odůvodněné připomínky ve lhůtě nejméně 1 měsíce ode dne jeho zpřístupnění. Přidělce s nimi uplatněné připomínky projedná. Postupuje přitom tak, aby projednání dokončil zpravidla 4 měsíce přede dnem nabytí platnosti jízdního řádu. Návrh jízdního řádu upravený podle výsledků projednání zpřístupní přidělce bez zbytečného odkladu všem žadatelům, Ministerstvu dopavy a krajům, na jejichž území se dráha nachází.“

Směrnice SŽDC č. 69 pro tvorbu jízdního řádu [] dělí sestavu GVD z časového hlediska na tři části:

- část přípravná: cca 12 (od zveřejnění Prohlášení o dráze) až 8 měsíců před začátkem platnosti GVD,
- část konstrukční: 8 až cca 3 měsíce před začátkem platnosti GVD,
- část závěrečná.

V přípravné části, kromě „běžných“ žádostí o kapacitu, jsou zkonstruovány a předány trasy (tzv. PaP) pro RFC podle Nařízení EU č. 913/2010. Dále probíhají předkonference a konference FTE o mezinárodní osobní i nákladní dopravě.

Dopravní řád drah (vyhláška č. 173/1995 Sb.) [16] stanovuje v § 50, že přednostně se zpracovávají požadavky na trasy vlaků mezinárodní dopravy projednané koordinačním orgánem ve smyslu § 32 odst. 4 zákona o dráhách a trasy nákladních vlaků s délkou 740 m, umožňují-li to provozní a technické podmínky dráhy.

V konstrukční části sestavy GVD se dle článku 6 Směrnice SŽDC č. 69 [24] se nejprve trasují polohy mezinárodních vlaků, dohodnuté na mezinárodní konferenci, poté vnitrostátních vlaků osobní dopravy, dále dálkových nákladních vlaků. Po nich se vloží do GVD trasy nákladních vlaků místní obsluhy a nakonec ostatních vlaků.

SŽ vydává v předstihu návrh JŘ za účelem jeho projednání s objednateli (článek 7 tamtéž).

Článek 8 téže směrnice ovšem umožňuje mírně upravit trasu již položeného vlaku osobní dopravy z důvodu konstrukce nákladní trasy, pokud tím nedojde k rozvázání přípojů a pokud tento vlak nebyl již projednán podle ustanovení čl. 7 a nebyla mu již přidělena kapacita dráhy. Pro křižování nákladních vlaků je pak požadováno podle možností postupovat tak, aby vlak jedoucí z či na sklonově obtížnější úsek nemusel zastavovat.

DŘD [16] dále v § 50, odst. 4, stanovuje, de facto pro požadavky dopravců na kapacitu, tuto podmínku: „Dopravcem navržené jízdní doby v jednotlivých traťových úsecích musí vycházet z dynamických vlastností používaných hnacích drážních vozidel, které umožňují jízdu vlaku se stanovenou hmotností při daných sklonových a směrových traťových poměrech.“

Dopravní a návěstní předpis (SŽDC D1) [19] rozlišuje v článku 2218 pravidelné a mimořádné trasy. K pravidelným trasám pak patří všechny, ve kterých jedou vlaky, přijaté ke konstrukci v rámci konstrukce GVD a jeho pravidelných změn. Článek 2219 téhož předpisu rozlišuje tři druhy vlaků v pravidelných trasách:

- a) pravidelné,
- b) rušící,
- c) podle potřeby.

Jako *rušící vlak* lze podle článku 8 Směrnice SŽDC č. 69 [24] zapracovat do GVD vlak jakéhokoliv druhu. Je však třeba zachovávat zásadu, že trasa rušícího vlaku nemá rušivě zasahovat do JŘ pravidelných vlaků vyšších druhů, s výjimkou případů, kdy se dny jízdy vlaků vzájemně vylučují. Při trasování je třeba přihlížet k vlivu na ostatní vlaky, např. rezervami pro vyrovnání vzniklého zpoždění apod.

Vlak lze trasovat jako rušící:

- jezdí-li nejvýše tři dny v týdnu (s případným rozmnožením při kumulaci dnů pracovního volna),
- jezdí-li v určitém uceleném období, nejvýše 4 měsíce v roce,
- jde-li o vlak podle potřeby,
- jde-li o alternativu pravidelného vlaku,
- v jiných zvlášť odůvodněných případech (se souhlasem ředitelezpracovatelského útvaru).

Podle článku 20 Směrnice SŽDC č. 70 [25] se trasa vlaku podle potřeby z pohledu kapacity dráhy považuje za trasu přidělenou na každý den, není-li uvedeno jinak.

Článek 11 Směrnice SŽDC č. 69 [24] povoluje sestavu *alternativního GVD* pro případy, jejichž řešení rušícími trasami by učinilo NJŘ i SJŘ nepřehlednými – například velmi odlišné GVD pro „výletní“ tratě (např. Praha - Čerčany) pro pracovní dny a pro dny pracovního klidu. Článek 23 tamtéž pak definuje *výlukový GVD*³ jako variantu GVD, nikoliv samostatný GVD. Problematika výlukového GVD je shrnuta níže.

4.2 Spolupráce sousedních provozovatelů dráhy

Článek 40 Směrnice 2012/34/EU [11] nařizuje členským státům zajistit spolupráci provozovatelů dráhy „v zájmu účinného vytváření a přidělování kapacity infrastruktury překračující rámec jedné sítě...“, a to i na základě rámcových dohod dle článku 42. odst. 5 téhož článku zdůrazňuje usnadnění mezinárodní nákladní dopravy v režimu ad hoc, včetně možnosti zřízení předem dohodnutých mezinárodních tras (tj. PaP ve smyslu Nařízení EU č. 913/2010 [6]). Žadatelé mohou dle článku 44 požádat o kapacitu ve více než jedné síti podáním žádosti u jednotného kontaktního místa. Tento provozovatel dráhy nebo jimi zřízený společný orgán je pak zmocněn jednat jménem žadatele s dalšími zúčastněnými provozovateli dráhy.

