

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Posouzení možnosti vstupu soukromého dopravce na železniční dopravní
trh v České republice**

Bc. Dana Bísková

Diplomová práce

2008

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Dana BÍSKOVÁ**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Posouzení možnosti vstupu soukromého dopravce na železniční dopravní trh v České republice**

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

Úvod

1. Vývoj železniční dopravy
2. Rozbor legislativy vztahující se k drážní dopravě v ČR
3. Analýza současné situace na trhu v ČR
4. Případová studie - založení společnosti a vstup na trh


Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2007**
Termín odevzdání diplomové práce: **26. května 2008**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

dne *30. 11. 2007*

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala Ing. Ivu Drahotskému, Ph.D. za cenné připomínky a odborné rady, kterými přispěl k vypracování této diplomové práce. Za poskytnutí interních informací děkuji společnostem Viamont, Jindřichohradecké místní dráhy, OKD, Doprava, Veolia Transport, Slezskomoravská dráha a společnosti Loko trans. Děkuji také panu Ing. Lehovcovi z Drážního úřadu, paní Kolářové z České pojišťovny a panu Baštovi, vedoucímu oddělení kapacity dráhy Správy železniční dopravní cesty za ochotu a trpělivost.

SOUHRN

Práce je zaměřena na vývoj, kterým železniční dopravní trh procházel, především pak na to, jak byl a je tento trh ovlivňován Evropskou unií a jaký vliv to mělo na legislativu ČR. I přes transformaci v roce 2003 je stále nejsilnějším železničním dopravcem v České republice společnost České dráhy. Je to dáno jejím nerovným postavením na trhu, protože je zároveň dopravce i provozovatel dráhy. Obtížnost vstupu na železniční trh se autorka pokusila přiblížit analýzou situace na tomto trhu a následnou případovou studií.

KLÍČOVÁ SLOVA

liberalizace, transformace, České dráhy, Správa železniční dopravní cesty, regulace, licence, osvědčení, kapacita dopravní cesty, Drážní úřad, závazek veřejné služby

TITLE

Appreciation of enter occasion of self-employed carrier on the railway service market in Czech Republic

ABSTRACT

My work is about development of railway service market, especially on influence of Europe Union on this railway service market and on the legislation. On the year 2003 the transformation of the company České dráhy, s. p. has run, but this company is all the time the strongest carrier in the Czech Republic. It is given of its unequal position on the market, because the company is both carrier and operator of the carriage way. I show the difficulty of enter on this market with help of analyse of situation on the railway service market and of the case study.

KEYWORDS

liberalization, transformation, České dráhy, Railway Infrastructure Administration, regulation, licence, certificate, capacity of the carriage way, Rail Authority, commitment of public service

Obsah

OBSAH	6
ÚVOD	8
1 VÝVOJ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	10
1.1 PRVNÍ ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK	11
1.1.1 První železniční balíček ve vztahu k Bílé knize.....	11
1.2 DRUHÝ ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK.....	13
1.2.1 Evropská železniční agentura.....	13
1.3 TŘETÍ ŽELEZNIČNÍ BALÍČEK.....	14
1.4 DOPAD ŽELEZNIČNÍCH BALÍČKŮ NA ŽELEZNICI ČR.....	15
1.4.1 Transformace ČD, s. o.....	15
1.4.2 Drážní inspekce	20
1.4.3 Úřad pro regulaci železničního sektoru	21
1.5 EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA PRO ROK 2010 : ČAS ROZHODNOUT	22
1.6 ÚMLUVA O MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVĚ (COTIF)	23
1.6.1 OTIF	23
1.6.2 CIV.....	25
1.6.3 CIM.....	25
1.7 DOHODA SMGS A SMPS	26
1.8 ORGANIZACE PRO SPOLUPRÁCI ŽELEZNIC (OSŽD)	26
1.9 OSTATNÍ MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ ORGANIZACE	27
2 ROZBOR LEGISLATIVY VZTAHUJÍCÍ SE K DRÁŽNÍ DOPRAVĚ V ČR.....	29
2.1 DOPRAVNÍ POLITIKA ČR NA LÉTA 2005 - 2013.....	29
2.2 ZÁKON Č. 266/1994 SB., O DRAHÁCH	30
2.2.1 Regulace provozování dráhy	30
2.2.2 Regulace provozování drážní dopravy	32
2.2.3 Státní správa a státní dozor.....	35
2.3 VYHLÁŠKA 351/2004 SB., O ROZSAHU SLUŽEB POSKYTOVANÝCH PROVOZOVATELEM DRÁHY DOPRAVCI.....	36
2.4 VYHLÁŠKA 173/1995 SB., KTEROU SE VYDÁVÁ DOPRAVNÍ ŘÁD DRAH	37
2.5 VYHLÁŠKA 429/2001 SB., O PODROBNOSTECH PROKAZOVÁNÍ FINANČNÍ ZPŮSOBILOSTI K PROVOZOVÁNÍ DRÁHY CELOSTÁTNÍ NEBO DRÁHY REGIONÁLNÍ, O ZPŮSOBU PROKAZOVÁNÍ FINANČNÍ ZPŮSOBILOSTI K PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY NA DRÁZE CELOSTÁTNÍ NEBO NA DRÁZE REGIONÁLNÍ A O DOPLŇKOVÝCH PŘEPRAVNÍCH SLUŽBÁCH.....	38
2.6 NAŘÍZENÍ VLÁDY 1/2000 SB., O PŘEPRAVNÍM ŘÁDU PRO VEŘEJNOU DRÁŽNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU	39
2.7 VYHLÁŠKA 175/2000 SB., O PŘEPRAVNÍM ŘÁDU PRO VEŘEJNOU DRÁŽNÍ A SILNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVU	40
2.8 VYHLÁŠKA 241/2005 SB., O PROKAZATELNÉ ZTRÁTĚ VE VEŘEJNÉ DRÁŽNÍ OSOBNÍ DOPRAVĚ A O VYMEZENÍ SOUBĚŽNÉ VEŘEJNÉ OSOBNÍ DOPRAVY	40
2.9 VYHLÁŠKA 376/2006 SB., O SYSTÉMU BEZPEČNOSTI PROVOZOVÁNÍ DRÁHY A DRÁŽNÍ DOPRAVY A POSTUPECH PŘI VZNIKU MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ NA DRÁHÁCH	41
2.10 ZÁKON 526/1990 SB., O CENÁCH.....	41
2.11 ZÁKON 265/1991 SB., O PŮSOBNOSTI ORGÁNŮ ČESKÉ REPUBLIKY V OBLASTI CEN ...	42

2.12	VÝMĚR MINISTERSTVA FINANCÍ Č. 01/2008, KTERÝM SE VYDÁVÁ SEZNAM ZBOŽÍ S REGULOVANÝMI CENAMI	42
2.13	NOVELA ZÁKONA O AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI ČESKÉ DRÁHY (DOSUD VEDENO JAKO SNĚMOVNÍ TISK 380/0)	45
3	ANALÝZA SOUČASNÉ SITUACE NA TRHU V ČR.....	46
3.1	OSOBNÍ DOPRAVA.....	46
3.1.1	České dráhy, a. s.....	47
3.1.2	Veolia transport Česká republika a.s.	50
3.1.3	OKD, Doprava, akciová společnost	51
3.1.4	RAILTRANS s.r.o.....	51
3.1.5	Jindřichohradecké místní dráhy a.s.....	52
3.1.6	Viamont a.s.	53
3.2	NÁKLADNÍ DOPRAVA.....	54
3.2.1	České dráhy, a. s., ČD Cargo, a.s.	55
3.2.2	RAILTRANS s.r.o.....	56
3.2.3	OKD, Doprava, akciová společnost	56
3.2.4	Jindřichohradecké místní dráhy a.s.....	56
3.2.5	Viamont a.s.	56
3.2.6	Slezskomoravská dráha, a.s.	57
3.2.7	Loko Trans s.r.o.....	57
3.2.8	Unipetrol Doprava,s. r. o.	58
4	PŘÍPADOVÁ STUDIE – ZALOŽENÍ SPOLEČNOSTI A VSTUP NA TRH	60
4.1	INFORMACE O SPOLEČNOSTI	60
4.1.1	Základní informace o společnosti.....	61
4.1.2	Vozový park	62
4.2	VZNIK SPOLEČNOSTI.....	62
4.2.1	Společenská smlouva	63
4.2.2	Ohlášení nové živnosti	63
4.2.3	Zápis do obchodního rejstříku.....	63
4.3	ZAČÁTEK PROVOZOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	64
4.3.1	Licence.....	64
4.3.2	Osvědčení dopravce.....	65
4.3.3	Přidělení kapacity dopravní cesty	66
4.3.4	Pojištění odpovědnosti za škodu drážního dopravce.....	66
4.3.5	Smlouva o provozování drážní dopravy	67
	ZÁVĚR	68
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	70
	SEZNAM TABULEK	75
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	76
	SEZNAM ZKRATEK	77
	SEZNAM PŘÍLOH	78

Úvod

Železniční doprava je tak trochu zvláštní dopravní obor. Nabízí služby, které užívá většina lidí, ale o kterých vlastně většina lidí nic neví. Je to doprava, které se nabízí v dnešní době obrovské možnosti růstu, ale ona ve svém vývoji přesto stagnuje nebo dokonce klesá, je to obor, který často mluví o modernizaci, ovšem je proslulý svou zastaralostí...

A železniční dopravní trh? Ten tak trochu připomíná pohádku. A jak to tak u pohádek bývá, nikdo se nad dějem nepozastaví a nepoklepe si na čelo ani nezakroučí s podivem hlavou. Proč by to vlastně také kdokoliv dělal, vždyť pohádkový svět je smyšlený a pokud z tohoto pohádkového vlaku vystoupíme, pohádkový děj pro nás tak skončí. A pokud se přeci jenom v tom nekonečném množství dětek, které pohádky tolik milují, najde některé, které řekne: „maminko, proč...?“, vysvětlí mu maminka, že pohádky nemají svá „protože“, protože tak to u pohádek prostě chodí, protože do světa, kde žijí vodníci, čerti, princezny a železniční dopravní trh tam se maminky a tatínkové dostat nemohou a dětičky jen ve snách a to ještě jen v případech, že jsou celý den hodné a spapají celý oběd.

A tak dál napříč moderním světem žije za devatero horami, devatero řekami a devatero lesy rádobý mocný král (naše vláda) v maličké, ale hrdé zemi Transportálii (České republice) a má čtyři sličné dcery. Nejmladší se jmenuje Letněna (letecká doprava), druhá nejmladší je Silněna (silniční doprava), druhá nejstarší je Vodněna (vodní doprava) a ta nejstarší je Vlakeněna (železniční doprava). Mladší dcery už jsou dávno provdány a žijí si svými různě úspěšnými životy.

Jen ta nejstarší je stále bez chotě. Vlakeněna je ze všech dcer nejbohatší (jedna z nejhustších sítí kolejí), nejchytřejší (systém zabezpečovacích zařízení), nejhlavnější (nižší nehodovost než například u silniční dopravy) a nejkrásnější (šetrná k životnímu prostředí). A tak právě možná proto král tolik otálel s jejím provdáním a možná čekal na ženicha, jako byl král Evropák (Evropská unie), který by se mu zdál Vlakeněny nejhodnějším.

Jenže než k svatbě mohlo dojít, přilétl do království tisícíhlavý drak (České dráhy), který se stal velmi obtížnou překážkou provdání Vlakeněny. O zdoání draka se snažili nejen princové a rytíři vyslaní samotným králem Evropákem, jako byl například princ První (první železniční balíček), ale samozřejmě i panošové ze samotné Transportálie, ke kterým se řadí například páže Viamont nebo Railtrans.

Některým se podařilo drakovi setnout deset hlav, některým jednu, ovšem Transportálie zůstává stále zahalena v černé, protože nikdo draka nedokázal zabít bodnutím do srdce a se svým stále velmi vysokým počtem hlav má princeznu i nadále ve své moci.

A co vlastně dělá král? Posílá drakovi zatím celé houfy krásných panen (závazky veřejné služby), které místo toho, aby draka oslabovali, ho v bojích proti zahraničním i tuzemským odvážlivcům posilují a přes to, že třímá v rukou ten nejostřejší meč (novela zákona o akciové společnosti České dráhy) schovává se dosud ve svém paláci a namísto, aby drakovi hrozil prstem, hrozí drak prstem králi.

1 Vývoj železniční dopravy

O období před rokem 1989 je všeobecně známo, že soukromé vlastnictví nebo podnikání bylo absolutní tabu – nevyjímaje železnici. V ČR a celém socialistickém bloku se prosazovala myšlenka levné železnice, ceny byly až do roku 1989 uměle udržovány na nízké úrovni, čemuž tedy odpovídala i úroveň služeb a kvalita infrastruktury. Rozvoj se zabýval zvyšováním propustnosti tratí pro nákladní dopravu. Rychlost osobní dopravy byla až druhořadým problémem.

Inhed po pádu “železné opony” v 90. letech vypluly na povrch až příliš velké rozdíly mezi železnicemi východu a západu. Projevilo se to v zastaralosti vozového parku a špatným stavem železniční infrastruktury. Zde je nutno ještě poznamenat, že stav železniční infrastruktury v ČSSR byl jeden z nejhorších v celém socialistickém bloku.

Polistopadový vývoj v České republice je obdobou evropských zkušeností. Liší se pouze tím, že k němu došlo v podstatě v kratším časovém období. Co trvalo v západní Evropě desetiletí, zde proběhlo za několik let. Tak jako v zahraničí, tak i v ČR jsou zřejmé okolnosti podporující nejen zachování, ale i rozvoj železniční dopravy. Mezi důvody, které tento trend vyvolaly patří především nárůst počtu dopravně přetížených míst na hlavních silničních tazích, dopravních kongescí ve městech a růst zátěže životního prostředí, což oslabuje hlavní výhody silniční dopravy, která v postkomunistické době začala na dopravním trhu velmi rychle dominovat.

Tato situace si vyžádala velké množství legislativních, ale i strukturálních změn, které měly a mají uvést nepříznivou situaci na únosnou úroveň. Ke sledování tohoto cíle dopomohla a stále dopomáhá i Evropská unie. A musím uznat, že se jedná opravdu o tvrdý oříšek, který si Evropská unie dala za úkol rozlousknout. Železniční doprava v ČR totiž pokulhává za tou evropskou už co se týče dopravní cesty. Železniční síť ČR patří co do hustoty mezi vyspělejší země. Ve srovnání s průměrem EU je tato hodnota přibližně dvojnásobná. Totéž bohužel nelze prohlásit o podílu elektrizovaných tratí na celkovém počtu. K tomu, aby zanedbaná železniční infrastruktura v České republice dosáhla standardní úrovně německých nebo rakouských železnic (bez vysokorychlostních tratí), by totiž bylo třeba nejméně 200 miliard Kč.

S problémy s infrastrukturou jsou svázány i problémy s tržním prostředím. Rozvíjet železniční dopravu na evropském trhu, který je rozštěpen na vnitrostátní síť, není jednoduché. Mezi překážky patří technická rozdílnost různých železničních systémů

a neochota některých vlád vystavit své železnice vnější konkurenci. Evropské společenství postupně provozovatelům železničních služeb rozšiřuje možnosti přístupu k sítím v celé Evropě. Na počátku devadesátých let byl zaveden jistý stupeň liberalizace a po něm v letech 2001 a 2004 následovaly dva hlavní legislativní balíčky.

1.1 První železniční balíček

Tento balíček vstoupil v platnost dne 15. března 2001 a měl být transportován do vnitrostátních právních předpisů jednotlivých států přesně do dvou let (tedy do 15. března 2003).

Obsah prvního železničního balíčku:

- Směrnice 2001/12/ES, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Cílem této směrnice je především dosažení manažerské nezávislosti železničních podniků, řeší přístup k dopravní infrastruktuře a právo tranzitu po železniční infrastruktuře, snaží se zajistit zdravý finanční základ pro podniky a odděluje účty infrastruktury a provozování dopravních služeb.),
- Směrnice 2001/13/ES, kterou se mění směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům (Cílem této směrnice je udělování licencí železničním podnikům, snaží se dosáhnout vzájemného uznávání licencí a řeší osvědčení o bezpečnosti, které podniky navíc potřebují.),
- Směrnice 2001/14/ES, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti,
- Směrnice 2001/16/ES, o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.

V říjnu 2003 Evropská komise u Evropského soudního dvora (ESD) zažalovala devět členských států za neoznámení promítnutí Prvního souboru opatření k přepravě po železnici do státní legislativy. V květnu 2004 pět zemí (Rakousko, Německo, Řecko, Švédsko, Velká Británie) stále ještě nedodalo toto oznámení, a dva členské státy (Irsko a Lucembursko) promítly do svých státních legislativ jenom jednu nebo dvě směrnice.

1.1.1 První železniční balíček ve vztahu k Bílé knize

Co se týče dopravní politiky, měl železniční balíček zajistit především **vytvoření mezinárodního trhu v železniční dopravě**. Bílá kniha uvádí jako jednu z podmínek, aby tohoto bylo dosaženo oddělení účetnictví dopravní cesty a provozování dopravy. Dává tedy

možnost provozovatelům infrastruktury obchodovat s dostupnou kapacitou infrastruktury tak, aby ve výsledku bylo zajištěno její optimální a účelné využití. Dosud byl totiž tento trh značně diskriminační a různě „pokřivený“ z důvodu libovolného přidělování kapacit. K zajištění transparentnosti a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře, by se měly veškeré informace nezbytné k uplatnění práva přístupu zveřejňovat ve zprávě o síti.

Balíček poukazuje na potřebu minimalizovat narušování hospodářské soutěže, které může vzniknout mezi infrastrukturami nebo mezi různými druhy dopravy v důsledku podstatných rozdílů v zásadách zpoplatnění infrastruktury (poplatky musí být takové, aby umožňovali uspokojit požadavky trhu) a v principech jejího přidělování. Zpoplatnění infrastruktury mělo být stanoveno ve výši nákladů skutečně vzniklých provozováním vlakové dopravy. Protože je infrastruktura přirozený monopol, je nezbytné podněcovat provozovatele infrastruktury ke snižování nákladů a k efektivnímu řízení infrastruktury.