V případě existence RFC provozovatelé dráhy postupem dle výše uvedeného článku definují a organizují *mezinárodní předem plánované grafikonové trasy pro nákladní vlaky* (anglicky „pre-arranged train paths for freight trains“, zkr. PaP), které překračují alespoň jednu státní hranici na trase daného RFC. Jako přidělcé těchto tras vystupuje společně za zúčastněné provozovatele dráhy tzv. „jediné kontaktní místo“.

Zákon 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [35], rovněž nařizuje všem přidělcům vzájemně spolupracovat a koordinovat svoji činnost v zájmu účinného přidělování kapacity, která překračuje jednu dráhu. Za tím účelem je těmto osobám nařízeno *zřídit společný orgán pro koordinaci přidělování kapacity*.

V případě souběhu či návaznosti více RFC pak „Provozovatelé infrastruktury několika koridorů pro nákladní dopravu mohou v nezbytném případě koordinovat mezinárodní předjednané vlakové trasy, poskytující kapacitu na dotýčných koridorech pro nákladní dopravu.“ (Nařízení EU 913/2010 [6])

V roce 2004 založili provozovatelé dráhy a přidělcí kapacity zastřešující neziskovou organizaci *RailNetEurope* [18] za účelem usnadnění mezinárodní dopravy na železniční síti EU.

Cílem RNE je poskytovat podporu žadatelům při jejich mezistátních aktivitách (jak v osobní, tak i v nákladní dopravě) a zvýšit efektivitu procesů provozovatelů dráhy. Členové RNE společně harmonizují podmínky pro mezistátní železniční dopravu. Sídlo RNE se nachází ve Vídni. RNE rovněž spravuje jednotlivé RFC a zastřešuje OSS (jediné kontaktní místo) pro přeshraniční přidělování kapacity.

Článek 15 Směrnice SŽDC č. 70 [25] uvádí, že žádost o mezistátní trasu lze zpracovat pouze tehdy, pokud byla na všech dotčených sousedních infrastrukturách řádně objednána oprávněným žadatelem (žadatelem), a každá mezistátní trasa musí být před přidělením kapacity dráhy a určením jízdního řádu odsouhlasena sousední infrastrukturou. V případě

³ V SŽDC D7 [] je výlukový GVD označen jako výlukový NJŘ, ve zkratce VNJŘ.

nabídky trasy sousednímu provozovateli dráhy ze strany SŽ musí být známy časy odjezdu a příjezdu v pohraničních stanicích a na pohraničních úsecích.

V případě trasy, která překračuje hranice infrastruktury provozované SŽ na síť jiného provozovatele dráhy celostátní nebo regionální v ČR, se postupuje obdobně (článek 16 téže směrnice).

4.3 Koordinace kolidujících požadavků na kapacitu, přetížení dráhy

Článek 46 Směrnice 2012/34/EU [11] umožňuje provozovateli dráhy právo navrhnout v přiměřené míře kapacitu lišící se od požadované, v souladu se zásadami zveřejněnými ve zprávě o síti. Článek 47 pak upravuje stav, kdy po koordinaci požadovaných tras a po jednání s žadatelem není možné vyhovět všem žádostem o kapacitu. Pak musí provozovatel dráhy neprodleně prohlásit daný úsek infrastruktury, kde se tak stalo, za *přetížený*. Totéž prohlásí u infrastruktury, kde je předpoklad, že bude nedostatečnou kapacitou trpět v blízké budoucnosti. Přednostní kritéria, uplatněná provozovatelem dráhy, berou ohled na význam dopravních služeb pro společnost ve srovnání s jinými dopravními službami, které budou následně vyloučeny. Za účelem zajištění rozvoje náležitých dopravních služeb, zejména, aby se vyhovělo požadavkům na (objednávanou) veřejnou službu nebo na podporu rozvoje železniční nákladní dopravy, mohou členské státy přijmout na nediskriminačním základě jakákoli nezbytná opatření, aby byly tyto služby při přidělování kapacity zajištěny přednostně. Význam služeb zejména mezinárodní nákladní dopravy se při stanovení prioritních kritérií přiměřeně zohlední.

V případě sporů o přidělení kapacity dráhy musí být k dispozici *systém řešení sporů* umožňující jejich okamžité vyřešení. Rozhodnutí je pak učiněno ve lhůtě deseti pracovních dnů.

Nařízení EU 913/2010 [6] ukládá provozovatelům dráhy na příslušném RFC společně definovat a organizovat mezinárodní předem plánované vlakové trasy pro nákladní vlaky, ale tak, aby byla zohledněna kapacita pro jiné segmenty železniční dopravy, včetně osobní dopravy. „U každé žádosti o přidělení kapacity infrastruktury, které nelze vyhovět, předá jedině kontaktní místo veškeré žádosti o přidělení kapacity infrastruktury neprodleně příslušným provozovatelům infrastruktury a případně přidělovajícím subjektům ..., kteří přijmou rozhodnutí o těchto žádostech ... a toto rozhodnutí oznámí jedinému kontaktnímu místu, které učiní další kroky“.

Podle § 34a, odst. 5 Zákona 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [35], je v případě, kdy počet žádostí přesahuje kapacitu dráhy, přidělcem oprávněn přednostně, a to v níže uvedeném pořadí, přidělit kapacitu žadateli pro provozování:

- a) drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
- b) kombinované dopravy,
- c) mezinárodní nákladní drážní dopravy.

V rámci bodu a) přidělcem přidělí kapacitu dráhy za účelem provozování drážní dopravy:

- a) vlaky nadregionálního nebo mezinárodního charakteru,
- b) v územním obvodu kraje,
- c) v územním obvodu obce.