Aby bylo řízení a využívání železniční infrastruktury účinné, řádné a nediskriminační je nutností zřízení regulačního subjektu dohlížejícího na uplatňování těchto pravidel Společenství a působícího jako odvolací subjekt.

Vstup nových provozovatelů na otevřený trh zvýší konkurenceschopnost tohoto sektoru a podpoří se tím zároveň zdravá hospodářská soutěž. Současné regulační překážky pracují ovšem v neprospěch vstupu nových společností na trh. Jedna z překážek je především špatné nebo žádné oddělení subjektů provozujících infrastrukturu a těch, kteří provozují dopravní služby. Podniky navíc nemají jasné komerční cíle, které by jim umožnily provést rozlišení mezi nákladní dopravou a osobní dopravou. Skutečností je, že v některých zemích železniční společnosti nejen vlastní infrastrukturu, ale též provozují vlaky, přidělují práva na využívání dopravní sítě a samy vlastní bezpečnostní kontroly.

Nikdy se nedá hovořit o naprosté konkurenceschopnosti, pokud nebude nejprve vyřešena **interoperabilita** vlaků (což je vlastně jejich schopnost jet na jakémkoliv úseku dopravní cesty). Mezi sítěmi v Evropě jsou patrné významné rozdíly. A právě to byla jedna z příčin, proč došlo při otevření trhů k obrovskému nárůstu právě silniční dopravy.

Jak je patrné ze všech statistik nehodovosti, jsou silniční a železniční doprava, co se týče počtu nehod, dva naprosto nesrovnatelné pojmy (pro srovnání rok 2006: 187 965 dopravních nehod na silnicích, 233 nehod na železnici). Ale je také známo, že železniční nehody mají často katastrofičtější scénář, než silniční a proto se i tady Bílá kniha zabývá **bezpečností**. První železniční balíček nabádá k zavedení opatření ve všech členských státek,

kteřá zajistí, aby se od všech Źelezničnícĥ licencovanȥch podniků požadovalo držení příslušného Osvědčení o bezpečnosti ještě před tím, než začnou působit na území členského státu. Toto potvrzení je důkazem, že zaměstnanci získali nezbytné školení v souladu s dopravními předpisy uplatňovanými provozovatelem infrastruktury a že splňují bezpečnostní požadavky, že všechny vlaky v jeho vozovém parku byly schváleny veřejným orgánem nebo provozovatelem infrastruktury a splňují provozní pravidla pro danou dráhu..

1.2 Druhý Źelezničnícĥ balícĥek

Zastánci Źelezničnícĥ dopravy považovali vymoženosti prvního balícĥku za příliš opatrné. Jak se ukázalo, panoval v oblasti Źelezničnícĥ dopravy názor, že je potřeba postup liberalizace urychlit. V roce 2002 Komise proto předložila druhý Źelezničnícĥ balícĥek, jehož cílem bylo urychlení liberalizace nákladnícĥ dopravy. Druhý Źelezničnícĥ balícĥek byl schválen 22. dubna 2004 Evropským parlamentem.

Obsah druhého Źelezničnícĥ balícĥku:

- Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti Źeleznic Společenství a o změně směrnice 95/18/ES o vydávání licencí Źelezničnícĥ podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity Źelezničnícĥ infrastruktury, vybírání poplatků za užívání Źelezničnícĥ infrastruktury a o ověřování bezpečnosti,
- Směrnice 2004/50/ES pozměňující směrnici 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního Źelezničnícĥ systému a směrnici 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčnícĥ Źelezničnícĥ systému,
- Směrnice 2004/51/ES pozměňující směrnici 91/440/EHS o rozvoji Źeleznic Společenství,
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 881/2004/ES o založení Evropské Źelezničnícĥ agentury.

1.2.1 Evropská Źelezničnícĥ agentura

European Railway Agency (ERA) formálně vznikla v roce 2004 na základě nařízení č. 881/2004, ve kterém jsou stanoveny úkoly agentury, složení agentury, pracovní postupy a zastoupení odvětví Źeleznic. Agentura má dvě sídla, která se obě nacházejí ve Francii. Provozní ústředí můžeme najít ve Valenciennes a v Lille se pořádají mezinárodní zasedání a konference.

Hlavními úkoly agentury:

- zajišťování a dohled nad interoperabilitou na železnici,
- zajišťování a dohled nad bezpečností na železnici .

ERA je orgánem EU, který má právní subjektivitu. Je řízena administrativním výborem, který se skládá ze zástupců všech členských států, Komise průmyslu a sociálních partnerů. Tento orgán je důležitou institucí proto, že se jedná o první mezinárodní organizaci, která se zabývá regulací v železniční dopravě. ERA je způsobilá k právním úkonům ve všech členských státech, ovšem jen v rámci právního systému daného státu.

Druhý železniční balíček je důležitý k oživení nákladní železniční dopravy v Evropě, hlavně z důvodu soustavného poklesu v podílu nákladní přepravy na železnici. Ukázala se jasná potřeba přijetí konkrétních opatření a umožnění převedení některých přeprav ze silnice na železnici.

Jako zásadní bod druhého železničního balíčku je rozhodnutí o otevření železničního nákladního trhu od 1.ledna. 2006 pro mezinárodní dopravu a od 1.ledna. 2007 pro veškerou nákladní dopravu v rámci Společenství. Tato liberalizace trhu železniční nákladní dopravy je možná i díky zvýšeným snahám o zajištění interoperability železniční dopravní cesty a vytvořením rámce bezpečnosti.

1.3 Třetí železniční balíček

Právní předpisy tvořící třetí železniční balíček byly vyhlášeny Evropskou komisí 3. prosince 2007. Cílem tohoto balíčku je revitalizace evropské železnice. Balíček má přinést větší otevření železničního trhu pro mezinárodní železniční přepravu osob.

Třetí železniční balíček obsahuje:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury,
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství.

Jedním z cílů třetího železničního balíčku je bezproblémový vstup železničních podniků na evropský železniční trh avšak jen pod podmínkou, že podniky vlastní příslušnou Licenci a Osvědčení dopravce (tento krok má zajistit železnici větší konkurenceschopnost – hlavně vůči nízkonákladovým leteckým společnostem).

Aby se železnice dostala do popředí v přepravě osob, snaží se balíček stanovit minimální standardy co se týče přepravy tělesně postižených osob a pravidla pro vyřizování stížností (včetně stížností a následných kompenzací z důvodu zpoždění vlaku).

Další z cílů, kterých se snaží balíček dosáhnout, je zvýšení podílu železniční dopravy v nákladní dopravě a to pomocí nových standardů, které se týkají nákladní železniční dopravy a odpovědností dopravce za jejich nedodržení.

Poslední změna, která má být nastolena schválením třetího železničního balíčku je „personální interoperabilita“. Jedná se o jednotné podmínky týkající se certifikace strojvedoucích a vlakového personálu včetně vzájemného uznávání těchto certifikátů na celém území Evropské unie.

1.4 Dopad železničních balíčků na železnici ČR

1.4.1 Transformace ČD, s. o.

K prvnímu lednu 2003 na základě zákona číslo 77/2008 Sb. došlo k transformaci Českých drah, s. o. Na základě této transformace vznikly dva samostatné nástupnické subjekty.

První z nich je Správa železniční dopravní cesty, s. o., která vykonává funkci vlastníka dráhy.

„Předmětem činnosti SŽDC je:

- hospodaření s vymezeným státním majetkem,
- zajišťování provozování železniční dopravní cesty,
- zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty,
- zajišťování rozvoje a modernizace železniční dopravní cesty,
- hospodaření s vymezenými závazky a pohledávkami Českých drah, s.o., existujícími ke dni vzniku ČD, a.s.,

- přidělování kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a regionální ve vlastnictví České republiky.“¹

Druhou z nově vzniklých společností jsou České dráhy, a. s., které vykonávají funkci provozovatele dráhy (upraveno smluvně se SŽDC, s. o.) a provozovatele drážní dopravy. Dá se ale říci, že tento vztah je poněkud diskriminační, neboť dopravci, kteří jsou v pozici konkurentů Českých drah, musí jednat s Českými drahami navíc ještě jako s provozovatelem dráhy.

Po transformaci Českých drah na akciovou společnost se staly majetkem této společnosti i pozemky a budovy nádraží. Přesto, že železniční tratě mimo obvod nádraží zůstávají ve vlastnictví státu, jsou nádraží fakticky privatizována do rukou dominantního dopravce. Tímto krokem dostávají České dráhy **naprosto neopodstatněnou výhodu na trhu**.

Hospodaření ČD a SŽDC je vzájemně propojeno. ČD jsou dominantním uživatelem železniční dopravní cesty v ČR a hlavním zákazníkem SŽDC. Na druhé straně zabezpečují ČD pro SŽDC řízení provozu na trati a umožňují tak životaschopnost celého konceptu dopravní cesty. Tomuto vztahu odpovídají i vzájemné finanční toky mezi oběma organizacemi.

Závazky a pohledávky Českých drah, s.o

Současné zadlužení ČD a SŽDC se skládá z cizích zdrojů ČD a SŽDC. Nejdiskutovanější součástí jsou dluhopisy SŽDC vydané na úhradu oddlužení ČD při transformaci, což znamená, že společnost ČD, a. s. měla v okamžiku jejího vzniku nulovou bilanci.

Převod závazků a pohledávek z ČD na SŽDC byl doprovázen neustálými zmatky. Seznam měl být předán SŽDC k 1.1.2003, ovšem z důvodů nekonečných nejasností a úprav seznamů byly pohledávky a závazky vyčísleny až kontrolou Nejvyššího kontrolního úřadu v roce 2005. Na SŽDC přešly podle účetní evidence k 1. 1. 2003 závazky ve výši 11 201 mil. Kč (6 500 mil. Kč z obchodního styku, 1 795 mil. Kč sociální zabezpečení a zdravotní pojištění, 38 900 mil. Kč závazky z vyčerpaných bankovních úvěrů a další penále a úroky z neplacení sjednaných závazků).

Na druhé straně přešly na SŽDC pohledávky ČD, které se měly stát zdrojem pro úhradu výše uvedených nesplacených závazků, a to ve výši 10 653 mil. Kč (6 350 mil. Kč

¹ [23]

neuhrazená ztráta za osobní dopravu vůči státu, ostatní pohledávky byly vesměs nedoložené, se zásadními právními vadami, promlčené nebo dokonce za neexistující subjekty).

Na úhradu závazků posloužila státem uznaná pohledávka ve výši 6 350 mil Kč, na úhradu ostatních závazků měly na SŽDC přejít zůstatky bankovních účtů. Ale byl převeden pouze jeden účet se zůstatkem 16 mil. Kč a ostatní účty ČD (s konečnými zůstatky 117 mil. Kč) užívaly pro svou činnost. Na základě soudního řízení v roce 2004 se majetek SŽDC rozrostl o 834 mil. Kč, což byl součet konečných zůstatků dalších bankovních účtů ČD, s. o., které ani v seznamech pohledávek a závazků uvedeny nebyly. Dalším zdrojem se stal uhrazený přeplatek daně z přidané hodnoty ve výši 490 mil. Kč a hmotný majetek, který přešel z ČD do vlastnictví SŽDC (ten byl však až na malé výjimky ve značně dezolátním stavu).

Obrázek 1 Transformace ČD, s. o.



Zdroj: [42]

ČD Cargo, a.s.

Další krok k dokončení transformace původně státního podniku je oddělení osobní a nákladní dopravy od provozování dráhy. Jde tedy o částečné narovnání vztahů mezi ČD a konkurenčními dopravci. Jako našlápnutí k tomuto kroku lze považovat vznik ČD Cargo, a. s.

ČD Cargo, a.s. je český železniční dopravce, který se zabývá nákladní dopravou. Jedná se o dceřinou společnost Českých drah, které vlastní 100 % akcií. Společnost byla založena 31. 10. 2007 na základě usnesení Vlády ČR č. 848 ze dne 25. července 2007 a vznikla zápisem do obchodního rejstříku dne 1. prosince 2007. Nákladní doprava ČD je pátá největší ze zemí Evropské unie a jako poslední ve střední Evropě ještě nefungovala samostatně.

Základní kapitál společnosti je 8,8 miliardy korun. Spolu s vyčleněním aktivit spojených s provozováním nákladní drážní dopravy od Českých drah, a. s. má být celkem převedena na ČD Cargo také třetina všech lokomotiv Českých drah, všech 32 000 nákladních vagonů a asi 13 000 z původních přibližně 55 000 zaměstnanců Českých drah. Dále byly do ČD Cargo převedeny také majetkové podíly Českých drah v některých společnostech, které se tak staly dceřinými společnostmi ČD Cargo.

Obrázek 2 Oddělení a privatizace ČD Cargo, a. s.



Zdroj: autor

Oddělením ČD Carga by mělo být zamezeno křížovému financování ztrátové osobní dopravy ze zisků nákladní dopravy a zároveň by mělo dojít ke zprůhlednění financování společnosti. ČD Cargo tak bude moci své zisky investovat, místo do dotování osobní dopravy, do obnovy vozového parku. Ministerstvo dopravy s kraji v loňském roce uhradili za

prokazatelné ztráty Českým drahám přibližně 8 mld. Kč. I tak však osobní doprava vyprodukovala ztrátu v řádech stovek milionů, které do loňského roku hradila zisková nákladní doprava Českých drah.

Cílem privatizace má být spojení ČD Cargo se společností, která provozuje nákladní dopravu v nějaké ze sousedních zemí. Nasnadě jsou proto investice silných cargo společností, které provozují státní železnice v Německu nebo Rakousku. Vláša také začala jednat se společností Cargo Slovakia, která vznikla jako dceřiná firma Železnic Slovenské republiky v roce 2005. Užší propojení obou společností by znamenalo prodloužení uceleného železničního koridoru směrem na východ. Nový podnik by se také mohl stát mnohem přitažlivější pro případné strategické partnery. Velmi významně by také tímto spojením vzrostla hodnota ČD Cargo pro případ privatizace.

Ovšem z nepochopitelných důvodů z toho slibného kroku sešlo. A tak jak mělo vyčlenění nákladní dopravy z Českých drah zprůhlednit křížové financování osobní dopravy, objevuje se záliba Českých drah v nejasnostech a vyvstávají zcela nové. Jednou z nich je tedy výše zmíněné odstoupení od spojení české a slovenské nákladní dopravy. Další nejasností jsou dříve opěvované zisky nákladní dopravy. Ty z nepochopitelných důvodů v poslední době rapidně klesají a ČD Cargo i přes tuto skutečnost odmítá nabídky, které pro něj nejsou nejvýhodnější, ale pouze výhodné. I tato skutečnost značně snižuje hodnotu zatím státního podniku pro případnou privatizaci.

Ostatní dceřinné společnosti ČD

ČD Cargo rozhodně není první společností, která byla v rámci privatizace vyčleněna ze společnosti ČD, a. s. K osamostatňování společností dochází už od roku 2003 a mezi tyto dceřinné společnosti patří:

- ČD Reality, a.s. (ČD vlastní 51% akcií, společnost se zabývá modernizací, rekonstrukcemi popřípadě novým využitím nádražních budov),
- ČD-Telematika, a.s. (ČD vlastní 59,31% akcií, společnost poskytuje telekomunikační služby a služby z oblasti informatiky),
- Cestovní kancelář ČD travel, s.r.o. (ČD vlastní 51,72% akcií)
- Dopravní vzdělávací institut, a.s. (ČD vlastní 100% akcií, zabývá se vzděláváním v oblasti dopravy, jazyků a legislativy EU),
- DPOV, a.s. (ČD vlastní 100% akcií, zabývá se opravami kolejových vozidel),
- RailReal, a.s. (ČD vlastní 66% akcií, architektonické a inženýrské poradenství),

- RAILREKLAM, s.r.o. (ČD vlastní 51% akcií, zabývá se využíváním majetku ČD k reklamním účelům),
- Traťová strojní společnost, a.s.
- Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (ČD vlastní 100% akcií, zabývá se expertní činností, zkušebnictvím a certifikací drážních vozidel a drážní dopravy).

V budoucnosti má být provedeno oddělení a následná privatizace osobní dopravy. Byla by tím tak dokončena restrukturalizace Českých drah.

1.4.2 Drážní inspekce

Drážní inspekce je další organizace (v tomto případě státní instituce), která vznikla 1. ledna 2003 na základě zákona č. 77/2002 Sb. Svou činnost zahájila jako jedna z prvních institucí tohoto typu v Evropské unii. Drážní inspekce vykonává státní dozor na drahách (včetně metra, tramvají, trolejbusů, lanovek) a je absolutně nezávislá na jakémkoliv provozovateli (ať už jde o provozovatele drah nebo drážní dopravy). Má celkem 55 zaměstnanců v pěti městech České republiky (Ostrava, Brno, Praha, Plzeň, České Budějovice). Hlavním smyslem činnosti instituce je předcházení mimořádným událostem.

Činnosti Drážní inspekce:

- Preventivní státní dozor.

DI provádí asi čtyři tisíce státních dozorů za rok. Může se jednat o státní dozory, které se týkají především administrativních náležitostí provozovatele nebo jen některých dílčích činností. Státní dozor se může zaměřit i na kontrolu činností provozovatelů při šetření mimořádných událostí nebo na to, jak jsou splněny dřívější požadavky inspekce na odstranění nebo změnu nedostatků ohrožujících bezpečnost.
- Šetření mimořádných událostí.

Toto šetření je považováno za prvořadý úkol. Při šetření Drážní inspekce zjišťuje příčinu nehody s cílem zabránit jejímu opakování. U méně závažných případů Drážní inspekce zjišťuje příčinu tak, že vykonává dozor nad správností šetření provozovatele. Na základě poznatků z nehod Drážní inspekce ukládá provozovatelům preventivní opatření k předcházení mimořádným událostem a dává doporučení drážnímu správnímu úřadu. Ten k nim přihlíží při vydávání povolení, Osvědčení a Licencí.

- **Prevence nehod.**

Drážní inspekce zajišťuje prevenci nehod také pro občany, kteří neprovozují drážní dopravu nebo dráhu. Tyto kampaně jsou zaměřeny především na děti (ať už v dětských časopisech nebo pomocí plakátů umístěných ve vlacích a v nádražních budovách) nebo jsou zaměřeny na rizika hrozící lidem, kteří porušují zákon a ohrožují tak i svůj život nebo zdraví (například chůze po kolejích, ignorace výstražných světel na přejezdech,...).

Drážní inspekce je zapsána do seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost v oboru doprava k posuzování příčin vzniku mimořádných událostí. Ročně zpracovává řadu odborných analýz, které slouží jako podklady pro orgány státní správy a mezinárodní instituce (například doporučuje místa, kde je potřeba většího zabezpečení železničních přejezdů).

Nejintenzivněji Drážní inspekce komunikuje s Drážním úřadem, ale přispívá také k legislativní činnosti Ministerstva dopravy. Upozorňuje na existující nedostatky, navrhuje jejich řešení a vyjadřuje se k připravovaným právním předpisům. Po přijetí evropské směrnice o bezpečnosti železnic zpracovala rozsáhlou analýzu identifikující rozpory mezi touto směrnicí a tuzemskou legislativou.

1.4.3 Úřad pro regulaci železničního sektoru

Ve směrnicích Evropské unie 2001/12/EC a 2001/14/EC je stanoven pro všechny země EU vznik úřadu pro regulaci železničního sektoru. Vyjma úřadu železničního regulátora v zemi zabezpečuje nediskriminační přístup k železničnímu trhu ještě Úřad na ochranu hospodářské soutěže a Evropská komise.

Základní poslání úřadu železničního regulátora:

- dohled nad přístupem k železničnímu trhu a službám - tento přístup by se měl řídit nediskriminačními zásadami,
- má nezávislý vztah k instituci, která spravuje železniční infrastrukturu,
- naprostá právní, finanční, rozhodovací a organizační nezávislost,
- měl by plnit funkci odvolací instituce ve vztahu k rozhodnutím správce infrastruktury nebo železničních dopravců v rozsahu výskytu diskriminačních nebo monopolistických jevů v oblasti povolování přístupu k železniční síti,
- zabezpečuje nediskriminační jevy v oblasti vybírání poplatků správcem infrastruktury,
- monitoring volné konkurence na trhu se službami v oblasti železniční dopravy,

- odvolací organizace v jakýchkoliv otázkách spojených s povolováním přístupu k síti a poplatky k souvisejícími s tímto přístupem.

V České republice je regulátorem trhu Drážní úřad. Je to úřad, který je nezávislý od všech ostatních orgánů vládní správy. Donedávna k jeho úlohám patřilo mimo regulování soutěže na české železniční síti také udělování kapacit. V současnosti má tento úkol na starost kvůli špatné kvalitě infrastruktury Správa železniční dopravní cesty.

1.5 Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout

Bílá kniha byla Evropskou komisí zveřejněna v září roku 2001. Tento dokument kriticky definuje dosavadní vývoj mezioborové dělby přepravní práce ve prospěch dopravních oborů, které působí nejpříznivěji na okolí a dává podněty ke změnám. Hlavním cílem Bílé knihy je tedy znovuoživení železnice, podpora vodní dopravy a vyrovnání poměru mezi dopravními obory. Zastavení nadprůměrného růstu silniční dopravy se má dosáhnout pomocí akčního programu a díky 60 opatřením, které Bílá kniha navrhuje, by mělo být dosaženo rovnováhy mezi dopravními obory.

Opatření jsou rozdělena do okruhů:

- Změna disproporcí mezi jednotlivými druhy dopravy (co se týče železniční dopravy jde především o revitalizaci železnic, otevření železničního trhu v Evropě, zvyšování bezpečnosti, modernizace infrastruktury, snížení negativních vlivů železniční dopravy na životní prostředí).
- Eliminace dopravně přetížených míst (jedná se hlavně o podporu koridorů jako součástí sítě TEN).
- Uživatel jako ústřední bod dopravní politiky (systémy pro zpoplatnění infrastruktury, práva a povinnosti uživatelů, ...).
- Zvládnutí vlivů globalizace (napojení na síť TEN, systémy financování infrastruktury, ...).

Na poločas naplňování Bílé knihy (tedy pro rok 2005) bylo naplánováno tzv. střednědobé vyhodnocení, během něhož chtěla EU zjistit, zda skutečný vývoj v evropské dopravě sleduje vytyčený směr a zda je reálné do roku 2010 dosáhnout požadovaných cílů. Výsledkem zmíněné revize je dokument „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“.

Pokud se zaměříme pouze na dopravu železniční, činí nákladní doprava 10 % a 6 % osobní doprava podílu dopravy v Evropské unii (což znamená zastavení poklesu podílu železniční dopravy a v některých státech EU dokonce začátek jejího nárůstu).

Právní rámec železniční nákladní dopravy měl být dokončen do roku 2007. Hlavně třetí balíček měl zajistit větší možnosti pro mezinárodní cestování. Komise použije „režim sledování železničního trhu“ pro vyřešení zbývajících překážek konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy. Jako překážky jsou brány technické a kvalitativní rozdíly v železnicích členských států.

„Akce: s pomocí silných regulačních orgánů v členských státech provádět ACQUIS COMMUNAUTAIRE² pro železniční dopravu; s pomocí odvětví železniční dopravy a Evropské agentury pro železnice urychlit úsilí na odstranění technických a provozních překážek mezinárodních železničních činností; přezkoumat možný program na podporu železniční sítě zaměřené na nákladní dopravu v rámci širší politiky dopravní logistiky; sledování železničního trhu.“³

1.6 Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF)

Tato úmluva sdružuje smluvní strany (neboli 42 členských států) do Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu – OTIF. Předpisem platným také pro ČSSR se úmluva stala v roce 1985.

Už autoři úmluvy věděli, že zároveň s rychle se měnící situací v oblasti železnic bude nutné novelizovat a upravovat i COTIF. Nejnovější podobu má úmluva od 1. července 2006. Nové úpravy z tohoto data se týkají hlavně jednotných právních předpisů v oblasti vztahů mezi vlastníky a provozovateli železničních vozů, mezi vlastníky vozů a majiteli infrastruktury a dopravy přepravních prostředků včetně jejich technických norem a jejich vzájemném uznávání.

Pracovní jazyk úmluvy je od 1. července 2006 vedle francouzštiny a němčiny také angličtina.

1.6.1 OTIF

Posláním organizace je hlavně vytvoření jednotných podmínek pro přepravu cestujících, zavazadel a zboží v přímé mezinárodní přepravě po železnicích mezi členskými

² Jednotné právo Evropské unie. Jedná se o nezávislý právní systém, který je nadřazen právním systémům jednotlivých států.

³ [20]

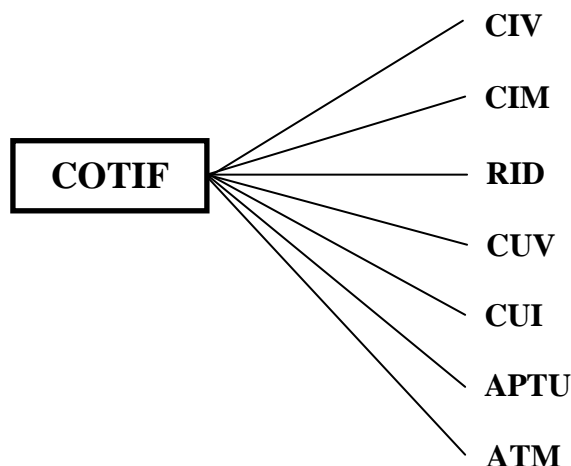
státy a samozřejmě i usnadnit provádění předpisů, které jsou v souvislosti s tímto vydávány. Nově se od roku 2006 OTIF zaměřuje také na odstraňování překážek při přechodu hranic v mezinárodní přepravě. Má dále přispět k interoperabilitě a technické harmonizaci v oblasti železnic prostřednictvím prohlášení technických norem za závazné a přijetím jednotných technických předpisů.

Pravidla stanovená organizací OTIF mohou být rovněž použity mimo železniční dopravu i pro mezinárodní přepravu prováděnou na mořských a vnitrozemských říčních linkách.

Členem této organizace se ČR stala v roce 1994.

Úmluva COTIF je tvořena základním dokumentem a sedmi přípojkami.

Obrázek 3 Struktura COTIF



Zdroj: autor

CIV – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob.

CIM – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží.

RID – Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí.

CUV – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o používání vozů v mezinárodní železniční přepravě.

CUI – Jednotné právní předpisy pro smlouvu o užívání infrastruktury v mezinárodní železniční přepravě.

APTU – Jednotné právní předpisy pro vyhlášení technických norem za závazné a pro přijímání jednotných technických předpisů pro železniční materiál, který je určen k používání v mezinárodní dopravě.

ATM – Jednotné právní předpisy pro technickou admisi železničního materiálu, který se používá v mezinárodní dopravě.

1.6.2 CIV

Od 1.7.2006 platí pro tuto přípojku některá nová pravidla. Použití právních předpisů v zásadě nezávisí na systému zapsaných tratí. Mezinárodní železniční přepravní smlouva má být koncipována jako konsensuální smlouva (= na základě dohody obou stran; dosud se jednalo o smlouvu, která musela vznikat na základě určitých pravidel), stejně tak, jak už to funguje v námořní dopravě podle Aténské úmluvy a v letecké dopravě podle Varšavské úmluvy. Přípojka nepřikazuje žádnou přepravní ani tarifní povinnost a je z ní zřejmá i volnost, kterou mají účastníci při vytváření smluv.

Nově bylo upraveno postavení výkonného dopravce a to podle vzoru Aténské úmluvy. Co se týče vztahu dopravce – zákazník, odpovídá nově dopravce zákazníkům za škody, které mají příčinu v oblasti odpovědnosti provozovatele železniční infrastruktury (tzn. za škody vzniklé při výpadku vlaků, poždění nebo zmeškání přípoje), ale jen s omezenými nároky na náhradu vzniklých nákladů (jako například výdaje za přenocování a informování osob čekajících na cestující).

1.6.3 CIM

Bylo dosaženo rozsáhlé harmonizace s právem platným pro jiné druhy dopravy (harmonizován byl hlavně vztah s Úmluvou o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě – CMR). Stejně jako to platí pro přípojku CIV, tak i pro CIM nově platí pravidlo, že použití právních předpisů není závislé na systému zapsaných tratí a i tady platí nově konsensuální vytváření smluv. Stranám je poskytnuta větší volnost v úpravě smluv například co se týče určení dopravní cesty, dodacích lhůt a platebních podmínek. CIM také nepředpokládá žádnou tarifní ani přepravní povinnost. Nákladní list se stává pouze důkazním dokumentem, čímž je opět sledováno přiblížení se k právu jiných druhů dopravy (CMR, Hamburská pravidla, Varšavská dohoda).

Právní postavení výkonného dopravce se řídí příkladem Hamburských pravidel. Namísto dřívějších pravidel v Předpisech pro mezinárodní železniční přepravu soukromých vozů (RIP) jsou v přípojce nově vytvořena zvláštní ustanovení pro přepravu vozů jako

přepravovaného zboží, která se týkají jak odpovědnosti (odpovědnost za předpokládané zavinění) tak odškodnění. Tato zvláštní ustanovení platí také pro přepravu intermodálních přepravních jednotek.

1.7 Dohoda SMGS a SMPS

Dohoda o mezinárodní železniční přepravě zboží SMGS je produktem východního bloku a jedná se vlastně o jakýsi protipól přepravnímu právu podle CIM. Zakládajícími členy jsou železnice Albánie, Bulharska, Maďarska, NDR, Polska, Rumunska, SSSR a Československa, postupně se přidaly další státy - Mongolsko, Vietnam, Čína a Korea.

V současné době některé státy z této dohody vystupují, nicméně toto přepravní právo existuje a dokud tyto státy nepřistoupí ke COTIF má tato dohoda svůj význam. Dohodu nelze použít, má-li se zboží přepravit přes tratě železnic, které k dohodě nepřísluší.

Dohoda SMGS obsahuje sjednocené právní normy, které však nevyčerpávají všechny varianty úprav vztahů mezi železnicí a přepravcem, jež mohou vzniknout v mezinárodní přepravě zboží. Proto dohoda v mnoha článcích předvídá použití vnitřních zákonů a předpisů zemí, jejichž železnice jsou zúčastněny na dohodě. V případech, kdy je postup dohodou již upraven, nesmí se použít vnitřních zákonů zemí.

Československo bylo od samého počátku účastníkem obou mezinárodních dohod - ve směru na západ je poslední zemí kde platí SMGS a ve směru na východ poslední zemí, kde platí CIM. V praxi to znamenalo podle směru přepravy na západní, resp. východní hranici nový nákladní list.

Úředními jazyky jsou čínština, ruština a byla též němčina. Po vystoupení Německa z této dohody přestala být němčina úředním jazykem.

Dohoda SMGS stanoví závazné používání tarifů, které musí být použity vůči každému stejným způsobem. To znamená, že SMGS nepřipouští přiznání zvláštních slev nebo sjednání zvláštních dohod u používání tarifů.

Dohoda SMPS je zase jakýsi protipól k přípojce CIV. Pracuje na stejných principech jako Dohoda SMGS.

1.8 Organizace pro spolupráci železnic (OSŽD)

OSŽD je organizace zabývající se vytvářením předpokladů a spoluprací při provádění mezinárodní železniční a také kombinované dopravy mezi zeměmi Evropy a Asie, spoluprací

při řešení otázek souvisejících s dopravní politikou, ekonomickými, právními a ekologickými aspekty železniční dopravy, spolupráce při vypracovávání všeobecných zásad jednotného mezinárodního dopravního práva, spolupráci při tvorbě provozních předpisů a technických podmínek a spolupráci v oblasti modernizace železničních tratí pro mezinárodní dopravu. Z tohoto je zřejmé, jak moc jsou si organizace OTIF a OSŽD podobné.

Ovšem jsou zde i obrovské odlišnosti. Na rozdíl od přepravních podmínek evropských států se vyznačují přepravy mezi státy OSŽD podstatně delšími přepravními vzdálenostmi. Jde většinou o osm až deset tisíc kilometrů. Jsou zde i přechody mezi jednotlivými klimatickými pásmy, infrastruktura dosahuje velmi nízké kvality a častokrát je překážkou několikanásobná změna rozchodu. Největším rozdílem je ovšem vývoj železniční dopravy. Ve státech OSŽD je totiž zaznamenán nárůst až v desítkách procent v přepravě osob i zboží, na rozdíl od Evropských zemí, kde podíly v přepravě na železnici stagnují nebo klesají.

Současná situace v euroasijském prostoru v oblasti přepravního práva je rozdělena do několika skupin. První skupinu tvoří všechny státy, které se řídí Úmluvou COTIF. Druhá skupina je tvořena státy OSŽD. Třetí skupina jsou státy Evropské unie. Ovšem tyto tři skupiny se dohromady prolínají a v jejich společném průniku se nachází několik států, které jsou jak v EU, tak v OTIF, tak i OSŽD. Mezi tyto státy patří i Česká republika.

1.9 Ostatní mezinárodní železniční organizace

EVROPSKÁ HOSPODÁŘSKÁ KOMISE (EHK)

EHK je regionální orgán Hospodářské a sociální rady OSN a jejím posláním je uvádět do života v regionálním evropském měřítku zásady obsažené v chartě OSN a napomáhat hospodářskému rozvoji evropských zemí. Zahrnuje i Výbor pro vnitrozemskou dopravu, který se zabývá především vytvářením homogenní evropské dopravní infrastruktury a efektivního dopravního systému v evropském regionu, koordinací dopravní politiky, přípravou a novelizací mezinárodních smluvních dokumentů v oblasti evropské dopravy, ulehčováním dopravy a harmonizací, bezpečností dopravy atd. Jde o jediný universální celoevropský orgán pro spolupráci ve vnitrozemské dopravě.

MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ UNIE (UIC)

UIC je nevládní organizace, která ovlivňuje veškerou normativní a provozně technickou činnost v evropské železniční dopravě. Její význam spočívá především v tom, že řeší s vysokou odborností závažné otázky technického, technologického, provozního i komerčního

charakteru, týkající se mezinárodní železniční dopravy a přepravy se zaměřením na jejich unifikaci a standardizaci.. UIC má současně zastupovat navenek členské železniční správy při projednávání otázek společného zájmu.

MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVNÍ VÝBOR (CIT)

CIT sjednocuje doplňující ustanovení mezinárodní Úmluvy COTIF - je tedy z hlediska přepravy vlastně jejím výkonným orgánem. Jeho hlavní činností je vydávání prováděcích předpisů k Úmluvám, které upravují vzájemné vztahy mezi členskými železnicemi z přepravního a finančního hlediska. Tato ustanovení jsou závazná jak pro železnice, tak pro přepravce. Členy nejsou jen železniční společnosti, ale též automobilové a lodní společnosti.

MEZINÁRODNÍ UNIE SPOLEČNOSTÍ KOMBINOVANÉ DOPRAVY ŽELEZNICE / SILNICE (UIRR)

UIRR je asociací, která v současné době sdružuje soukromé provozovatele ze 17 evropských zemí. Organizace se svými členskými společnostmi zastupuje zájmy dopravců a zasílatelů využívajících kombinovanou dopravu.

MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ ORGANIZACE (CER)

CER sdružuje na 50 železničních společností. Sídlo této organizace je v Bruselu a mezi hlavní poslání patří lobovat v evropských institucích ve prospěch železniční dopravy. CER předkládá stanoviska k hlavním dokumentům, jakými jsou například Evropské železniční balíčky.

2 Rozbor legislativy vztahující se k drážní dopravě v ČR

Pro dopravce, který nově vstupuje na železniční dopravní trh nejsou však důležité jen Evropské směrnice a předpisy. Musí se řídit především zákony České republiky. Nebude se řídit pouze legislativou, která se vztahuje k zahájení činnosti v oblasti provozování drážní dopravy, ale musí se řídit zákony, které se vztahují jak k podmínkám provozování nákladní veřejné drážní dopravy nebo osobní dopravy, nebo které stanovují náležitosti různých dokladů nebo mu ukládají různé povinnosti.

Tak jako slohová práce nevzniká bez osnovy, tak i sektor dopravy a dopravní legislativy má jakousi páteř. Je jí Dopravní politika ČR na léta 2005 – 2013.

2.1 Dopravní politika ČR na léta 2005 - 2013

Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013 byla vládou schválena 13. 7. 2005 usnesením vlády č. 882. Jedná se vlastně o základní strategický dokument, který stanovuje strategické a koncepční cíle pro sektor dopravy.