§ 50 Dopravního řádu drah [16] nařizuje přednostně zpracovat požadavky na trasy vlaků:

- a) mezinárodní dopravy projednané koordinačním orgánem ve smyslu § 32 odst. 4 zákona o dráhách,
- b) nákladních s délkou 740 m, umožňují-li to provozní a technické podmínky dráhy.

§ 22 DŘD [16] uvádí: „Při organizování drážní dopravy se postupuje podle jízdního řádu, který je sestaven tak, že při pravidelnosti dopravy časové kolize vylučuje.“ Toto ustanovení je možné vykládat jako nařízení provozovateli dráhy zpracovat jízdní řád bez konfliktů, tedy s dodržáním alespoň teoretických jízdních dob a všech provozních intervalů.

§ 21 DŘD, odstavec 1 [16] nařizuje provozovateli dráhy stanovit kapacitu jednotlivých úseků dráhy pro organizování drážní dopravy podle stavebního uspořádání dráhy, jejího technického vybavení a technologických postupů řízení drážní dopravy, přičemž nejnižší hodnota kapacity jednotlivých úseků dráhy se rovná maximální kapacitě dráhy; provozovatel dráhy musí drážní dopravu organizovat tak, aby byla efektivně využita kapacita dráhy.

Odstavec 2 tamtéž pak v případě překročení maximální kapacity požadavky dopravců v některém úseku nařizuje provozovateli dráhy oznámit tuto skutečnost v Přepravním a tarifním věstníku, tedy de facto prohlásit tento úsek dráhy za přetížený.

V případě narušení tras jiných dopravců konstrukcí zamýšlené trasy ad hoc si musí žadající dopravce předem obstarat písemný souhlas dotčených dopravců (článek 20 Směrnice SŽDC č. 70 [25]).

Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních pro rok 2023 vydané SŽ [22] uvádí v podkapitole 4.5.4 toto pořadí přidělení kapacity dráhy, pokud nelze uspokojit všechny požadavky:

”

- 1) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování drážní dopravy na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
 - i. vlaky nadregionálního nebo mezinárodního charakteru,
 - ii. vlaky v územním obvodu kraje,
 - iii. vlaky v územním obvodu obce,
- 2) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování kombinované dopravy,
- 3) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování mezinárodní nákladní drážní dopravy,
- 4) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné mezistátní osobní dopravy,
- 5) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné vnitrostátní osobní dopravy,
- 6) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování pravidelné vnitrostátní nákladní dopravy,
- 7) požadavky na přidělení volné kapacity dráhy za účelem provozování ostatní dopravy.“

„Jsou-li řádné žádosti na přidělení volné kapacity dráhy do ročního jízdního řádu ve vzájemné kolizi, provede Správa železnic jejich koordinaci a navrhne všem žadatelům v přiměřené míře jinou vhodnou kapacitu dráhy, která nemusí odpovídat v plném rozsahu jednotlivým žádostem.“

4.4 Regulační subjekt

Článek 55 Směrnice 2012/34/EU [11] nařizuje členským státům (aniž je dotčen systém řešení sporů u provozovatele dráhy) zřídit regulační subjekt.

„Tento subjekt je samostatným orgánem, který je, pokud jde o organizaci, funkci, hierarchii a rozhodování, právně odlišný od jakéhokoli jiného veřejnoprávního nebo soukromého subjektu a je na něm nezávislý. Je rovněž nezávislý, pokud jde o organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, na jakémkoli provozovateli infrastruktury, správci poplatků, přidělovacím subjektu nebo žadateli. Tento subjekt je dále funkčně nezávislý na kterémkoli příslušném orgánu, který se účastní uzavírání smlouvy na veřejné služby.“ (odst. 1 uvedeného článku)

Regulační subjekt kontroluje zejména, zda zpráva o síti neobsahuje diskriminační ustanovení či nedává provozovateli dráhy prostor pro volné uvážení, zneužitelné k diskriminaci žadatelů (článek 56, odst. 2 tamtéž).

Podle § 34f Zákona 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [35] může žadatel, kterému nebylo vyhověno ani koordinací požadavků na kapacitu, požádat drážní správní úřad o přezkoumání procesu přidělování kapacity. Úřad poté může uložit přidělcí nově přidělit kapacitu dráhy a stanoví mu způsob tohoto přidělení.

Regulačním subjektem ve smyslu Směrnice 2012/34/EU [11] je v ČR Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, který byl zřízen na základě Zákona o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře č. 320/2016 Sb. [36] s účinností od 1. dubna 2017.

4.5 Analýza a plán na rozšíření kapacity

Články 50 a 51 Směrnice 2012/34/EU [11] ukládají provozovateli přetížené infrastruktury „určit omezení kapacity infrastruktury, které znemožňují vyhovět žádostem o přidělení kapacity, a navrhnout způsob uspokojení dodatečných žádostí“ – tzv. analýzu kapacity, a v návaznosti na ní (do šesti měsíců od jejího dokončení) vypracovat plán na rozšíření kapacity, který určí

- a) důvody přetížení;
- b) pravděpodobný další vývoj dopravy;
- c) omezení v rozvoji infrastruktury;
- d) možnosti a náklady rozšíření kapacity, včetně pravděpodobných změn poplatků za přístup.

Plán na základě analýzy efektivity nákladů možných opatření určí akce, které je třeba provést k rozšíření kapacity infrastruktury, včetně časového rozvrhu provádění těchto opatření. Plán může podléhat předchozímu schválení členským státem.“

Nařízení EU 913/2010 [6] obdobně ukládá provozovatelům dráhy vypracovat plán řízení kapacity nákladních vlaků, včetně odstranění zjištěných úzkých míst. Tento plán lze založit na lepším řízení rychlosti a na zvýšení délky vlaku, průjezdného průřezu, zvýšení hmotnosti nákladu nebo zvýšení hmotnosti na nápravu.