Hlavními prioritami Dopravní politiky je zajištění:

- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- financování v sektoru dopravy,
- dopravního sektoru,
- podpory rozvoje dopravy v regionech.

V rámci práce se zaměřím pouze na část, která se zabývá harmonizací podmínek přepravního trhu. Ta se týká hlavně oblastí:

- zpoplatnění užití dopravní cesty,
- úhrada škod na životním prostředí a veřejném zdraví,
- úhrada ztrát způsobených kongescemi,
- úhrada škod z dopravních nehod.

Co se týče opatření, která mají mezioborový dopad, pak se jedná o naplňování zásady, že každý uživatel dopravní infrastruktury musí hradit náklady, jaké jeho činnost vyvolává (včetně externalit).

Přímo v železniční dopravě se pak jedná o to, aby výpočet poplatku za užívání železniční dopravní cesty byl harmonizován s poplatkem za užívání silniční infrastruktury a aby byla harmonizována cena za použití dopravní cesty v železniční a silniční dopravě tak, aby byly hrazeny veškeré náklady.

2.2 Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách

Zákon upravuje podmínky pro stavbu jednotlivých typů drah a podmínky spojené s provozováním drážní dopravy na těchto drahách. Následně specifikuje povinnosti fyzických a právnických osob, které souvisejí s tímto tématem. Zákon také upravuje výkon státní správy a státního dozoru a technickou propojenost Evropského železničního systému. Obsahuje výčet možných správních deliktů a následně řeší trest za jejich spáchání.

Zákon je rozdělen do devíti částí. Podrobněji se zaměřím na třetí a čtvrtou část zákona, které se dotýkají regulace drážní dopravy a regulace provozování dráhy a na část osmou, která se zabývá státním dozorem a správou.

2.2.1 Regulace provozování dráhy

Dráhu může provozovat právnická nebo fyzická osoba na základě získaného Úředního povolení a Osvědčení o bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo regionální (v případě, že se jedná o provozování celostátní nebo regionální dráhy, jak vyplývá z názvu).

Úřední povolení vydává drážní správní úřad za předpokladu splnění určitých podmínek:

1. Dosažení věku 21 let.
2. Způsobilost k právním úkonům.
3. Bezúhonnost (žadatel je bezúhonný, pokud nebyl odsouzen za trestný čin, který souvisí s provozováním dráhy, spáchaný z nedbalosti, nebo pokud nebyl odsouzen za trestný čin, který spáchal úmyslně).
4. Odborná způsobilost žadatele nebo odpovědného zástupce

OZ se prokazuje:

- dokladem o ukončení vysokoškolského vzdělání technického, ekonomického, dopravního nebo právního zaměření + tříletá praxe na pozici řídicího pracovníka v oboru provozování drah
- doklad o ukončení středního odborného vzdělání se zaměřením na dopravu, ekonomiku nebo techniku + pětiletá praxe na pozici řídicího pracovníka v oboru provozování drah.

Pokud se žadatel rozhodne provozovat dráhu celostátní nebo regionální, pak musí ještě mimo tyto základní podmínky splnit podmínku prokázání Finanční způsobilosti. Tím dokáže, že je schopen finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování dráhy tak, aby byla doprava plynulá a bezpečná.

Finanční způsobilost se prokazuje:

1. Podrobným obchodním rozpočtem na roční účetní období.
2. Objemem dostupných finančních prostředků (včetně stavu bankovních účtů a úvěrů).
3. Provozním kapitálem.
4. Účetní závěrkou ověřenou auditorem (pro případ, že v loňském roce žadatel provozoval podnikatelskou činnost).

Všechny doklady, které prokazují splnění finanční způsobilosti, výpis z obchodního rejstříku, dokument, který dokládá vlastnictví nebo právní vztah žadatele k dráze, žadatel přiloží k Žádosti o vydání úředního povolení, která musí samozřejmě také splňovat určité náležitosti a předloží drážnímu správnímu úřadu. Ten rozhodne do 60 dnů, zda Úřední povolení vydá nebo ne.

Pokud se žadatel stane majitelem Úředního povolení, vyplývají mu ze zákona určité povinnosti. Mimo zajištění dopravní cesty tak, aby provozování dopravy bylo bezpečné a plynulé, musí například zajistit, aby provozování dráhy prováděly osoby, které jsou k tomu způsobilé, musí zveřejňovat jízdní řády a jejich změny, musí označit zastávky názvy (zde je navíc vázán na rozhodnutí drážního správního úřadu o názvu stanice). Naopak nesmí provozovat některá technická zařízení bez příslušného průkazu způsobilosti a samozřejmě nesmí při poskytování svých služeb jakýmkoliv způsobem zvýhodňovat některého dopravce.

Pokud se jedná o provozovatele celostátní nebo regionální dráhy musí k těmto povinnostem ještě navíc finančně provozovanou dráhu zabezpečit. Z toho vyplývají

i povinnosti předkládat každoročně (nebo na vyžádání) drážnímu správnímu úřadu doklad o finanční způsobilosti a výroční zprávu o bezpečnosti provozování dráhy za uplynulý rok. Také musí umožnit provozování dopravy dopravci, který splňuje všechny náležitosti. Důležitá je také povinnost stanovení rozsahu poskytovaných přepravních služeb pro přepravu osob v jednotlivých stanicích a zveřejnit jej v Přepravním a tarifním věstníku.

Osvědčení o bezpečnosti provozování dráhy celostátní nebo regionální je vydáváno drážním správním úřadem na dobu pěti let. K žádosti o vydání osvědčení musí žadatel přiložit seznam činností zajišťovaných provozovatelem, které vyžadují odbornou způsobilost, seznam technických zařízení, vnitřní předpisy týkající se provozování dráhy, zařízení nebo požadavků na způsobilost zaměstnanců. Poslední přílohou je doklad o zaplacení správního poplatku.

2.2.2 Regulace provozování drážní dopravy

Fyzická nebo právnická osoba může provozovat drážní dopravu pouze na základě udělené Licence, přidělené kapacity dopravní cesty, platného Osvědčení dopravce (pro případ, že dopravce provozuje dopravu na státních a regionálních drahách), smlouvy o provozování drážní dopravy (pro případ, že provozovatel dráhy a drážní dopravy není jedna a tatáž osoba) a v případě, že má sjednanou cenu za užití dráhy.

Licence je udělována Drážním úřadem, za podmínek že:

1. Provozovatel dosáhl věku 18 let.
2. Je způsobilý k právním úkonům.
3. Je bezúhonný.
4. Splňuje podmínky odborné způsobilosti.
5. Splňuje podmínky finanční způsobilosti (pro případ provozování drážní dopravy na celostátních a regionálních drahách). Ta se prokazuje:
 - obchodním majetkem,
 - objemem dostupných finančních prostředků (včetně stavu bankovních účtů a úvěrů),
 - provozním kapitálem,
 - účetní závěrkou ověřenou auditorem (pro případ, že v loňském roce žadatel provozoval podnikatelskou činnost),
 - dokladem o financování drážních vozidel.

6. Technické podmínky dráhy umožňují provozování drážní dopravy.

Opět doloží splnění podmínek danými doklady a spolu s výpisem z obchodního rejstříku a dokladem o zaplacení správního poplatku, přiloží k řádně vyplněné Žádosti o licenci. Drážní úřad o udělení licence rozhodne do šedesáti dní od doručení žádosti.

Pokud byla dopravci udělena Licence úřadem jakéhokoliv jiné členské země Evropské Unie, pak tato Licence platí i na území České republiky.

Přidělování kapacity dopravní cesty je vlastně přidělování její využitelné průjezdnosti v rámci požadovaných tras vlaků. Tuto kapacitu přiděluje Správa železniční dopravní cesty nebo vlastník dopravní cesty v případě, že dráhu nevlastní stát. Přídělce pak následně spolu s provozovatelem vypracují, maximálně 12 měsíců před okamžikem, kdy vejde v platnost jízdní řád, prohlášení o dráze celostátní a regionální a zveřejní jej v Přepravním a tarifním věstníku.

Pokud je kapacita volná a o tuto kapacitu žádá více dopravců, má přednost ten dopravce, který hodlá zajišťovat veřejnou drážní dopravu pro potřeby státu, veřejnou drážní osobní dopravy k zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje nebo kombinovanou dopravu.

Osvědčení dopravce musí dopravce vlastnit ke dni, kdy zahajuje drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální. Osvědčení vydává drážní správní úřad a to na dobu pěti let.

Stejně jako provozovateli dráhy, tak i provozovateli drážní dopravy vyplývají určité povinnosti. Jedná se například o povinnost provozovat drážní dopravu podle pravidel provozování drážní dopravy, na základě platné licence a smlouvy uzavřené s provozovatelem dráhy o provozování drážní dopravy na dráze. Dopravce musí vydávat ke dni zahájení provozování dopravy vnitřní předpis o odbornosti zaměstnanců a o zajištění údržby drážních vozidel. Dále musí dopravce zajistit, aby drážní vozidla řídily a drážní dopravu prováděly jen osoby, které jsou k tomu způsobilé.

Dopravce, který provozuje drážní dopravu na celostátní nebo regionální dráze, je navíc povinen finančně zajistit provozování dopravy, a toto dokazovat každoročně drážnímu úřadu buď nejpozději do 30. června nebo na vyžádání úřadu. Dopravu musí provozovat bezpečně a opět to musí buď na žádost drážního úřadu nebo nejpozději do 30. června doložit příslušnými doklady. Dopravce je povinen ke dni zahájení drážní dopravy sjednat pojištění z odpovědnosti za škody z provozu drážní dopravy a zaplatit pojistné.

Doprováci provozujícímu veřejnou drážní dopravu mimo to plynou navíc povinnosti provozovat veřejnou drážní osobní nebo nákladní dopravu podle jízdního řádu a tarifu a předem vyhlášených smluvních přepravních podmínek v Přepravním a tarifním věstníku. Musí ve veřejné drážní osobní dopravě přepravit každého, kdo má uzavřenou přepravní smlouvu, včetně jeho zavazadla a podobně tak i v nákladní dopravě přijmout k přepravě věc, která vyhovuje obvyklým přepravním potřebám. Uzavírá přepravní smlouvu i na úsek dráhy celostátní nebo dráhy regionální provozovaný jiným dopravcem. Dopravce musí vytvářet podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a rodičů s dětmi, zabezpečit náhradní dopravu pro případ přerušování osobní dopravy z důvodu nehody nebo z provozních důvodů. A nakonec je tu povinnost označit jednotlivá drážní vozidla a soupravy cílovou a počáteční stanicí a drážní vozidla bezbariérově přístupná cestujícím s omezenou schopností pohybu označit mezinárodním symbolem přístupnosti.

Podmínky pro přepravu osob ve veřejné osobní dopravě:

- kdy vzniká a kdy je ukončena přepravní smlouva a nároky, které z ní vyplývají cestujícím,
- týkající se náležitostí jízdního dokladu pro přepravu osob nebo zavazadel a řešení jejich rezervací,
- týkající se přepravy dětí nebo osob zdravotně a tělesně postižených nebo zvláštních zavazadel,
- týkající se užívání sdělovacích, informačních a bezpečnostních zařízení cestujícími,
- řešící vztahy mezi dopravci při plnění jedné přepravní smlouvy.

Podmínky pro přepravu osob ve veřejné nákladní dopravě:

- kdy vzniká a kdy je ukončena přepravní smlouva a úpravy vztahů mezi dopravcem, odesílatelem a příjemcem,
- týkající se náležitostí jízdního dokladu a způsobu placení přepravného,
- stanovující věci, které jsou vyřazeny z přepravy,
- týkající se přepravy nebezpečných nebo speciálních věcí,
- týkající se odpovědnosti dopravce při škodě,
- řešící rozsah nároků odesílatele nebo příjemce a způsoby jejich uplatňování,

- týkající se vztahů mezi dopravci při plnění jedné přepravní smlouvy,

Závazky veřejné služby v drážní dopravě vznikají jen na základě smlouvy, která se uzavírá na období, po které platí jízdní řád, a kterou uzavírá dopravce s krajem nebo s Ministerstvem dopravy (pro zajištění potřeb nebo obrany státu).

Prokazatelná ztráta je rozdíl mezi výnosy a náklady (včetně přiměřeného zisku). Zákon stanovuje, kdo bude hradit dopravci vzniklou prokazatelnou ztrátu a jak by měl dopravce vést své účetnictví, aby se skutečně jednalo o ztrátu prokazatelnou.

Základní dopravní obslužnost je zajištění přiměřené dopravy pro všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu (což znamená doprava například do škol, do zaměstnání, k lékaři, do úřadů...). Pokud je tato základní obslužnost zajišťována drážní dopravou, pak už nesmí kraj financovat jiný druh souběžné osobní dopravy.

Ostatní dopravní obslužnost je vlastně zajištění potřeb občanů kraje nad rámec základní dopravní obslužnosti (tedy například do kin, návštěvy příbuzných a známých, ...). Prokazatelnou ztrátu hradí, na základě uzavřeného závazku veřejné služby s dopravcem, obec ze svého rozpočtu.

2.2.3 Státní správa a státní dozor

Zákonem 266/1994 Sb. se zřizuje také Drážní úřad jako orgán státní správy, který je podřízen Ministerstvu dopravy a Drážní inspekce, která je též orgánem státní správy a je také podřízena Ministerstvu dopravy. Co se týče regulace provozování dráhy a regulace provozování drážní dopravy je Drážní inspekce úřad, který může odebrat Osvědčení o bezpečnosti provozovatele dráhy celostátní a regionální nebo Osvědčení dopravce.

Státní správu vykonávají drážní správní úřady, což je Ministerstvo dopravy, Drážní úřad a do určitého rozsahu také obce v přenesené působnosti.

„**Drážní úřad** vykonává dozor nad výrobky, které jsou součástí drážních vozidel nebo dráhy, nad drážními vozidly, nad určenými technickými zařízeními a nad strukturálními a provozními subsystemy na drahách zařazených do evropského železničního systému.“⁴

Ministerstvo dopravy rozhoduje o kategorizaci drah nebo o zrušení, zavedení nebo změně celostátní nebo regionální dráhy. Je odvolacím orgánem proti rozhodnutí

⁴ [50]

Drážního úřadu, Drážní inspekce nebo obcí a uplatňuje stanoviska k politice územního rozvoje a územně plánovací dokumentaci z hlediska zájmů a záměrů ve věcech drah.

„**Obecní úřady** uplatňují stanovisko k územně plánovací dokumentaci z hlediska dráhy speciální, tramvajové, trolejbusové a lanové, pokud nemá příslušné ministerstvo i v této věci přenesenou působnost.“⁵ Jedná-li se o udělování licencí, přísluší to obci, v jejímž územním obvodu se bude nacházet výchozí zastávka drážní dopravy.

Státní dozor vykonávají drážní správní úřady a Drážní inspekce. Jedná se o kontrolu, zda se všichni dopravci a provozovatelé dráhy řídí předpisy a plní povinnosti, které jsou jim v rámci bezpečnosti uloženy. Vrchní státní dozor ve věcech drah vykonává Ministerstvo dopravy.

2.3 Vyhláška 351/2004 Sb., o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci

Přístup ke službám je hlavně přístup k dopravní cestě na regionálních a celostátních drahách a poskytování s tím souvisejících služeb, které souvisejí s přepravou osob a věcí v železničních stanicích nebo souvisejí s činnostmi, které slouží více než jednomu dopravci při provozování drážní dopravy. Přístup ke službám musí být naprosto nediskriminační.

Mezi základní práva dopravců patří v první řadě vypracování jízdního řádu podle toho, jak mu byla přidělena kapacita dopravní cesty a podle sjednaného jízdního řádu. Další právo, které dopravci ze smlouvy s provozovatelem dopravní cesty vyplývá je používání tratí, stanic a dopraven, zajištění organizace a řízení dopravy, zajištění radiového spojení a dalších služeb, které jsou k provozování přepravních služeb nezbytné (jako je například školení doprovodu vlaku).

Mezi služby poskytované přímo na trati a zařízení, na která má dopravce ze smlouvy vyplývající nárok, jsou zařazena zařízení pro trakční proud nebo čerpací stanice pro doplnění pohonných hmot drážních vozidel, nádražní prostory (odbavení cestujících, umístění informačních zařízení pro cestující,...), koleje pro případ posunu drážních vozidel, nebo pro potřeby sestavování vlaků, údržbu vlaků a ošetření vozidlového parku a odstavné koleje. Co se týče přepravy věcí, má dopravce nárok na místa, která jsou nezbytná pro nakládku a vykládku věcí.

⁵ [50]

„Doplňkové služby, na které má dopravce nárok jsou dodávka trakčního proudu, předtápění drážních vozidel, zabezpečení posunu, uzavření nebo zprostředkování uzavření smlouvy týkající se přepravy nebezpečných věcí a nadrozměrných zásilek nebo týkající se pomoci při provozu mimořádných vlaků.“⁶

Mimo doplňkové služby může ve smlouvě provozovatel dráhy s provozovatelem dopravy stanovit i poskytování pomocných služeb, kterými se myslí například poskytování doplňkových informací týkajících se organizace drážní dopravy a technologických postupů, které se při drážní dopravě používají,...

2.4 Vyhláška 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah

První část této vyhlášky je zpracována jako výklad odborných pojmů, které jsou následně ve vyhlášce použity.

Druhá část vyhlášky seznamuje s pravidly pro provozování dráhy, které stanovují způsob a podmínky pro zabezpečení dráhy, obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy. Tato pravidla jsou individuálně uváděna pro každý typ drážní dopravy. Jedná se o vymezení jednotlivých pomůcek a vnitřních předpisů, které upravují organizační, technické, bezpečnostní a technologické podmínky pro provozování dráhy.

Třetí část se dotýká povinností dopravce a obsahu činností, které je povinen vykonávat, pokud se rozhodne pro provozování drážní dopravy. Všechna pravidla se opět různí podle typu dopravy.

Vyhláška stanovuje pravidla a obsah činností při:

- použití drážního vozidla,
- řízení drážního vozidla,
- sestavování a brždění vlaku,
- doprovodu vlaku,
- označování drážních vozidel návěstmi.

Část s číslem čtyři se zaměřuje na způsob zpracování, obsah a zveřejňování jízdního řádu a jeho změn.

⁶ [51]

Pátá část – drážní vozidla – specifikuje způsob a podmínky při schvalování technické způsobilosti jednotlivých drážních vozidel a pravidel pro pravidelné technických prohlídky. Poslední šestá část stanovuje mimo závěrečná ustanovení bezpečnostní postupy při provozu drážní dopravy, postupy při nehodách a mimořádných událostech.

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

„Tato vyhláška stanoví podrobnější členění nezbytných údajů k prokázání finanční způsobilosti k zahájení a provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální a podrobnosti o způsobu prokazování finanční způsobilosti k zahájení a provozování drážní dopravy na dráze téhož typu. Vyhláška rovněž vymezuje doplňkové přepravní služby dopravce náležející do závazku provozu.“⁷

Opět se pro účely práce soustředím pouze na část vyhlášky a to na paragraf tři, který řeší podrobnosti o způsobu prokazování finanční způsobilosti k zahájení a provozování drážní dopravy a paragrafem pět, který vymezuje doplňkové přepravní služby.

Obchodní majetek dopravce prokazuje nemovitostmi, které mají sloužit k provozování drážní dopravy a které sám přímo vlastní, nebo k nim má jiné právo nebo drážními vozidly, které potřebuje k naplnění podnikatelského plánu. Obchodní majetek se také může dokládat akciemi, jinými cennými papíry, doloženými podíly v obchodních společnostech nebo majetkovými právy jako jsou například ochranné známky, patenty.

Provozní kapitál prokazuje dopravce vyšší pohledávek, zásob, finančního majetku, ostatních aktiv a přehledem vlastního kapitálu. Pokud bude dopravce provozovat dopravu ve veřejném zájmu, do provozního kapitálu si ještě připočte prokazatelnou ztrátu, která mu na základě toho vznikne.

„Dokladem o financování drážních vozidel je kupní smlouva nebo jiný doklad o nabytí, smlouva o finančním leasingu, případně nájemní smlouva.“⁸

⁷ [53]

⁸ [53]

Mezi doplňkové přepravní služby, které by měl dopravce poskytnout cestujícím na základě závazku veřejné služby jsou parkoviště a odstavné plochy pro kola a přeprava dětských kočárků s dítětem.

2.6 Nařízení vlády 1/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu

Přepravní řád se vztahuje na vnitrostátní přepravu vozových zásilek nebo spěšnin ve veřejné drážní nákladní dopravě.

Závazek mezi odesílatelem a dopravcem vzniká na základě uzavřené přepravní smlouvy. Obsahem závazku je povinnost dopravce přepravit za přepravné a podle přepravních podmínek vozovou zásilku z odesílací stanice do stanice určení a vydat ji určenému příjemci. Je-li zásilka na jedné přepravní cestě přepravována postupně více dopravci, uzavírá se pouze jedna přepravní smlouva platná po celé přepravní cestě. Podrobnosti pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci se upraví smlouvou o vzájemném vztahu mezi dopravci. Dopravce vyhlašuje smluvní přepravní podmínky v Přepravním a tarifním věstníku, vydávaném ministerstvem, případně je zveřejňuje i na místě obvyklém pro podávání informací veřejnosti.

Nákladní list vydává dopravce a skládá se z prvopisu (vydán se zásilkou příjemci), účetního listu, odběrného listu (obě části provází zásilku a nakonec zůstávají dopravci, který zásilku vydal) a druhopisu nákladního listu (přebírá ho odesílatel). Nařízení stanovuje také náležitosti nákladního listu a to, komu přísluší v něm vyplňovat jaké údaje.

Z přepravy jsou vyloučeny ty věci nebo živá zvířata, která zakazuje přepravovat mezinárodní smlouva, věci, které se nehodí k přepravě z důvodu jejich rozměrů a věci, které lze přepravovat jen za zvláštních podmínek (nebezpečné věci, zemřelé osoby, věci podléhající rychlé zkáze, živá zvířata, odpady a kolejová vozidla na vlastních kolech) a jak se tyto věci přepravují. Pro věci, které z přepravy vyloučeny nejsou stanovuje nařízení vlády podmínky, za jakých má být vozová zásilka dopravcem přebírána a za jakých vydávána příjemci.

Dodací lhůta se skládá z výpravní lhůty (= doba potřebná pro uzavření přepravní smlouvy a odeslání zásilky) a z přepravní lhůty (= doby potřebná pro přepravu zásilky z odesílací stanice do stanice určení a její přichystání příjemci k odběru).

Dodací lhůta pro vozové zásilky se skládá z výpravní lhůty 12 hodin a přepravní lhůty za každých jen započatých 200 km 24 hodin. Dodací lhůta pro spěšniny je tvořena výpravní lhůtou 12 hodin a přepravní lhůtou za každých i jen započatých 400 km 24 hodin.

Dodací lhůta začíná plynout od 0.00 hodin dne následujícího po dni, v němž byla přepravní smlouva uzavřena a její plynutí se zastavuje po dobu zadržení vozové zásilky na přepravní cestě z důvodu přepravní překážky (například porucha vozu).

2.7 Vyhláška 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu

Vyhláška stanoví podmínky pro přepravu osob, zavazadel, věcí a živých zvířat ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné silniční osobní dopravě, včetně podmínek pro plnění jedné přepravní smlouvy více dopravci.

Přepravní smlouva o přepravě osob vzniká mezi dopravcem a cestujícím na základě přepravního řádu, tarifu a vyhlášených smluvních přepravních podmínek. Dále jsou zde uvedeny náležitosti a podoby přepravního dokladu, způsoby placení jízdného a příplatků, rezervace, jejich platnost, jakého práva se s nimi mohou cestující domáhat v souvislosti v obsazování míst k sezení a jak se odlišují přepravní podmínky dětí, jízdních kol, kočárků a zdravotně tělesně postižených.

Doprováci ze zákona vznikají určité povinnosti, mezi které patří například uveřejňování informací o jízdních řádech, tarifu a přepravních podmínkách, oznamování o zpoždění spoje, oznamování názvu stanice, poskytování písemných potvrzení o zpoždění spoje, poskytování čistých a bezpečných dopravních prostředků,... Na druhé straně upravuje vyhláška také povinnosti cestujících.

Dopravce si může ve smluvních přepravních podmínkách stanovit, že přijímá k přepravě zásilky, které mají znaky cestovních zavazadel, ale s nimiž se osoby podávající je k přepravě současně nepřeprovují. Přepravní smlouvou se pak stává přepravenka.

2.8 Vyhláška 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy

Prokazatelná ztráta je rozdíl mezi ekonomicky oprávněnými náklady zvýšených o přiměřený zisk (nesmí překročit 5 % ekonomicky oprávněných nákladů) a celkovými výnosy (tržby z jízdného, z přepravy zavazadel, za související služby, ...) z provozování

veřejné drážní osobní dopravy vlaky regionální a celostátní dopravy. V účetnictví musí být tržby a náklady rozděleny zvlášť pro vlaky regionální a zvlášť pro celostátní a ty následně rozdělené podle území krajů.

Doprovce uzavírá na základě „objednávky“ Smlouvu o závazku veřejné služby a splnění objednaného přepravního výkonu prokazuje údajem o ujetých vlakových kilometrech, uvádí také kolik spojů nebylo uskutečněno bez zavinění dopravce a k tomu přikládá výkaz, který je dokladem o výpočtu prokazatelné ztráty (viz příloha č. 1).

Státní dozor v této věci kontroluje evidence nákladů, výnosů z osobní dopravy a provozních ukazatelů, správnost výkazů, dokladů a výpočtu prokazatelné ztráty a náležitosti smluv o závazcích veřejné služby.

Souběžná veřejná osobní doprava je taková, kdy je vedení linek nebo spojů podobné, pro stejné skupiny cestujících, jsou podobné přepravní podmínky, je srovnatelná docházková vzdálenost na zastávky a vzdálenost mezi zastávkami a počet spojů a časové intervaly mezi nimi jsou obdobné.

2.9 Vyhláška 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách

V rámci práce se zaměřím na prvky systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy. Těmi jsou určení organizačního uspořádání dopravce a působnosti organizačních složek, stanovení odpovědnosti zaměstnanců za bezpečnost při provozování dráhy, vedení řádné dokumentace a stanovení si takových cílů, aby neustále docházelo ke zlepšování systému bezpečnosti.

Každý dopravce vydává pravidelně jednou za rok výroční zprávu o bezpečnosti provozování drážní dopravy, která by měla obsahovat informace o plnění bezpečnostních cílů, o mimořádných událostech, o výsledcích vnitřních kontrol a údaje o závadách, které mohly vést ke vzniku mimořádné události.

2.10 Zákon 526/1990 Sb., o cenách

Zákon vymezuje pojem cena a řeší jak se stanovuje, její regulaci, evidenci a její kontrolu a samozřejmě i působnost orgánů v této oblasti.

Zákonem stanovené způsoby regulace ceny:

1. *Úředně stanovené ceny* - mohou být maximální, minimální nebo pevné. Jejich výši stanovuje Ministerstvo financí, kraj nebo obec.
2. *Věcně usměrňované ceny* - fungují vlastně jako jakési podmínky pro stanovení ceny (například stanovený postup při kalkulaci ceny).
3. *Časově usměrňované ceny* - jsou pravidla pro změny cen v čase (například v jakém předstihu musí být oznámena změna ceny). Uplatňují se především v případech, kdy má prodávající monopolní postavení.
4. *Cenové moratorium* - je zákaz vydaný na určitou dobu, po kterou se nesmějí ceny zvyšovat.

2.11 Zákon 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen

Ministerstvo financí – působnost v oblasti uplatňování, regulace a kontroly cen.

Ministerstvo dopravy – stanovuje tarify v mezinárodní dopravě (ceny a podmínky).

Kraj – stanovuje pro služby na území kraje maximální ceny, pokud nejsou stanoveny ministerstvem nebo stanovuje maximální ceny nižší než jsou ty stanovené ministerstvem.

Obec – stanovuje pro služby na svém území maximální ceny, pokud nejsou stanoveny ministerstvem, maximální ceny nižší, než jsou ty stanovené ministerstvem nebo vyšší, než jsou ty stanovené ministerstvem.

2.12 Výměr Ministerstva financí č. 01/2008, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami

(Úředně stanovenou) maximální cenou, kterou stanovuje Ministerstvo financí je cena mimo jiné za použití železniční vnitrostátní dopravní cesty celostátních a regionálních drah.

Maximální cena se počítá pomocí vzorce:

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

- Legenda:
- S_{1x}...cena za provozování dopravní cesty (řízení provozu) na 1 vlkm
 - S_{2x}...cena za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty) na 1000 hrtkm
 - Q... hrubá hmotnost vlaku (v tunách)
 - L_x... vzdálenost jízdy vlaku (v km) **po různých typech tratí**
 - X_E... na celostátních tratích zařazených do evropského železničního systému
 - X_C... na ostatních celostátních tratích
 - X_R... na regionálních tratích
 - n... koeficient zohledňující jízdu vozidel s naklápací skříní (vozidla s naklápacími skříněmi 1,25; jinak 1)
 - e... koeficient zohledňující jízdu hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích (1,075). Ve vzorci je uváděn, jen pokud se jedná o trať s trakčním vedením.

Tabulka 1 Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty pro nákladní vlak

Typ tratě	Provozování dopravní cesty (cena za 1 vlkm)	Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (cena za 1000 hrtkm)
Celostátní zařazené do evropského žel. systému	53,31 Kč	70,63 Kč
Ostatní tratě celostátní	48,46 Kč	58,86 Kč
Regionální	43,61 Kč	44,15 Kč

Zdroj: Příloha k výměru MF č. 01/2008

Tabulka 2 Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy pro vlak osobní přepravy

Typ tratě	Provozování dopravní cesty (cena za 1 vlkm)	Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (cena za 1000 hrtkm)
Celostátní zařazené do evropského žel. systému	9,23 Kč	52,96 Kč
Ostatní tratě celostátní	7,67 Kč	42,09 Kč
Regionální	6,50 Kč	35,67 Kč

Zdroj: Příloha k výměru MF č. 01/2008

Maximální cena nezahrnuje náklady na řízení vozidla, na pohon (elektrická energie, PHM), nájemné za používání budov, které neslouží k provozování dráhy, přidělení a rezervaci kapacity dopravní cesty, vypracování jízdních řádů, telekomunikační služby a jiné úkony vyžádané dopravcem (např. odborný doprovod vlaku).

Maximální cenou, kterou stanovují kraje nebo obce je Cena za železniční osobní vnitrostátní dopravu provozovanou v rámci integrované dopravy.

Jízdné ve vnitrostátní železniční dopravě osob (mimo ID) je cena, u níž se uplatňuje věcné usměrňování. Cena vykalkulovaná na jednotlivé druhy vlaků musí vždy odpovídat vztahu: $N + Z - D \geq T$

Legenda: N...ekonomicky oprávněné náklady

Z...přiměřený zisk

T...plánované tržby

D...dotace poskytnuté ze státního rozpočtu

Mimoto tento vzorec výměr stanovuje druhy jízdenek a jízdného, jejich platnosti, podmínky udělování slev na jízdné a dovozní nebo jaké osoby se přepravují bezplatně.

2.13 *Novela zákona o akciové společnosti České dráhy (dosud vedeno jako sněmovní tisk 380/0)*

Poslanecké sněmovně byl 12.12.2007 předložen návrh novely zákona o akciové společnosti České dráhy jako sněmovní tisk 380/0. Tento tisk byl sněmovnou schválen 19.3.2008 a 31.3.2008 byl ke schválení doručen Senátu.

Touto novelou se reguluje předmět podnikání Českých drah pouze na provozování železniční dopravy a jejich funkce coby provozovatele železniční dopravní cesty touto novelou zanikne.

Nově je společnost České dráhy povinna umožnit přístup ostatním oprávněným dopravcům (a to aniž by některého z nich nějak zvýhodňovala) k majetku železniční dopravní cesty, který mají České dráhy ve svém vlastnictví.

3 Analýza současné situace na trhu v ČR

Jak bylo prezentováno v předešlých kapitolách Česká republika patří mezi členskými státy Evropské unie k těm, jejichž železniční dopravní infrastruktura je nejhustší. Činí 120 km na 1 000 km² území České republiky. Infrastruktura by tedy měla poskytovat dostatečnou kapacitu pro mnohé konkurenty ať v nákladní tak i v osobní přepravě nemluvě o konkurenceschopnosti vůči ostatním druhům dopravy.

Skutečnost je však taková, že železniční doprava je v současnosti schopna konkurovat pouze vodní dopravě a pokud se zaměříme na vnitřní trh, vztahy mezi jednotlivými přepravci (respektive mezi Českými drahami a společnostmi, které by jim chtěly konkurovat) by potřebovaly zásadně narovnat. Jak to dnes ve zkratce funguje na tuzemském železničním trhu a kdo zastává jakou funkci v regulačním systému vystihuje následující schéma.

Obrázek 4 Funkční schéma železničního sektoru v České republice



Zdroj: [42]

3.1 Osobní doprava

Vlakové spojení je pro cestující velmi dobře přístupné z hlediska infrastruktury nádraží. Pokud se na trati setkávají cestující s nějakými problémy, jedná se zpravidla někdy o několikahodinová zpoždění některých spojů, zastaralost vozů nebo vysokou

obsazenost spojů v dopravní špičce. Pokud nejste stálými odběrateli služby, může být problémem i cena, která značně převyšuje cenu na vnitrostátní linkové osobní dopravě na stejné trase. Ovšem porovnáme-li problémy pasažérů a problémy dopravců, kteří chtějí na tento trh vstoupit, dojdeme k závěru, že problémy cestujících jsou triviální. Trh je totiž pro dopravce prakticky uzavřen.

Smlouvu o závazku veřejné služby uzavírá na jeden rok Ministerstvo dopravy (po dohodě s Ministerstvem financí) s provozovatelem drážní dopravy, aby zajistil dopravní potřeby státu drážní osobní dopravou. Smlouva vzniká na základě „objednávky“ Ministerstva dopravy a zahrnuje pouze vlaky kategorie expres a rychlík. Objednávka je formulována na základě zkušeností minulých let, požadavků a připomínek krajů a obcí a je omezena částkou, kterou stanovuje státní rozpočet na úhradu prokazatelné ztráty. Vlaky kategorie osobní a spěšný vlak si objednávají jednotlivé kraje v rámci zabezpečení dopravní obslužnosti svých regionů.

Ze smlouvy však dopravcům nevyplývají jen budoucí příjmy, ale stanovuje také, jak bude pokutováno porušení podmínek stanovených ve smlouvě. Nejde jen o pokuty, které se týkají například chybnosti údajů uvedených ve smlouvě, ale týkají se i kvality cestování (např. musí dojet alespoň 4 vlaky z pěti zcela včas, v 95 % musí být zachován důležitý přípoj, ve vlacích musí být určitá teplota, dostatečná kapacita, viditelné označení výchozí a cílové stanice...). Tak například Olomoucký kraj udělil v loňském roce ČD pokutu ve výši 2,6 milionu Kč za velké množství zpožděných spojů na území kraje a špinavé vozy.

3.1.1 „České dráhy, a. s.“⁹

České dráhy provozují osobní dopravu po železnici z devadesáti devíti procent. Patří mezi největší firmy v České republice a navazují na více než stošedesátiletou tradici železniční dopravy na našem území.

Osobní doprava představuje jednu ze základních činností Českých drah, a.s. Mezi hlavní odběratele služeb v osobní dopravě patří kraje a stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR.

Produkty ČD v oblasti osobní dopravy:

⁹ [4]

- nadstandardní vlaky kategorie SC, EC, IC (ČD provozují na své vlastní podnikatelské riziko, do konce roku 2007 nebyly součástí smluv o závazku veřejné služby),
- vlaky standardní kvality - Ex, R (objednávka MD ČR),
- vlaky Sp a Os (objednávky krajů) - dílčí trhy jsou přizpůsobeny hranicím jednotlivých regionů (regionální osobní dopravu dále dělí na příměstskou, regionální a rychlou regionální)

Mimoto, že od letošního roku tedy MD hradí na základě závazku veřejné služby také vlaky kategorie EC a IC, rozhodla se vláda ČR, že do roku 2013 poskytne Českým drahám na pořízení a modernizaci železničního vozového parku dotaci 4,8 miliardy Kč. Ovšem velmi by mě zajímalo, jak bude tuto dotaci kompenzovat ostatním dopravcům, kteří Českým drahám na celostátních a regionálních tratích konkurují.