4.6 Pozdní žádost o přidělení, změny GVD, výlukové GVD

Článek 2218 SŽDC D1 [19] pohlíží na trasy přidělené v rámci pravidelných změn GVD a vlaky v nich jedoucí jako na pravidelné. *Pozdní žádost* je dle definice ve Směrnici SŽDC č. 70 [25] taková žádost podaná po řádném termínu, kterou lze ještě uspokojit v rámci procesu sestavy ročního GVD. Podle Prohlášení o dráze SŽ pro rok 2023 [22] je při přidělování kapacity upřednostněna ta pozdní žádost, případně ta žádost do změny ročního jízdního řádu (tj. GVD), která byla doručena na SŽ dříve.

SŽ nabízí žadatelům příjem žádostí do plánovaných změn ročního jízdního řádu (tj. GVD) jako svou komerční nabídku nad rámec zákonem uvedeného procesu ad hoc přidělování kapacity dráhy. Trasy v rámci změn ročního jízdního řádu se konstruují ve zbývající volné kapacitě dráhy se zohledněním již přidělených tras a plánovaných stavebních prací. Trasy konstruované na základě žádostí do změn ročního jízdního řádu mají nižší prioritu než žádosti o přidělení kapacity dráhy uplatněné dříve. Pro GVD 2022/23 je plánována jedna změna (podkapitola 4.5.1.6 [22]).

§ 21a DŘD [16] upravuje proces úpravy přidělené kapacity při „plánovaném omezení provozování dráhy“, tedy typicky při *výlukách*. „Provozovatel dráhy zpracuje podle schváleného plánu omezení provozování dráhy nebo její části podle § 23b a 23c zákona o dráhách návrh výlukového jízdního řádu, který předloží každému ze zúčastněných dopravců nejméně 45 dnů před termínem plánovaného omezení provozování dráhy. Dopravce je oprávněn uplatnit ve lhůtě 5 pracovních dnů ode dne doručení námítky k návrhu výlukového jízdního řádu. Provozovatel dráhy ve lhůtě 10 dnů od doručení vyjádření dopravce námítky dopravce posoudí. V případě, že provozovatel dráhy námítkám dopravce nevyhoví nebo vyhoví pouze částečně, vyzoomí dopravce o důvodech...“ (odst. 1 tamtéž). Podle odst. 2 tamtéž „Při sestavování výlukového jízdního řádu provozovatel dráhy spolupracuje s dopravci, kteří mají na dotčeném úseku dráhy přidělenou kapacitu dráhy.“ Odst. 3 tamtéž specifikuje priority zavádění vlaků ve výlukovém jízdním řádu: „Dopravce je při sestavování výlukového jízdního řádu oprávněn v rámci počtu přidělených tras navrhnout vlastní priority pro vedení jím provozovaných vlaků na úseku dotčeném výlukou. Provozovatel dráhy vyhoví požadavkům dopravce týkajícím se tras vlaků veřejné služby v přepravě cestujících, které slouží k zabezpečení dopravní obslužnosti státu, následně pak kraje a obce, a to maximálně v rozsahu dohody s jednotlivými dopravci, byly-li uzavřeny.“

Článek 23 Směrnice SŽDC č. 69 [] rovněž výslovně uvádí, že „Výlukový GVD není samostatným grafikonem, ale variantou GVD.“ Přitom však má zjevně povahu změny GVD.

Pro zavedení *výlukového GVD* je nutná úprava tras vlaků (tzv. *náhradní kapacita dráhy* - podkapitola 4.8.4 Prohlášení o dráze pro rok 2023 [22]), a tedy odřeknutí kapacity dráhy. Nejprve se odebírá dopravcům, kteří málo využívají přidělené trasy (viz podkapitola 4.8.5 tamtéž), a poté „prováděno tak, aby byla zohledněna:

1. obchodní a provozní omezení dotčených žadatelů o kapacitu dráhy a minimalizováno riziko trvalého přesunutí některých částí provozu na méně ekologické druhy dopravy;
2. dopravní obslužnost na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, čímž se nevyklučuje dočasné převedení na jiný druh dopravy při zachování nejnужnějšího rozsahu dopravní obslužnosti.

Proto bude přednostně zvažováno odebírání kapacity segmentu, jehož dočasné převedení na jiné způsoby dopravy nebo na odklonové tratě je provozně nejjednodušší a riziko trvalého přesunutí na méně ekologický druh dopravy je nejnižší.“ Při úpravě přidělené kapacity se bude SŽ snažit o minimalizaci odchylky od přiděleného jízdního řádu. Při vlastní úpravě vedení tras bude provozovatel dráhy postupovat podle pravidel priorit, jež se mírně liší od priorit při operativním řízení podle SŽDC D1 [19] (je více upřednostněna mezinárodní doprava):

- a) mimořádné vlaky v obecném zájmu,
- b) mezinárodní expresní vlaky a rychlíky (včetně jízd lokomotiv pro tyto vlaky),
- c) mezinárodní osobní vlaky, vnitrostátní expresní vlaky a rychlíky a mezinárodní nákladní expresní vlaky,
- d) vnitrostátní spěšné a osobní vlaky,
- e) vnitrostátní expresní nákladní vlaky
- f) ostatní mezinárodní nákladní vlaky,
- g) průběžné nákladní vlaky,
- h) manipulační nákladní vlaky,
- i) vlečkové nákladní vlaky,
- j) lokomotivní, služební a pracovní vlaky.

4.7 Vzdání se kapacity, odebrání kapacity

Článek 52 Směrnice 2012/34/EU [11] ukládá provozovateli dráhy, zejména v případě přetížené infrastruktury, požádat dopravce o „vzdání se trasy vlaku která byla po dobu nejméně jednoho měsíce využívána méně, než činí kvóta stanovená ve zprávě o síti, pokud to nebylo způsobeno jinými než hospodářskými důvody, které žadatel nemohl ovlivnit.“ (odst. 2).