Pro období od 10.12.2006 do 8.12.2007 uzavřelo Ministerstvo dopravy s Českými drahami Smlouvu o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu, která se týkala celkem 399 vlaků. Tyto vlaky měly být v rámci závazku veřejné služby vedeny celkem 132 597krát za sjednané období a trasa, kterou ujely byla vyčíslena na 25 303 357 vlkm. Ministerstvo dopravy se zavázalo uhradit Českým drahám ztrátu, která vznikla poskytováním veřejných služeb k zabezpečení dopravních potřeb státu ve veřejném zájmu v maximální výši 3 310 200 000 Kč.

Ministerstvo dopravy vyhlásilo v roce 2005 výběrové řízení na zajištění dopravní obslužnosti na relacích Pardubice – Liberec a Plzeň – Most drážní osobní dopravou. Tender měl zajistit snížení zpoždění vlaků a zlepšit kvalitu cestování (komfort vlaků, čistota vozidel, ...) aniž by došlo ke změně výše jízdného. Ještě se ani nerozhodlo o vítězi, přesto České dráhy podaly u Úřadu pro hospodářskou soutěž návrh na přezkoumání zadávacího řízení. Mimo ČD se o zakázku ucházely společnosti Viamont a Connex. Vítězem tendru se staly České dráhy i přesto, že jediným positivem, které mohly nabídnout byla nejnižší cena (v rámci výběrového řízení se jednalo o nejméně hodnocené kritérium).

Ve Smlouvě o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu v relaci **Pardubice –Liberec** je stanoven pro rok 2007 dopravní výkon 1 094 000 vlkm a maximální výše ztráty byla vyčíslena na

45 279 000 Kč¹⁰ (pro období 9.12.2007 – 13.12.2008 se výkon snížil oproti předchozímu období na 1 064 560 vlkm ale maximální výše ztráty byla navýšena na 47 100 000 Kč).

Smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu v relaci **Plzeň – Most** stanovuje pro období 10.12.2006 až 8.12.2007 dopravní výkon 457 219 vlkm, ze kterých byla vyčíslena maximální výše ztráty na 8 357 000 Kč (pro období 9.12.2007 – 13.12.2008 výkon vzrostl na 471 552 vlkm, výše ztráty byla zvýšena na 8 837 000 Kč).

Závazky veřejné služby v jednotlivých krajích¹¹

- Pardubický - prokazatelná ztráta 258 400 000 Kč, provoz jen ČD,
- Jihočeský – kraj měl uzavřené smlouvy s Českými drahami a Jindřichohradeckými místními drahami, prokazatelná ztráta obou společností asi 300 000 000 Kč,
- Královeské – prokazatelná ztráta vykázána Českými drahami 310 463 736 Kč, prokazatelná ztráta vykázána společností Viamont 7 489 981 Kč,
- Karlovarský – kraj měl uzavřeny Smlouvy o poskytování veřejných služeb se společnostmi České dráhy a Viamont, nepodařilo se mi získat informace o výši prokazatelných ztrát,
- Ústecký - výše prokazatelné ztráty byla 375 000 000 Kč, provoz pouze ČD,
- Liberecký – neposkytl informace o uzavřených smlouvách,
- Jihomoravský – prokazatelná ztráta ve výši 448 740 000 Kč, provoz pouze ČD,
- Vysočina – prokazatelná ztráta vykázána Českými drahami 245 976 000 Kč, prokazatelná ztráta vykázána JHMD 7 978 000 Kč,
- Moravskoslezský – prokazatelná ztráta vykázána Českými drahami 529 335 000 Kč, prokazatelná ztráta vykázána společností OKD, Doprava – 8 000 000 Kč,
- Olomoucký – prokazatelná ztráta vykázána Českými drahami 303 000 000 Kč, prokazatelná ztráta vykázána společností Connex Morava – 12 915 000 Kč,
- Plzeňský – prokazatelná ztráta ve výši 396 923 000 Kč, provoz pouze ČD,
- Středočeský – prokazatelná ztráta ve výši 760 000 000 Kč, provoz pouze ČD,
- Hlavní město Praha – prokazatelná ztráta ve výši 176 387 840 Kč, provoz pouze ČD,
- Zlínský – prokazatelná ztráta ve výši 208 432 276 Kč, provoz pouze ČD.

¹⁰ Výkon a maximální ztráta jsou stanoveny na období platnosti GVD – v tomto případě tedy od 10.12.2006 do 8.12.2007

¹¹ Informace poskytnuté Odbory doprav jednotlivých krajů

Služby ČD v loňském roce využilo 181,9 milionu osob. Největší růst v roce 2007 zaznamenala mezinárodní doprava. Mezinárodní vlaky přepravily celkem 1,967 milionu cestujících, vlaky vnitrostátní dopravy přepravily 179,951 milionu osob.

3.1.2 Veolia transport Česká republika a.s.

Hlavní činností je linková autobusová doprava (přes 600 pravidelných příměstských a městských linek). Na trhu pravidelné osobní autobusové dopravy zaujímá Veolia jedno z čelních postavení - ročně přepraví přes 100 miliónů cestujících. Dceřinými společnostmi jsou Connex Morava, Connex Východní Čechy, Connex Praha, Connex Příbram, BUS Slezsko, MAD Kolín, Dopravní podnik Teplice, NERABUS a Connex Česká železniční.

Connex Morava a.s. zajišťuje pravidelnou železniční přepravu osob na železnici Desná a to na trase Šumperk – Kouty nad Desnou a zpět a Petrov nad Desnou – Sobotín a zpět. Doprava je realizována v moderních soupravách a je začleněna také do integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje.

Connex Česká železniční, s.r.o. zahájila svoji činnost ve spolupráci se společností Lausitz Bahn GmbH, která je členem skupiny Veolia Transport v Německu, při realizaci projektu přímého železničního spojení z Liberce do Zittau. Doprava na této trase byla zahájena v červnu 2004, provozována moderními vlakovými soupravami a ukončena v prosinci 2007. Společnost dlouhodobě usiluje o vstup na trh i mimo tuto trasu, ovšem bezúspěšně. Účastnila se bezúspěšně výběrového řízení, které vyhlásilo MD na trati Pardubice – Liberec. Důvodem zamítnutí byla pokročilá fáze přípravy jízdního řádu a nezbytná časová vzájemná provázanost dálkových vlaků v rámci celé železniční sítě. Předmětné výkony byly přímo zadány Českými drahami. Ovšem celé zadávací řízení bylo plně nejasností (podivné podmínky výběrového řízení co se týče časových kritérií, ČD znaly výsledek dříve než ostatní účastníci řízení, technické parametry vlaků, které MD stanovilo ČD sice „horko-těžko“ splnilo, ovšem v současnosti už tyto vlaky jezdí na úplně jiných tratích,...).

Veolia transport se pro rok 2007 může pochlubit přepravními výkony 5 700 oskm, které vykazuje společnost Connex Česká železniční. Společnost Connex Morava přepravila za sledovaný rok 600 000 cestujících, výkon se v roce 2007 přiblížil 245 000 vlkm.

3.1.3 OKD, Doprava, akciová společnost

OKD, Doprava, akciová společnost vznikla dne 1. ledna 1994 a je pokračovatelem tradice podniku OKR-Doprava, jehož historie sahá do roku 1952. Předmětem podnikání je mimo osobní železniční dopravu pochopitelně doprava nákladní (železniční i silniční), spedice a dopravně-manipulační činnosti.

Mimoto společnost využívá hojně kombinovanou dopravu systému ACTS (Abroll-Container-Transport-System). Na větší vzdálenosti je využívána výhodnější železniční doprava, pro rozvoz na menší vzdálenosti slouží nákladní automobily s odvalovacími kontejnery. V souvislosti s tím OKD, Doprava provozuje kontejnerové logistické centrum v Paskově.

Působení v přepravě cestujících zahájila společnost v lednu 1998, a to převzetím provozu na trati Milotice nad Opavou - Vrbno pod Pradědem a zpět.

Přepravní výkony, které mi společnost sdělila a které se týkají osobní železniční dopravy jsou 1 100 000 oskm (82 500 přepravených osob) za 154 251 vlkm.

3.1.4 RAILTRANS s.r.o.

Společnost sídlí v Sokolově, byla založena v roce 2003 a náplní její činnosti je provozování drážní dopravy, kterou dělí na tři základní segmenty - RTexpress, který zajišťoval dálkovou osobní přepravu, RTCargo, které zajišťuje nákladní přepravu a pracovní vlaky a RTregio, které zajišťuje přepravu osob na regionálních tratích v německém příhraničí.

RTexpress znamenal vlastně zajišťování rychlé osobní přepravy na trati Praha (Holešovice) – Ostrava hl. n. a zpět. Společnost RAILTRANS se ovšem rozhodla v září roku 2007 projekt RTexpress ukončit. Co se vlastně stalo... V prosinci roku 2006 nevyjely vlaky projektu RTexpress na trati Praha-Ostrava kvůli neukončení schvalovacího procesu moderních elektrických lokomotiv Siemens pro provoz v České republice. Celý projekt byl proto nejprve odložen. Dále začalo MD objednávat také vlaky Intercity a Eurocity, čímž se velice zvýšila pravděpodobnost, že spoje společnosti RAILTRANS budou regulovány (důvod je návrh zákona o veřejné dopravě z první poloviny roku 2007, který umožňuje odepřít přístup k trhu dopravci, který by mohl svými komerčními spoji významným způsobem ohrozit provozování dopravy ve veřejném zájmu). Dále MD objednalo přímým zadáním Českým drahám pro rok 2008 provozování několika nových rychlíků Praha – Brno ve stávajících časových polohách vlaků RTexpress. Náhodou se tak

dotovaná konkurence nedotovaných autobusů objevuje po létech nezájmu o kvalitní železniční spojení mezi Prahou a Brnem právě v čase, kdy se kvůli zahajované rekonstrukci železničního koridoru na východním okraji Prahy velmi snižuje kapacita tohoto úseku, takže pro vlaky projektu RTexpress jako na jediné spoje nezbyla kapacita na trati mezi pražskými stanicemi Libeň a Běchovice a musely by proto vyjíždět z okrajových a méně významných stanic.

RTregio je vlastně projekt, v jehož rámci provozuje společnost od 1.9.2004 pravidelnou osobní dopravu na trati Zittau – Liberec. Jedná se o prodloužení stávajících spojů Eibau - Seifhennersdorf - Großschönau – Zittau, které provozuje společnost SBE.

Společnost Railtrans mi informace o svých výkonech pro rok 2007 neposkytla.

3.1.5 Jindřichohradecké místní dráhy a.s.

Název společnosti je složeninou názvů dvou původních společností, které úzkokolejky za rakousko-uherské monarchie postavily. První se jmenovala "Localbahn Neuhaus - Neubistritz" (její iniciály NN můžete vidět i dnes na meznících okolo trati), druhá společnost se jmenovala "Místní dráha Jindřichův Hradec - Obratany".

Ve středu 19. března 1997 vláda ČR schválila privatizaci jindřichohradeckých úzkokolejek formou přímého prodeje za symbolickou cenu 1 Kč akciové společnosti Jindřichohradecké místní dráhy. Jedním z prvních úkolů po převzetí privatizovaného majetku byla jeho inventarizace, která ukázala na obrovské problémy týkající se pozemků pod tratí a to zejména na trati Obrataňské, které nejsou uspokojivě vyřešeny ze strany ČD dodnes.

Tratě z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a z Jindřichova Hradce do Obrataně o celkové délce 79 km mají rozchod 760 mm. Na tratích je celkem 30 stanic a zastávek. Nejvyšší povolená rychlost na tratích je 50 km/h. Nejnovější zastávka byla uvedena do provozu 1. ledna 2006.

Co se týče výkonů společnosti JHMD pro rok 2007 - společnost za rok 2007 v osobní dopravě ve veřejném zájmu přepravila 348 846 cestujících za 341 300 vlkm. Přepravní výkon pro rok 2007 byl 7 397 000 oskm. Mimoto společnost provádí výletní jízdy parními vlaky a jízdy těmito vlaky na zakázku. V této oblasti společnost přepravila 45 552 cestujících za 7 824 vlkm. Přepravní výkon pro rok 2007 byl v nedotované dopravě 1 125 000 oskm.

V souvislosti s touto společností je nutné podotknout, že se jedná o konkurenci ČD v osobní a nákladní dopravě jen v uvozovkách a to z toho důvodu, že veškerou dopravu provádí společnost jen na své dráze, nikoliv na drahách SŽDC.

3.1.6 Viamont a.s.

Tato společnost by nevznikla nebyť iniciativy několika zaměstnanců tehdejších ČSD. Bylo to v srpnu roku 1992. Aktivita společnosti byly zpočátku zaměřeny na komplexní rekonstrukce, těžké střední opravy a propracování železničního svršku.

V souvislosti se zahájením privatizačního procesu v síti ČD se Viamontu podařilo zahájit dne 12. prosince 1997 provoz osobní železniční dopravy na pronajaté trati Trutnov - Svoboda nad Úpou. 24. května 1998 Viamont zahájil provozování další regionální trati Sokolov - Kraslice, kterou přebírá od ČD za plného provozu. V průběhu roku 2000 se podařilo a.s. Viamont v partnerství s ČD a DB obnovit provoz v úseku Kraslice - Klingenthal, což je pro zdejší region bezesporu velmi významným přínosem.

V současnosti tedy Viamont provozuje osobní pravidelnou dopravu na linkách Sokolov – Kraslice – Klingenthal, Mariánské Lázně – Karlovy Vary a Trutnov – Svoboda nad Úpou. Společnost Viamont mi neposkytla pro potřeby práce potřebné informace týkající se přepravních výkonů pro rok 2007 v osobní dopravě, ale na svých stránkách má uvedeny alespoň počty přepravených osob pro rok 2004. Za tento rok tedy Viamont přepravil v rámci vnitrostátní přepravy 1 035 648 cestujících, v rámci přeshraniční přepravy to bylo 99 479 cestujících.

Tabulka 3 Přehled počtů přepravených osob v roce 2007 za vybrané dopravce

Dopravce		Počet přepravených osob v roce 2007
České dráhy, a. s.		181 900 000
Veolia transport Česká republika a.s.	Connex Morava, a. s.	600 000
	Connex Česká železniční, s.	-
RAILTRANS s. r. o.		-
Jindřichohradecké místní dráhy a.s.		394 398
Viamont a. s.		1 135 127 ¹²
OKD, Doprava, akciová společnost		82 500

Zdroj: autor

Obrázek 5 Počet přepravených osob v roce 2007 za vybrané dopravce



Zdroj: autor

3.2 Nákladní doprava

Přeprava zboží zaznamenala růst výkonnosti o 2,8 % ročně. Dopravní technika (infrastruktury a vozidla) se výrazně rozvinula a podobně se změnil i přístup odesílatelů, kteří mají na přepravce stále náročnější požadavky. Tržní podíl nákladní železniční dopravy v rámci všech druhů dopravy se stále zmenšoval, až se od roku 2005 ustálil na přibližně 10 %, což je nejnižší údaj od roku 1945.

¹² Údaj získaný z Výroční zprávy za rok 2004

Nákladní železniční doprava se v současnosti potýká s jistými obtížemi, což částečně vysvětluje její neschopnost zvýšit svůj podíl na trhu. Obtíže se týkají především spolehlivosti, dostupných kapacit, řízení informací, průměrné rychlosti a pružnosti. Na druhou stranu kontejnerová doprava a přeprava na dlouhou vzdálenost, což jsou segmenty, kde má železnice skutečné výhody, nadále rostou.

Pokud se zaměříme na trh v ČR, pak je zřejmé, že ve srovnání s železniční přepravou osob se jedná o dva nesrovnatelné pojmy (ve prospěch nákladní dopravy). Stejně je to ovšem i při srovnání trhu nákladní železniční přepravy v ČR s trhy ostatních členských států (bohužel v neprospěch ČR). Obchodní rejstřík sice vykazuje nárůst dopravců v železniční nákladní dopravě, ale co neuvádí je, že většina z nich přepravuje náklad pouze na soukromých vlečkách, nikoliv na celostátních drahách.

Růst u soukromých dopravců je blokován nedostatečnými zdroji - lokomotivy, personál. Nové lokomotivy jsou s asynchronními motory a ty mají problém s národním zabezpečovacím systémem - možná má problém spíše náš zastaralý systém "přecitlivělých" kolejových obvodů s elektromagnetickou indukcí, kterou asynchronní motory vytvářejí. Problém zabezpečovacích systémů, trakčních systémů, komunikačních systémů a jazyková bariéra zachovává nespojitost dopravy.

3.2.1 České dráhy, a. s., ČD Cargo, a.s.

Ve většině roku 2007 byla nákladní doprava součástí společnosti České dráhy. Ke vzniku ČD Cargo došlo 21.10.2007.

„ČD Cargo, a. s. zajišťuje přepravu průmyslových a zemědělských komodit, surovin, paliva a pohonných hmot, zboží, kontejnerů a nadměrných nákladů. Zajišťuje pronájem nákladních vozů, vlečkové a další přepravní služby. Svým zákazníkům poskytují služby nákladní dopravy v celkem 1 088 stanicích (včetně 31 stanic na tratích privatizovaných). Denně přepravuje po železniční síti přibližně 25 000 vozů ložených nejrůznějším zbožím.

Svými výkony zaujímá páté místo v EU a i přes zvyšující se konkurenci na liberalizovaném trhu nákladní dopravy si hodlá tyto pozice udržet.“¹³ Společnost v loňském roce přepravila celkem 91,6 milionu tun zboží, což představuje 2,2 procentní zvýšení oproti roku předchozímu. Tržby z nákladní dopravy tak dosáhly 17,7 miliardy korun (o 2,7 procenta více než v roce 2006).

¹³ [5]

3.2.2 RAILTRANS s.r.o.

Nabízí přepravu jakéhokoli zboží po železnici na území České republiky, Slovenské republiky, Spolkové republiky Německo, v Polské republice a Rakousku. Přepravu zajišťuje buď svými vlastními prostředky nebo prostředky pronajatými, případně v kooperaci se zahraničními partnery.

Společnost Railtrans mi bohužel informace o svých přepravních výkonech pro účely této práce neposkytla.

3.2.3 OKD, Doprava, akciová společnost

OKD, Doprava se řadí k největším soukromým železničním dopravcům v České republice, disponuje vlastním vozovým parkem téměř 100 lokomotiv a více než 2 000 železničních nákladních vozů různých řad. V rámci nabídky nákladní dopravy poskytuje společnost provozování dráhy a drážní dopravy na vlastních vlečkách i na vlečkách jiných společností, provozování drážní dopravy na významných úsecích celostátních a regionálních drah veřejné železniční sítě, pronájem železničních vozů a lokomotiv, provádění údržby a oprav kolejových vozidel a železniční spedici.

Společnost vykazala za rok 2007 přepravní výkon 345 549 000 tkm na 8 120 000 přepravených tun nákladu na vnitrostátních tratích. V rámci veřejné drážní dopravy společnost přepravila 400 tun zboží (= 8 100 tkm).

3.2.4 Jindřichohradecké místní dráhy a.s.

I u JHMD je tlak silniční konkurence velmi silný a vzhledem k malým přepravním vzdálenostem na tratích JHMD je výkon cenově neovlivnitelný. Většina realizovaných výkonů patří třem společnostem: Jitka, a.s. s vlastní vlečkou zapojenou do tratě JHMD, kde byl realizován rozhodující objem přepravy a díky hmotnosti zásilek došlo k nárůstu dopravních výkonů. Dále se jedná o firmu LST, s.r.o., a firmu Čamra, kdy obě společnosti převáží dřevo.

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy mi informace o svých přepravních výkonech za rok 2007 poskytla. JHMD přepravily za daný rok 24 068 tun nákladu. Dopravní výkon byl 379 300 hrtkm.

3.2.5 Viamont a.s.

Kromě několika desítek vleček v několika krajích provozuje společnost Viamont nákladní přepravu uhlí především pro společnosti Cukrovar České Meziříčí, Lovochemie,

Dalkia Česká republika, Irisbus, Cinergetika, Uhelné sklady HK, ČEZ a Amman Czech Republic. Dále společnost přepravovala štěrk z lomů společností Basalt a Dobet. V rámci mezinárodní přepravy přepravovala cement do Vídně, obilí do Holandska a naftu a benzín společnosti OLEO CHEMICAL do Maďarska. Společnost přepravovala i ze zahraničí do České republiky.

Viamont mi informace o svých výkonech za rok 2007 pro účely této práce poskytl. Za rok 2007 společnost přepravila celkem 1 337 520 tun nákladu ve vnitrostátní přepravě. Dopravní výkon na celostátních a regionálních drahách byl za tento rok 243 055 000 hrtkm za 218 601 vlakových kilometrů.

3.2.6 Slezskomoravská dráha, a.s.

Společnost zabezpečuje provoz hnacích vozidel, včetně personálu pro jiné subjekty při přepravách vlaků a koridorových stavbách. Na základě smluv provozuje přibližně 80 vlečkových drah na celém území ČR. Mimo to společnost zajišťuje údržbu a opravu hnacích vozidel, včetně technických kontrol a zkoušek.

Společnost mi poskytla informace o svých výkonech za rok 2007, které činily 2 702 220 hrtkm na 12 947 vlkm. Společnost přepravila 88 143 tun zboží. Jedná se čistě o výkony na celostátních drahách, očištěné o výkony na soukromých vlečkách.

3.2.7 Loko Trans s.r.o.

Společnost Loko Trans zahájila svoji činnost v roce 1990 železniční dopravou na železniční vlečce ZZN Ivančice. V následujících několika letech byly převzaty další obsluhy železničních vleček, a to po celé ČR. Navíc se společnost zabývá nákupem, prodejem a pronájemem nákladních železničních vozů a lokomotiv a dále poskytuje také služby v železniční expedici.

Významné rozšíření okruhu služeb pro zákazníky přišlo v roce 2007, kdy se společnost stala externím přepravcem a to jak v České tak ve Slovenské republice. Společnost se zaměřuje především na přepravu sypkých substrátů

Společnost Loko Trans přepravovala v loňském roce převážně štěrky. Za rok 2007 dopravila 153 852 tun zboží na 171 284 kilometrech, tj. 10 887 hrtkm na regionálních a celostátních tratích.

3.2.8 Unipetrol Doprava, s. r. o.

Společnost přepravuje po železnici zejména chemii a veškeré související zboží. Na dopravním trhu působí již od roku 1996. Největšími zákazníky jsou dceřiné společnosti akciové společnosti UNIPETROL. Železniční přepravu vozových zásilek zajišťuje prostřednictvím spedičních společností s veřejnými dopravci a také vlastními vlaky po síti celostátních drah. K dalším významným zákazníkům mimo skupinu UNIPETROL patří např. společnosti LINDE TECHNOPLYN a.s., Moravské naftové doly, a.s., Lovochemie, a.s. Přepravu vlastními vlaky po celostátní žel. síti provádí společnost ve variantách samotného zajištění přepravy, nebo jako přepravy "na klíč", tj. zajištění vlastního přepravního výkonu včetně ložné kapacity (vozů).

Společnost Unipetrol Doprava mi bohužel informace o svých přepravních výkonech pro rok 2007 neposkytla z důvodu citlivosti údajů. To potvrzuje i skutečnost, že ve Výroční zprávě pro rok 2005 a 2004 své výkony také neuvádí. Jediné, co z Výroční zprávy pro rok 2005 zjistíme je, že společnost v tomto roce přepravila více než 1 mil. tun nákladu po celostátních drahách.

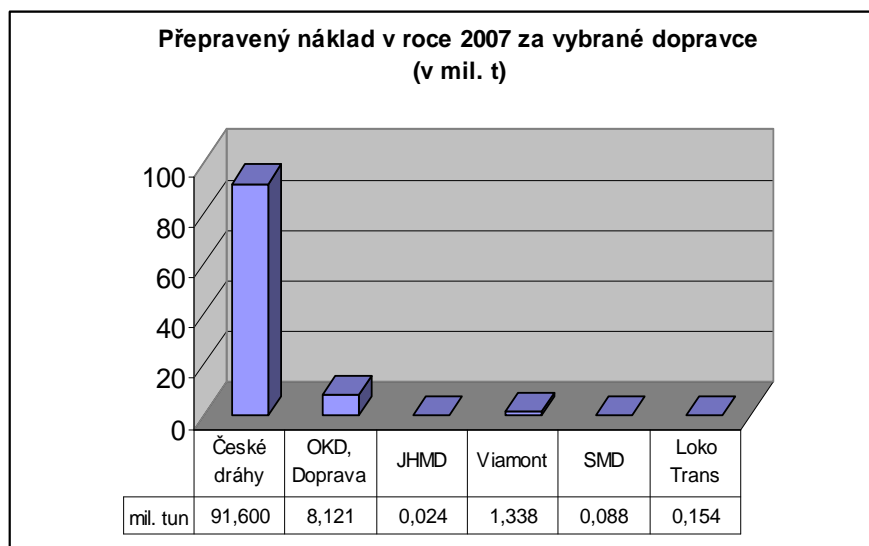
Tabulka 4 Přehled přepraveného množství nákladu v roce 2007 za vybrané dopravce

Dopravce	Přepravených tun
České dráhy, a. s.	91 600 000
RAILTRANS s. r. o.	-
OKD, Doprava, akciová společnost	8 120 500
Jindřichohradecké místní dráhy a.s.	24 068
Viamont a. s.	1 337 520
Slezskomoravská dráha, a. s.	88 143
Loko Trans s. r. o.	153 852
Unipetrol Doprava, s. r. o.	více než 1 000 000 ¹⁴

Zdroj: autor

¹⁴ údaj získaný z Výroční zprávy za rok 2005

Obrázek 6 Množství přepraveného nákladu v roce 2007 za vybrané dopravce (v mil. tun)



Zdroj: autor

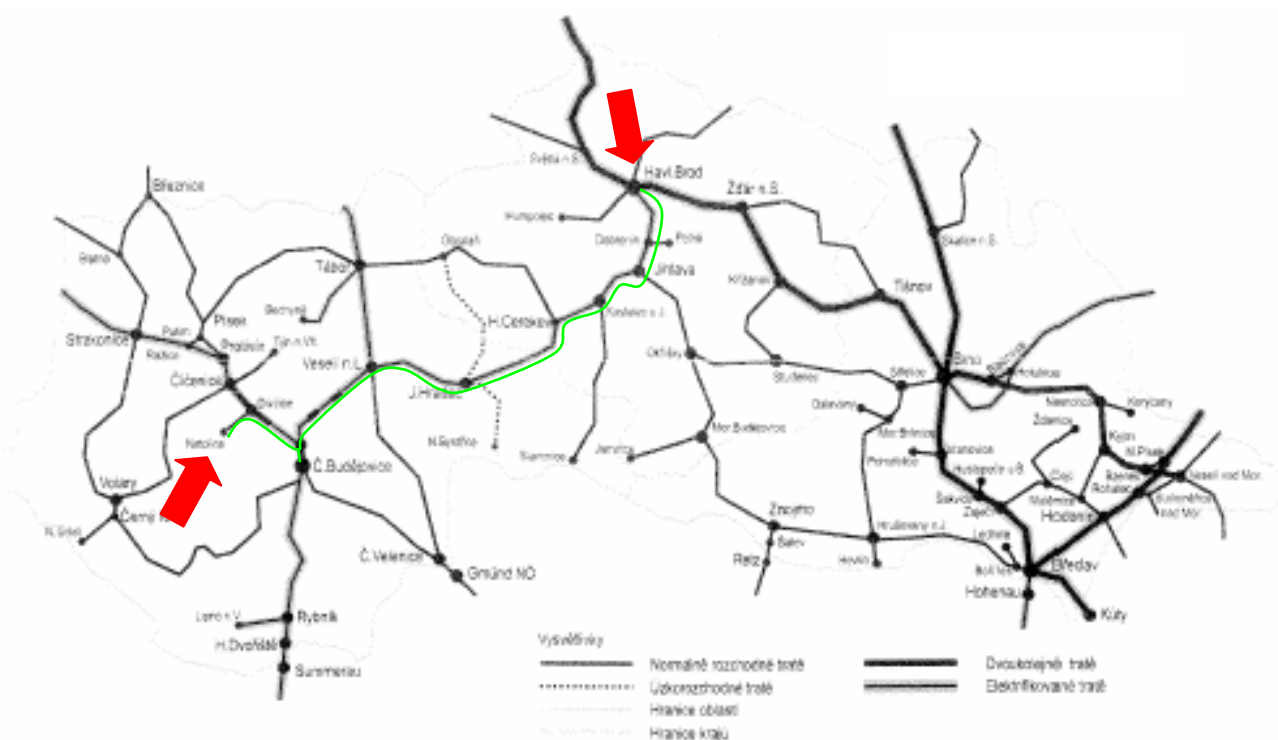
Z tabulek a následných grafů pro přepravu nákladu v nákladní dopravě a přepravu osob v osobní dopravě pro rok 2007 je velmi zřejmé, jaké postavení má společnost České dráhy na tuzemském trhu. Proto stále nechápu, proč musí být při takových objemech přeprav dotován vozový park této společnosti státními penězi a proč dopravci, kteří jasně nedosahují ani z jedné čtvrtiny takových objemů přeprav a následných tržeb jako ČD, dokáží své vozové parky modernizovat i bez státní pomoci.

4 Případová studie – založení společnosti a vstup na trh

4.1 Informace o společnosti

Abych přiblížila obtížnost vstupu na železniční dopravní trh, rozhodla jsem se pro založení fiktivní společnosti, která hodlá zatím provozovat pouze nákladní železniční dopravu se specializací na dopravu kulatiny na trase Havlíčkův Brod - Netolice. V Havlíčkově Brodě je společnost napojena na vlečku dodavatelského dřevařského podniku.

Obrázek 7 Základní informace o tratích v Jihočeském a Jihomoravském kraji a na Vysočině včetně zvýraznění trasy Havlíčkův Brod - Netolice



Zdroj: autor

Dotčené tratě:

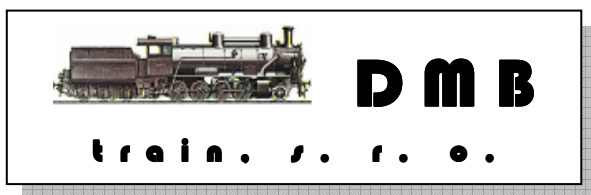
- trať 225 Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí v celém úseku (elektrifikovaná trať) – **120 km**, jedná se o trať celostátní
- trať 220 (Praha –) Benešov u Prahy – České Budějovice v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice (elektrifikovaná trať) – **39 km**, jedná se o trať celostátní, která je zařazena do evropského železničního systému

- trať 190 Plzeň – České Budějovice v úseku České Budějovice – Dívčice (elektrifikovaná trať) – **22 km**, jedná se o trať celostátní, která je zařazena do evropského železničního systému
- trať 193 Dívčice – Netolice v celém úseku (nezávislá trakce) – **13 km**, jedná se o regionální trať

4.1.1 Základní informace o společnosti

Název: DMB train, s. r. o.

Logo:



Sídlo: 384 11 Netolice, Vodňanská 664

Společníci: Bc. Dana Bísková (vklad splacen vložním hmotného majetku do majetku společnosti), Michaela Bísková (vklad 20 000 Kč složen na pokladnu společnosti)

Základní jmění: 10 020 000 Kč (celé splaceno)

Zakladatelská listina: podepsána 01.05.2007

Jednatel, Statutární orgán: Bc. Dana Bísková

Zahájení činnosti: k 1.1.2009

Lokomotiva s nezávislým pohonem, lokomotiva na elektrický pohon a všechny vagóny jsou z vlastního majetku jednoho ze společníků a jsou tedy vloženy do společnosti jako vklad společníka.

Znaleckým posudkem byla hodnota vozového parku oceněna na 10 000 000 Kč (vozový park byl pořízen za zůstatkovou cenu). K tomuto majetku si společnost ještě vzala úvěr od Komerční banky ve výši 500 000 Kč.

DMB train, s. r. o. zaměstnává tři strojvůdce a šest osob, které dohlíží na bezpečný průběh dopravy. Dva strojvůdci na elektrických lokomotivách mají stálý plat 15 000 Kč, strojvůdce na dieselové lokomotivě má stálý měsíční plat 12 000 Kč, doprovodu je vypláceno 10 000 Kč měsíčně.

Přeprava kulatiny je vykonávána minimálně jednou denně ve všední dny, podle potřeby závodu v některých dnech dvakrát. Za lokomotivu je vždy zařazeno pět kulatinou

ložených vozů. Společnost má s dodavatelským dřevařským podnikem smlouvu na jeden rok, ve které se společnost zavázala k zajištění 350 přeprav za rok 2009, kdy každý pracovní den zajistí minimálně jednu přepravu.

4.1.2 Vozový park

Jelikož bude společnost přepravovat část nákladu po elektrifikovaných tratích (Havlíčkův Brod – České Budějovice – Dívčice) a část po tratích neelektrifikovaných (Dívčice – Netolice), pořídila mimo 15 kusů vagónů pro přepravu kulatiny jednu lokomotivu s diesellovým motorem a jednu na elektrický pohon.

Diesellová lokomotiva 742 454-2

Lokomotivy řady 742 jsou velmi univerzální (nasazení jak na staniční posun, nákladní a manipulační vlaky, tak do čela osobních vlaků). Vyráběny byly v ČKD Praha v letech 1977-1986 a celkem bylo vyrobeno 494 kusů lokomotiv této řady. Motor je uložen v přední delší kapotě. Je to řadový přeplňovaný šestiválcový diesellový motor o výkonu 883 kW (vrtání 230 mm, zdvih 260 mm).

Dvoustupňová lokomotiva 363 170-2

Řada 363 je nejpočetnější řadou elektrických lokomotiv u ČD a jsou nasazovány v osobní i nákladní dopravě, na tratích se stykem obou proudových soustav a jejich prodloužených ramenech. Tyto lokomotivy byly vyráběny závodem ŠKODA Plzeň v letech 1980 – 1990.

Čtyřnápravový plošinový vůz pro přepravu klád Roos 436 Z

Čtyřnápravový plošinový vůz pro přepravu podlouhlého nákladu (klád, trubek) délky 2,4 - 18,5 m. Čelnice jsou pevné, vysoké; bočnice nejsou žádné. Vůz má 14 párů mohutných bočních klanic (2 m), které jsou dvojitě a umožňují upevnění nákladu nedosahujícího jejich výšky. Vnější rozměry: 19,90 m přes nárazníky, šířka 3,01 m a vnitřní rozměry: ložná šířka 2,74 m, prostor max. 90 m³. Hmotnosti: vlastní 25,5 t, ložná max. 54,5 t, tj. 20 t/nápravu.

4.2 Vznik společnosti

Při zakládání společnosti s ručením omezeným se použijí příslušná ustanovení zákona č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník. Skutečnost, že je zakládána společnost podnikající v oblasti drážní dopravy, v sobě z hlediska samotného založení společnosti

(zápisu do obchodního rejstříku) nezahrnuje žádná specifika. Tato specifika se projeví až při zahájení vlastní podnikatelské činnosti, tedy provozování drážní dopravy.

4.2.1 Společenská smlouva

Před návrhem na zápis do obchodního rejstříku musí být sepsána společenská smlouva nebo zakladatelská listina. V případě společnosti DMB train, s. r. o. byla sepsána Společenská smlouva (viz příloha č. 3). Tuto smlouvu musí společnost ještě jednou sepsat před notářem, který má svůj vlastní formulář. Tento notářský zápis včetně potřebného počtu kopií vyhotoví notář v ceně kolem 3 000 Kč

4.2.2 Ohlášení nové živnosti

Dalším krokem při zakládání každé jiné živnosti, která se netýká železniční dopravy, je získání živnostenského oprávnění na příslušném živnostenském úřadě. Ovšem železniční doprava je z živnostenského zákona vyjmuta a musí se tedy dokládat jiným osvědčením, v tomto případě platnou Licencí. Proto mi bylo na živnostenském úřadě doporučeno, založit si společnost, která má jako předmět podnikání uvedeny *Činnosti spojené s pronájmem nemovitostí*. Tím tedy dosáhnu zápisu do obchodního rejstříku, který je nezbytný při žádání o udělení Licence a osvědčení dopravce a ušetřím tak 1 000 Kč správní poplatek za vydání živnostenského oprávnění.