Kvóta využívání přidělených tras vlaků je v podkapitole 4.6 Prohlášení o dráze pro rok 2023 [22] stanovena na alespoň 75 % v průběhu jednoho měsíce. V případě nižšího využití, nebylo-li způsobeno provozovatelem dráhy, si SŽ vyhrazuje právo přidělenou kapacitu na úseku dráhy, kde došlo k vyčerpání kapacity, nebo na úseku, kde je plánované omezení provozování dráhy, odebrat.

Kapitola 4.8.4 Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních SŽ pro rok 2023 [22] ukládá žadateli, pokud se vzdá přidělené kapacity dráhy méně než jeden měsíc před plánovaným dnem jízdy mimo termín pravidelné změny jízdního řádu, nebo přidělenou kapacitu dráhy nevyužije, sankci vypočtenou podle Přílohy C, Části D tamtéž [22].

4.8 Krátkodobé přidělení – režim „ad hoc“

Článek 48 Směrnice 2012/34/EU [11] nařizuje provozovateli dráhy odpovědět na žádosti ad hoc o individuální trasy vlaků co nejdříve, nejpozději však do pěti pracovních dnů.

„Pokud je to nezbytné, posoudí provozovatelé infrastruktury potřebu rezervní kapacity, kterou je třeba zachovat dostupnou v rámci konečné verze jízdního řádu sítě, aby mohli rychle reagovat na předvídatelné žádosti *ad hoc* o kapacitu. To platí i v případě přetížení infrastruktury.“

Nařízení EU 913/2010 [6] obdobně ukládá provozovatelům dráhy na příslušném RFC: „Je-li to odůvodněno potřebami trhu, ...provozovatelé infrastruktury společně definují rezervní kapacitu pro mezinárodní nákladní vlaky, ..., aby mohli rychle a přiměřeně reagovat na žádosti ad hoc o kapacitu “.

Tyto odstavce je možné vykládat jako nařízení konstrukce nabídkových (katalogových) tras v případě jejich potřeby vyvolané častými žádostmi ad hoc.

Kapacitu, která nebyla přidělena dopravcům v rámci konstrukce ročního GVD, přiděluje přidělcem žadatelům v průběhu platnosti GVD podle časového pořadí žádostí o přidělení kapacity (viz též Prohlášení o dráze SŽ pro rok 2023, podkapitola 4.5.4 [22]); na dráze či její části, která byla prohlášena za přetíženou, musí být kapacita přednostně přidělena žadateli, který hodlá zajišťovat dopravní obslužnost (Zákon 266/1994 Sb. o dráhách, vzpp [35], § 34a, odst. 5).

Článek 2220 SŽDC D1 [19] rozlišuje mimořádné trasy takto:

a) *nabídkové (též katalogové) trasy*: trasy s jízdním řádem obsaženým v GVD, které nemají přidělenou kapacitu dráhy. Slouží provozovateli dráhy jako předem připravené trasy pro uspokojování žádostí dopravců o jízdu ad hoc vlaků. Kapacita dráhy se pro jejich jízdu přiděluje případ od případu (*ad hoc*);

b) *následy*: trasy, které nemají přidělenou kapacitu dráhy. Slouží provozovateli dráhy pro uspokojování žádostí dopravců o jízdu ad hoc vlaků a řídí se jízdním řádem určené (kmenové) trasy a konkrétní časovou polohou, vytvořenou v procesu posouzení a přidělení kapacity dráhy případ od případu (*ad hoc*). Přidělují se pouze v mimořádných případech ve formě kopie nejvhodnější trasy z GVD (každá smí mít nejvýše tři následy).

c) *trasy zvláštních vlaků*:

ca) *trasy, jejichž jízdní řád není obsažen v GVD*. Zpracovávají se v případě, že požadavek dopravce o jízdu ad hoc vlaku nelze uspokojit nabídkovou trasou ani následem. Kapacita dráhy se pro jejich jízdu přiděluje případ od případu (*ad hoc*). Za trasu zvláštního vlaku se považuje i změna trasy s již dříve přidělenou kapacitou dráhy z důvodu odklonu (dle kapitoly 4.8.4 Prohlášení o dráze pro rok 2023 [22] se tato přiděluje bezplatně);

cb) *trasy vlaků*, u kterých sice byla známa žádost dopravce při tvorbě GVD, ale jde o vlaky s *minimální četností jízdy*. V tomto případě mají tyto vlaky přidělenou kapacitu dráhy konkrétnímu dopravci a jejich jízdní řád je zařazen do sešitu jízdních řádů zvláštních vlaků.

Článek 2221 téhož předpisu pak umožňuje alternativní použití pravidelné trasy, která není některý den využita. V takovýto den je považována za trasu nabídkovou bez přidělené kapacity dráhy příslušnému dopravci. Totéž platí, pokud byla trasa dopravcem odřeknuta.

Podle článku 153 SŽDC D7 [20] za správnost a úplnost žádosti a požadavku ad hoc zodpovídá dopravce, kontrolu pak provádí schvalovatel (přídělcce kapacity) a provozní dispečer před vyhlášením v Plánu vlakové dopravy. Dopravce musí uvést veškeré mimořádnosti na vlaku.

Směrnice SŽDC č. 70 pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC [25] definuje lhůty pro podání a vyřízení žádostí o kapacitu ad hoc. Tyto lhůty (od obdržení žádosti) se liší podle toho, zda jde o vnitrostátní či mezinárodní vlak veřejné či neveřejné, osobní či nákladní dopravy. Lhůta pro vyřízení žádosti u veřejné osobní dopravy činí 35 dnů, u ostatní mezistátní dopravy 20 dnů (u jednorázového určení JŘ 15 dnů), u vnitrostátního vlaku 18 dnů (5 dnů u neveřejné osobní dopravy, pokud dopravce nežádá vypracování JŘ). Pro ad hoc vnitrostátní nákladní vlak vedený ve zbytkové kapacitě je lhůta pro vyřízení nejdéle 12 hodin (v případě manipulací na trase 72 hodin). Pro určení JŘ ve zbytkové kapacitě dráhy platí stejné podmínky.

SŽ má možnost navrhnout i trasu mimo časový rámec požadovaný dopravcem, pokud nelze uspokojit tyto požadavky dopravce.

Za změnu trasy a žádost o novou kapacitu dráhy se dle článku 19 Směrnice SŽDC č 70 [25] považuje:

- a) prodloužení trasy;
- b) zkrácení trasy
- c) jízda po jiném než přiděleném úseku trasy (odklonová trasa), vyjma případů jízdy objízdnou trasou;
- d) přesun časové polohy mimo časový rámec přidělené kapacity dráhy;
- e) změny parametrů vlaku podle ustanovení předpisu SŽDC D1 [19], tj. v podstatě tzv. mimořádnosti na vlaku (viz podkapitola o operativním řízení provozu).

Článek 20 téže směrnice uvádí zásady pro konstrukci ad hoc tras. Nově konstruovaná trasa nesmí narušovat trasu jiného, již zkonstruovaného vlaku, který jede podle svého kalendáře v daný den či období. Pokud však žadající dopravce doloží písemný souhlas dopravce s narušením jeho trasy, nebo pokud došlo ke vzdání se kapacity rušeného vlaku na daný den (dny), je možno takovou trasu narušit. Výluky dopravní služby se při konstrukci akceptují, pokud dopravce nepožádal o jejich zrušení a/nebo provozní obvod SŽ nedal ke zrušení souhlas. Při konstrukci se uvažují již oznámené výlukové plány. Přednostně se obsazují nabídkové (katalogové) trasy.

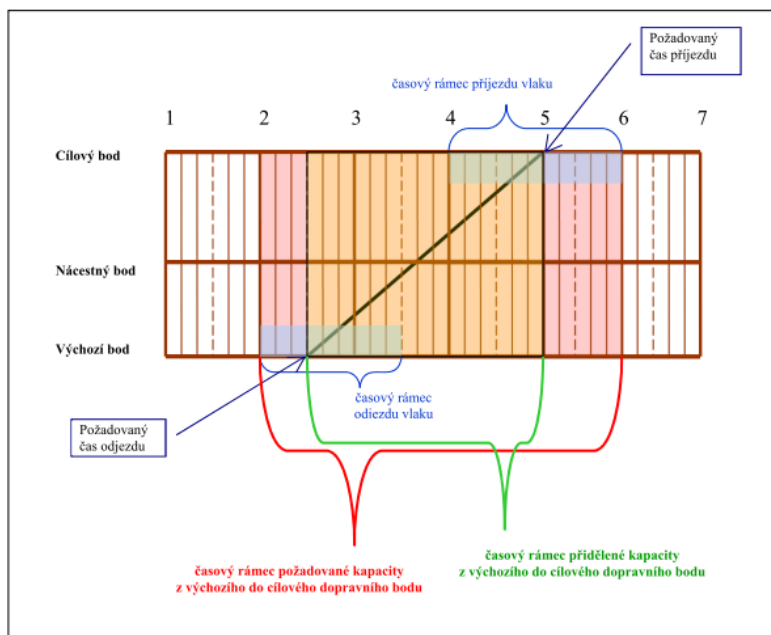
U žádostí podaných prostřednictvím KADR je možno vytvořit až tři různé návrhy tras, z nichž si dopravce může vybrat. Pokud se žádným nesouhlasí, může žádost vrátit zpracovateli k přepracování. Pokud však nelze vytvořit jiné návrhy, zpracovatel žádost zamítne (článek 22 téže Směrnice SŽDC č 70 [25]).

Dopravci si všechny služby požadované v dopravních bodech projednávají přímo s dotčeným provozním obvodem a výsledky projednání uvedou v žádosti o kapacitu. Je-li to nutné, může zpracovatel projednat možnosti obsazení kolejí a nástupištních hran s dotčenými provozními obvody (zejména v případě dlouhodobého pobytu).

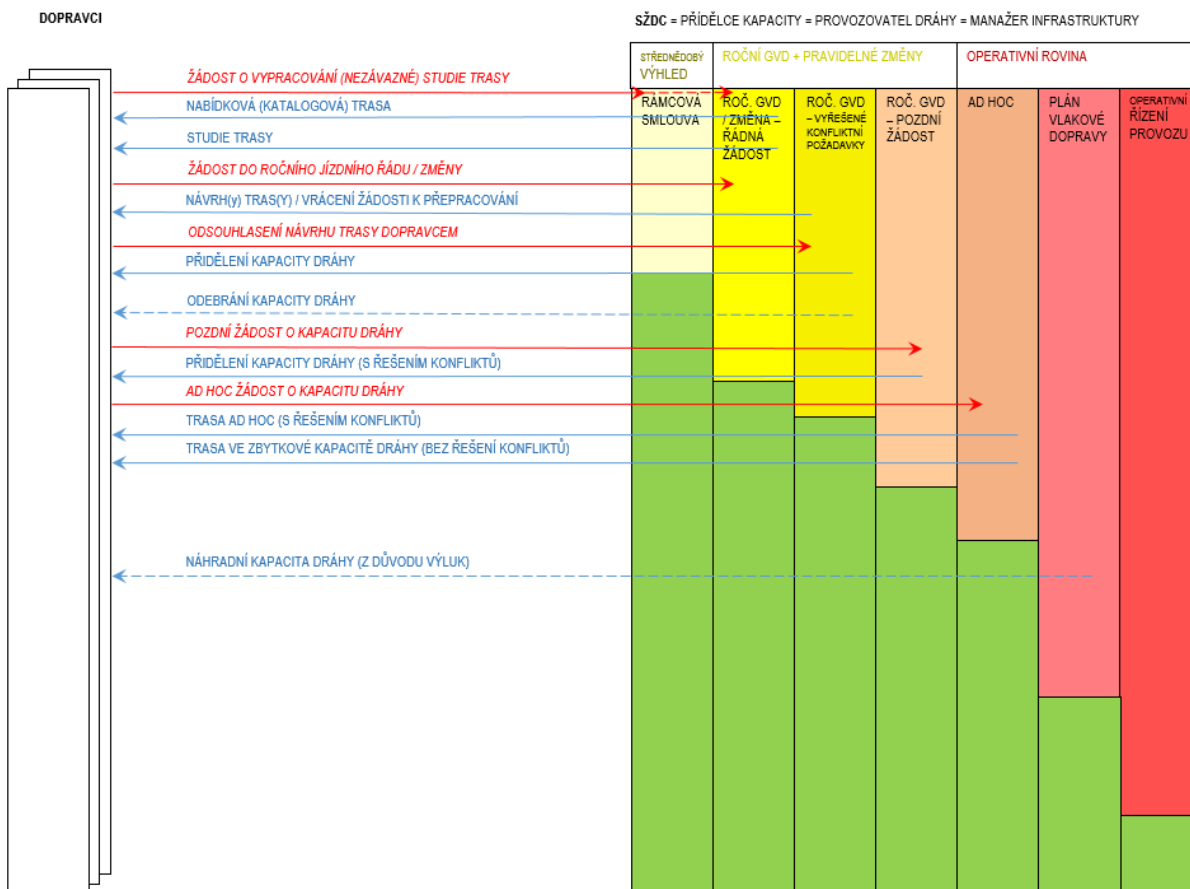
Ad hoc trasy jsou tedy buď nabídkové (katalogové), trasy zvláštního vlaku anebo následu (článek 26 téže směrnice).

Při konstrukci *trasy ve zbytkové kapacitě dráhy* může být vlak zaveden buď v nabídkové (katalogové) trase, anebo jako násled. Při konstrukci se neřeší konflikty mezi stávajícími trasami a nově konstruovanou trasou. Případné konflikty se řeší operativně během jízdy vlaku, přičemž jízda vlaku v trase ve zbytkové kapacitě dráhy musí být organizována tak, aby nenarušila jízdu vlaků vedených v trasách přidělených jízdním řádem nebo trasách ad hoc (článek 25 téže směrnice).

Zvláštním případem přidělování kapacity de facto v režimu ad hoc, ovšem s nejkratší možnou lhůtou, je přednostní přidělování kapacity za účelem odvozu uvázlého vlaku (Část čtvrtá, Kapitola VII SŽDC D7 [20]). Obdobně při konstrukci ad hoc trasy pro mimořádnou dopravu, na které je veřejný zájem (§ 38 odstavec 3, zákona č. 266/1994 [25]), a měřících a diagnostických jízd vedených za přechodného omezení provozování dráhy (dle § 23b, odst. 1 téhož zákona) neplatí pravidla uvedená v bodě 20.1 článku 20 Směrnice SŽDC č. 70 [25]. V těchto případech není nutné žádat o souhlas dopravců s narušením jejich tras.



Obr. 2. Grafické znázornění časového rámce při přidělování kapacity dráhy [25].



Obr. 3. Znárodnění procesu přidělování kapacity na SŽ. Červeně jsou vyznačeny informační toky ze strany dopravců, modře informační toky či úkony SŽ. Zeleně je ilustrována zbylá využitelná kapacita dráhy po uplynutí příslušné fáze [Zdroj: vlastní (předchozí projekt TAČR)].

5 Shrnutí pro Rychlá spojení v ČR

Legislativa EU i ČR upravující přidělování kapacity dráhy ponechává značnou volnost přidělcí kapacity, kterým je v ČR provozovatel dráhy, tedy SŽ. Zároveň prakticky neexistují ustanovení, zabývající se specificky VRT či její sítí.

SŽ ve svých směrnících, předpisech a dalších interních normativních aktech, počínaje každoročním Prohlášením o dráze, poměrně přesně specifikuje technický proces přijímání žádostí o kapacitu dráhy, případnou koordinaci požadavků na kapacitu a následně přidělování této kapacity podle různých stupňů včasnosti (od ročního jízdního řádu po ad hoc), avšak vyhýbá se jakýmkoli středně- a dlouhodobým koncepčním krokům v oblasti systematické a cílené koordinace kapacity pro různé druhy železniční dopravy – osobní dálkovou (s případným rozlišením VRT), regionální, příměstskou a nákladní dopravu.

Jistou nadějí v tomto směru skýtá evropský projekt Timetabling and Capacity Redesign (TTR) pro chytrý management kapacity dráhy s cílem od základu zlepšit proces přidělování kapacity na úrovni jednotného evropského železničního prostoru pro zvýšení konkurenceschopnosti železničního odvětví, realizovaný evropským sdružením přidělců kapacity RailNetEurope (RNE), a jehož se za ČR aktivně účastní i SŽ. Řešitelský tým navázal kontakt s odborně příslušnými zástupci Odboru jízdního řádu Generálního ředitelství SŽ.

6 Seznam zdrojů

- [1] Abril, M. et al.: An assessment of railway capacity, *Transport. Res. Part E* (2007), doi:10.1016/j.tre.2007.04.001
- [2] Drábek, M.: Periodic Freight Train Paths in Network. Dizertační práce. ČVUT v Praze Fakulta dopravní, Praha, 2014. Dostupné online: https://takt.fd.cvut.cz/download/Drabek-Dis/Drabek_thesis.pdf
- [3] Drábek, M.: Propustnost tratí a uzlů. Přednáška pro Drážní společnost při ČVUT FD, Praha, červen 2007.
- [4] European Council, Council of the European Union: The 4th railway package: Improving Europe's railways. Poslední revize 22. 4. 2016. Dostupné online: <http://www.consilium.europa.eu/en/policies/4th-railway-package/>
- [5] Evropská komise: BÍLÁ KNIHA. Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Brusel, 2013. Dostupné online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN>
- [6] Evropská komise: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Brusel, 2010. Dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32010R0913>
- [7] Evropská komise: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU. Brusel, 2013. Dostupné online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R1315&from=CS>
- [8] Evropská komise: Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnicích. Brusel, 2016. Dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32016R2338>
- [9] Evropská komise: Prováděcí nařízení Komise (EU) 2016/545 ze dne 7. dubna 2016 o postupech a kritériích týkajících se rámcových dohod pro přidělování kapacity železniční infrastruktury. Brusel, 2016. Dostupné online: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2016.094.01.0001.01.CES
- [10] Evropská komise: Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/2075 ze dne 4. září 2017, kterým se nahrazuje příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Brusel, 2017. Dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A32017D2075>
- [11] Evropská komise: Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění). Brusel, 2012. Dostupné online: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX:32012L0034>
- [12] Evropská komise: Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční

- infrastruktury. Brusel, 2016. Dostupné online: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2016.352.01.0001.01.CES
- [13] Ministerstvo dopravy: Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. Praha, březen 2021. Dostupné online: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled>
- [14] Ministerstvo dopravy: Koncepce veřejné dopravy 2020-2025 s výhledem do roku 2030. Praha, září 2020. Verze 2.1. Dostupné online: <https://www.mdcr.cz/getattachment/Dokumenty/Verejna-doprava/Pravni-predpisy/Zelena-a-bila-kniha-koncepce-verejne-dopravy/Koncepce-verejne-dopravy.pdf.aspx>
- [15] Ministerstvo dopravy: Ročenka dopravy České republiky 2015, s. 70. Praha, nedatováno. Dostupné online: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2015.pdf
- [16] Ministerstvo dopravy: Vyhláška 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Praha, 2015. Dostupné online: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1995-173>
- [17] Národní technologická platforma Interoperabilita železniční infrastruktury: Implementace požadavků Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a interakce s TSI – Infrastruktura. Studie pro Ministerstvo dopravy. Praha, 2015
- [18] RailNetEurope - <http://www.rne.eu/>
- [19] SŽDC D1. Dopravní a návěštní předpis. Praha, 1. 5. 2015. Dostupné online: https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/139626480/SZDC_D1_sezm1az_4_20180610.pdf/4dbfbf74-4bfa-41ce-9025-93de532325b9?download=true
- [20] SŽDC D7. Předpis pro operativní řízení provozu ve znění změny č. 1. Praha, 1. 1. 2016
- [21] SŽDC (ČSD) V7. Trakční výpočty. Praha, 14. 11. 1979.
- [22] SŽ, s. o.: Prohlášení o dráze celostátní a dráhách regionálních. Platné pro přípravu jízdního řádu 2023 a pro jízdní řád 2021. Účinné od 11. 12. 2021. Č.j. 163021/2021-SŽDC-GŘ-O5. Dostupné online: https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/142933391/cj163019_Prohl%C3%A1%C5%A1en%C3%AD+2023_CaR_web.pdf/62879fbb-0471-4cb6-acd6-274523d492c5
- [23] SŽDC, s. o.: Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky. Praha, 2006. Dostupné online: https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/139626480/SM_16L2005.ZIP/ca8a89a1-66eb-4370-b3a6-dd1ea14e10e8?download=true
- [24] SŽDC, s. o.: Směrnice SŽDC č. 69. Směrnice pro tvorbu jízdního řádu státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Praha, 13. 12. 2015
- [25] SŽDC, s. o.: Směrnice SŽDC č. 70. Směrnice pro přidělování kapacity dráhy ad hoc a využívání přidělené kapacity dráhy na tratích provozovaných SŽDC. Praha, 1. 7. 2013
- [26] SŽDC, s. o.: Směrnice SŽDC č. 83. Tvorba a používání Tabulek traťových poměrů. Praha, 10. 12. 2012

- [27] SŽDC, s. o.: Směrnice SŽDC č. 104. Provozní intervaly a následná mezidobí . Praha, 1. 10. 2013
- [28] Šimral, P.: Jak získat potřebnou kapacitu dráhy pro nákladní vlaky hned a bez významných a nákladných opatření? METTRANS Rail s. r. o., Praha, 23. 6. 2013. Nepublikováno.
- [29] UIC: Capacity. UIC Code 406. 1st edition. UIC, Paris, June 2004. ISBN 978-2-7461-0802-X.
- [30] UIC: Capacity. UIC Code 406. 2nd edition. UIC, Paris, June 2013. ISBN 978-2-74612159-1.
- [31] Usnesení vlády České republiky ze dne 16. prosince 2019 č. 917 o aktualizaci Národního programu snižování emisí České republiky. Dostupné online: https://www.dataplan.info/img_upload/7bdb1584e3b8a53d337518d988763f8d/usneseni-vlady-917_2019.pdf
- [32] Usnesení vlády České republiky ze dne 2. prosince 2015 č. 978 o Národním programu snižování emisí České republiky. Dostupné online: <https://apps.odok.cz/attachment/-/down/VPRAA4ZB6FRO>
- [33] Walter, S.: A Three-Dimensional Train Graph Approach for Infrastructure Upgrade Decisions in Mixed-Traffic Integrated Timetables. TU Graz, Institute of Railway Engineering and Transport Economy. In: IT15.RAIL, Zürich, 12. 6. 2015.
- [34] Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Dostupné online: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-194>
- [35] Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách ve znění pozdějších předpisů. Praha, 2015. Dostupné online: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>
- [36] Zákon č. 320/2016 Sb. o Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Praha, 2016. Dostupné online: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2016-320>
- [37] RailNetEurope: TTR. Dostupné online: <https://ttr.rne.eu/>
- [38] Michl, Z., Drábek, M. a kol.: Optimalizace rozvoje železničního systému v ČR z hlediska přepravních potřeb. [Výzkumná zpráva] Praha: Technologická agentura ČR, 2016. Zpráva č. 1.