4.2.3 Zápis do obchodního rejstříku

Návrh na zápis do obchodního rejstříku se podává u rejstříkového soudu (v mém případě v Českých Budějovicích) pomocí Formuláře pro zápis do obchodního rejstříku (viz příloha č. 8), který podepisuje jednatel (podpis musí být úředně ověřen). Jako přílohy přiložím k návrhu notářský zápis společenské smlouvy, listinu osvědčující právní původ užívání místností (v tomto případě je to souhlas vlastníka těchto prostor s umístěním sídla společnosti v těchto prostorách (viz příloha č. 9)) a doklady, které potvrzují splnění vkladové povinnosti (v mém případě notářsky ověřené potvrzení správce vkladů (viz příloha č. 11)).

Za jednatele musí být dále přiložen výpis z Rejstříku trestů ne starší 3 měsíců, čestné prohlášení jednatele, že je plně způsobilý k právním úkonům a splňuje podmínky provozování živnosti (viz příloha č. 7). Toto prohlášení je opět notářsky ověřené a slouží jak podpisový vzor jednatele.

Na návrh se při prvozápisu společnosti lepí kolkové známky v hodnotě 5 000 Kč. Na zápis společnosti do obchodního rejstříku se čeká až půl roku (záleží na rejstříkovém soudu). O zapsání společnosti do obchodního rejstříku dostane společnost od rejstříkového soudu Rozhodnutí o zápisu. Zápisem do obchodního rejstříku fakticky společnost s ručením omezením vzniká a tímto dnem nastává společnosti povinnost vést účetnictví.

4.3 Začátek provozování drážní dopravy

Pokud má tato společnost provozovat drážní dopravu, je třeba vědět, že dle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, provozovat drážní dopravu na dráze může právnická osoba zapsaná v obchodním rejstříku, na základě platné Licence, přidělené kapacity dopravní cesty, jedná-li se o drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální, platného Osvědčení dopravce a uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy, není-li provozovatel dráhy a dopravce jedna osoba.

4.3.1 Licence

(příklad Licence společnosti LOKO TRANS viz příloha č. 5)

Licenci uděluje jak již bylo uvedeno na základě žádosti drážní správní úřad a udělí ji právnické osobě, jejíž statutární orgán nebo člen statutárního orgánu, dosáhl věku 18 let, je způsobilý k právním úkonům, je bezúhonný a alespoň jeden člen statutárního orgánu je odborně způsobilý. Dále musí společnost prokázat svou finanční způsobilost a poslední podmínka je technická způsobilost dráhy (pouze pokud se jedná od dráhu, která není ve vlastnictví SŽDC).

Odbornou způsobilost bych v mém případě prokazovala dokladem o ukončeném vysokoškolském vzdělání dopravního zaměření a dokladem o vykonání tříleté praxe v řídicí činnosti v oboru provozování drah.

Finanční způsobilost prokazuje společnost obchodním majetkem (posudek soudního znalce na lokomotivy a vozy v hodnotě 10 000 000 Kč), objemem dostupných finančních prostředků (přiložen Výpis z bankovního účtu s disponibilním zůstatkem 500 000 Kč a pokladní kniha se zůstatkem 20 000 Kč), provozním kapitálem (výše aktiv, finančního majetku, přehled vlastního kapitálu na financování obchodního majetku), podnikatelským plánem na první rok provozování drážní dopravy (viz příloha č. 10) a dokladem o financování drážních vozidel (kupní smlouva).

Pro získání licence musí být u drážního úřadu podána Žádost o udělení licence (viz příloha č. 6), ke které musí být jako příloha přiložen Výpis z obchodního rejstříku (originál nebo notářsky ověřená kopie), doklad prokazující mou odbornou způsobilost, doklady prokazující finanční způsobilost a doklad od VZP a OSSZ, že u nich společnost nemá žádné nesplacené pohledávky. Správní poplatek je po žadateli požadován až poté, co ostatní doklady jsou v pořádku a činí 20 000 Kč. Vydání licence trvá maximálně 60 dní.

Po vydání licence může společnost žádat o změnu předmětu podnikání na *Provozování drážní dopravy dle zákona č. 266/1994 Sb. v rozsahu vydané licence*. Musí vyplnit opět formulář Návrh na zápis nebo změny zapsaných údajů do obchodního rejstříku, ke které přiloží už pouze notářsky ověřenou kopii Licence. Změna proběhne do pěti kalendářních dnů. Správní poplatek je 1 000 Kč.

4.3.2 Osvědčení dopravce

(příklad Osvědčení společnosti LOKO TRANS viz příloha č. 5)

Osvědčení musí mít dopravce ke dni zahájení drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální. Osvědčení vydává drážní úřad na základě žádosti dopravce na dobu 5 let a uvede v něm druh dopravy a rozsah služeb, na něž se vztahuje.

K žádosti (viz příloha č. 2) dopravce přikládá:

- seznam pracovních činností zajišťovaných dopravcem, pro které je vyžadována odborná způsobilost a popis systému jejího zajištění (jakýsi „pavouk“, který ukazuje kdo co dělá, jak jeho činnost navazuje na ostatní činnosti, kdo a jak řeší mimořádné události,...),
- seznam určených technických zařízení používaných při provozování drážní dopravy včetně dokladu o jejich provozování (veškerá zařízení na lokomotivách, vozech,...),
- seznam provozovaných drážních hnacích vozidel a seznam typů tažených drážních vozidel včetně dokladu o jejich technické způsobilosti,
- vnitřní předpisy pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení, návrh druhu

dopravy a rozsahu služeb, které bude provozovat (lze vyřešit poznámkou, že společnost přebírá tyto předpisy od společnosti ČD-Telematika, a.s.)

- doklad o zaplacení správního poplatku, který činí 1 000 Kč.

4.3.3 Přidělení kapacity dopravní cesty

O přidělení volné kapacity na dopravní cestě se žádá podle návodu uvedeného na stránkách SŽDC buď prostřednictvím formuláře na stránkách provozovatele dráhy celostátní <http://provoz.cd.cz> (kam mi byl ovšem přístup odepřen) nebo doručením žádosti v písemné podobě (viz příloha č. 12) do sídla SŽDC nebo na jejich e-mail. Žádost musí být doložena platnou Licencí. Nejpozději do dne zahájení provozování drážní dopravy musí dopravce SŽDC doložit ještě doklad u uzavřeném Pojištění odpovědnosti za škodu drážního dopravce a Osvědčení dopravce.

Žádosti pro udělování kapacity DC pro nákladní dopravu pro tvorbu jízdního řádu 2008/2009 jsou přijímány do 12. dubna 2008. SŽDC ukončí koordinaci požadavků do 30. září 2008 a kapacita bude přidělena do 30. listopadu 2008.

S žádostí se sice neplatí žádný správní poplatek, ale je placen poplatek za přidělení kapacity, který je 15 Kč za rámcovou trasu na den, pokud byla žádost podána do 12. dubna 2008. Rok 2009 má 251 pracovních dní. Grafikon pro období 2008/2009 má platnost od 14. prosince 2008 do 12. prosince 2009. Pro společnost DMB train, s. r. o. to znamená, že podle jízdního řádu 2008/2009 pojedje ve 242 dnech, z čehož lze pro rok 2009 vyčíslit poplatek ve výši 3 630 Kč.

4.3.4 Pojištění odpovědnosti za škodu drážního dopravce

Toto pojištění společnost uzavřela u České pojišťovny v Českých Budějovicích (pobočky v menších městech nejsou oprávněny ani schopny toto pojištění sjednávat) na základě pojistné smlouvy ze dne 7.5.2008 (viz příloha č. 14).

Pojištěním odpovědnosti provozovatele drážní dopravy jsou kryty škody způsobené v souvislosti s provozováním drážní dopravy způsobené při přepravě osob, věcí (nákladu) a zvířat nebo škody způsobené z provozu drážního vozidla.

V základním rozsahu je zahrnuto pojištění odpovědnosti za škody nastalé při vnitrostátní dopravě na území České republiky a při mezinárodní dopravě na území Evropy. Výše pojištění je ovlivněna územním rozsahem (Česká republika), limitem

pojistného plnění (stanoveno na 5 000 000 Kč) a výší příjmů (společnost odhaduje asi na 13 000 000 Kč). Výše základního ročního pojistného byla vyčíslena na 36 400 Kč.

Mimoto lze sjednat k základnímu pojištění také připojištění finančních škod (pojistné stanoveno na 3 000 Kč/rok), škod vzniklých na věcech, které užívá nebo které pojištěný převzal (pojistné stanoveno na 6 900 Kč/rok) a připojištění pro náhradu nákladů na léčení pracovního úrazu nebo nemoci z povolání vynaložených zdravotní pojišťovnou (nebylo uzavřeno).

Pojistné se sjednává na jeden rok, po roce zaniká. Společnost si tedy musí žádat každý rok o nové uzavření tohoto pojištění. Výše pojistného se mění každý rok podle výše výnosů.

4.3.5 Smlouva o provozování drážní dopravy

Smluvními stranami této smlouvy je společnost DMB train, s. r. o. a společnost České dráhy, a. s. Smlouva je uzavírána na základě přidělené kapacity dopravní cesty a společnosti DMB train, s. r. o. z ní vyplývá právo na poskytnutí služeb, které jsou ve smlouvě uvedeny.

Závěr

Pohádka o Princezně Vlkněně má dosud otevřený konec. Tyto konce jsou pro čtenáře nebo posluchače, kteří se mohou pochlubit svou barevnou fantazií a mohou si tedy vymyslet svůj vlastní konec. Dosud jsem si o své fantazii myslala jen to nejlepší a tak jsem šla ještě dál a rozhodla jsem se do pohádky vstoupit jako jeden z bojovníků.

Princezně Vlkněně je skoro 200 let, je stále svobodná a žije stále v zámku svého otce pod jeho kontrolou. I když to pro mě jako potencionálního ženicha nejsou zrovna slibné vyhlídky, její věno je natolik lákavé, že jen malá myšlenka na něj mi v hlavě vytváří velmi příjemné představy.

Ale z pohádky zpátky do reality. Založení společnosti, která má předmět podnikání železniční dopravu, je velmi zdouhavá a nelehká práce plná překážek a nástrah a to, že jste právě překonali jednu z nich vůbec neznamena, že cestu úspěšně dokončíte.

Jak je zřejmé z následující rekapitulace, není vznik takové společnosti otázka několika desítek dní (jak je tomu například u zakládání společnosti provozující nákladní silniční dopravu), ale v mém případě se jedná o jeden celý rok a sedm měsíců (a to jsem neuvažovala čas potřebný pro vytvoření několika set stránek příloh), kdy se náklady vyšplhaly až na 79 930 Kč (plus asi 200 Kč za úřední ověřování).

01.05.2007 Sepsání Společenské smlouvy	3 000 Kč
16.05.2007 Návrh na zápis do OR	5 000 Kč
01.11.2007 Zápis do OR	0 Kč
15.11.2007 Žádost o udělení licence	0 Kč
15.11.2007 Žádost o Osvědčení dopravce	1 000 Kč
10.01.2008 Udělení Licence	20 000 Kč
18.01.2008 Žádost o provedení změny v OR	1 000 Kč
21.01.2008 Vydání Osvědčení dopravce	0 Kč
22.01.2008 Provedení změny v OR	0 Kč
04.02.2008 Žádost o přidělení kapacity DC	0 Kč
07.05.2008 Uzavření pojistné smlouvy s Č.P.	0 Kč
08.05.2008 Platba pojistného	46 300 Kč
30.11.2008 Přidělení kapacity DC	3 630 Kč
03.12.2008 Smlouva o provozování drážní dopravy	0 Kč
01.01.2009 Zahájení činnosti	0 Kč

Jak je z výčtu zřejmé, nejdéle trvá zápis do obchodního rejstříku a to třeba i půl roku. Ovšem pokud budu hodnotit podle času, který jsem strávila na daných úřadech já s fiktivní společností DMB train, s. r. o., bylo to asi překvapivě na pobočkách České spořitelny. Na jedné mi totiž pracovnice tvrdily, že nic takového neexistuje, na jiné byly poučenější, jedná se totiž prý o klasické pojištění odpovědnosti za škodu vzniklou při výkonu povolání. Alespoň to, že Pojištění odpovědnosti za škodu drážního dopravce opravdu existuje, mi potvrdili na centrále v Českých Budějovicích, ale zároveň přiznali, že nic takového nikdy nedělali.

Na rejstříkovém soudu mě ujišťovali, že potřebuji Živnostenský list, na živnostenskému úřadě mě posílali na rejstříkový soud, protože železniční doprava nepodléhá živnostenskému zákonu a oni nevědí, čemu vlastně podléhá, ale úřednice na rejstříkovém soudu se i nadále odvolávala na rejstříkový zákon a tedy živnostenský odbor úřadu v Prachaticích, protože prý vše podléhá živnostenskému zákonu... A tak jak jsem se snažila pohádce na závěr vyhnout, tak jsem se jí neubránila.

Nakonec mě ze začarovaného kruhu vysvobodil Drážní úřad a následně Správa železniční dopravní cesty, kde mi bylo vše velmi odborně vyloženo. Ovšem mimo slovního popisu se mi dostalo i názorných ukázek. Při předložení Žádosti o vydání Osvědčení dopravce se totiž pan Ing. Lehovec pousmál a zeptal se mě: "slečno, vy jste asi nikdy neviděla jak vypadá ta žádost, co?" a vytáhl dvacet centimetrový spis s názvem *Viamont – Žádost o Osvědčení dopravce*. Ujistil mě, že bych s tím rozhodně měla velké problémy, protože Žádost o vydání Osvědčení dopravce nebyla podána v pořádku ani u jedné společnosti, která v současnosti na trhu existuje (vyjma ČD).

Na úplný závěr bych proto ráda vyjádřila obdiv všem větším i menším společnostem, které úspěšně absolvovaly výše nastíněnou anabázi a operují na železničním trhu jako konkurenti Českých drah. Jimi získané Licence, Osvědčení dopravce a přidělená kapacita pro mě mají v současnosti už i jiný než materiální význam. Jsou pro mě symbolem trpělivosti, ideálem vytrvalosti a vzorem sebezapření... a princem z pohádky, který nese překrásný, ale velmi těžký meč.

Seznam použité literatury

Monografie

- [1] *BÍLÁ KNIHA : Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout*. Brusel : [s.n.], 2001. 139 s.
- [2] DRAHOTSKÝ, Ivo, ŠARADÍN, Pavol. *Dopravní politika*. 1. vyd. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2003. 127 s. ISBN 80-7194-511-0.
- [3] STEJSKAL, Petr. *Tarify a ceny*. 3. doplněné a upravené vyd. Pardubice : [s.n.], 1999. 92 s. ISBN 80-7194-160-3.

Webové stránky

- [4] *České dráhy, a.s.* [online]. České dráhy, a.s., 2007 [cit. 2008-02-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/cd-CZ/cd>>.
- [5] *ČD Cargo* [online]. ČD Cargo, a. s., 2007 [cit. 2008-01-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.cdcargo.cz/wps/wcm/connect/cdCargo/cdCargo>>.
- [6] *ČD v roce 2007 : osobní i nákladní doprava na vzestupu* [online]. ŽelPage, 2008 [cit. 2008-03-28]. Dostupný z WWW: <<http://www.zelpage.cz/zpravy/5762>>.
- [7] *Dohoda o znění II. železničního balíčku* [online]. 17.3.2004. Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 2008-01-13]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Dohoda-o-zneni-II-zeleznicniho-balicku.htm>.
- [8] *Drážní inspekce* [online]. Drážní inspekce, 2006 [cit. 2008-0-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.dicr.cz/o-drazni-inspekci>>.
- [9] HANDL, Erich. *Královské dělení v Českých drahách* [online]. Stanford, a. s., 2004-2007 [cit. 2008-01-27]. Dostupný z WWW: <<http://www.cbw.cz/cz/kralovske-deleni-v-ceskych-drahach/89.html>>.
- [10] HLAVÁČ, Petr. *Skončí někdy monopol Českých drah?* [online]. Měsíc.cz, 1999-2008 [cit. 2008-01-03]. Dostupný z WWW: <<http://www.mesec.cz/clanky/skonci-nekdy-monopol-ceskych-drah/>>. ISSN 1213-4414.
- [11] *Jindřichohradecké místní dráhy* [online]. [cit. 2008-03-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.jhmd.cz/>>.
- [12] *Katalog nákladních vozů* [online]. 2007 [cit. 2008-04-10]. Dostupný z WWW: <<http://www.sweb.cz/pvoltr/r.htm>>.
- [13] *Licences* [online]. 2007 , 24.01.2008 [cit. 2008-03-22]. Text v angličtině. Dostupný z WWW: <http://ec.europa.eu/transport/rail/countries/cz/licence_en.htm>.

- [14] *Loko Trans s.r.o.* [online]. WebProgress s.r.o., 2008 [cit. 2008-03-23]. Dostupný z WWW: <<http://www.lokotrans.cz/>>.
- [15] MIKULKA, Milan. *ČD Cargo se spojí s Cargo Slovakia* [online]. ECONOMIA a. s., 1996-2008 [cit. 2008-01-18]. Dostupný z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c4-10070860-22289430-001000_d-cd-cargo-se-spoji-s-cargo-slovakia>. ISSN 1213-7693.
- [16] *Nehody v dopravě - časové řady* [online]. Český statistický úřad, 2008 , 23.4.2008 [cit. 2008-02-15]. Dostupný z WWW: <http://www.czso.cz/csu/redakce.nsf/i/nehody_v_doprave_casove_rady>.
- [17] *OKD, Doprava* [online]. [cit. 2008-03-18]. Dostupný z WWW: <<http://www.okd-doprava.cz/indexcz.html>>.
- [18] *RailTrans : svět vám bude blíž...* [online]. RAILTRANS s.r.o., 2006-2008 [cit. 2008-03-31]. Dostupný z WWW: <<http://www.railtrans.info/>>.
- [19] *Restrukturalizace a rozvoj Českých drah* [online]. VLAKY.NET, 2008 [cit. 2008-01-19]. Dostupný z WWW: <<http://vlaky.net/online/diskusie/tema.asp?lang=1&page=2&kat=3&id=230361&list=1>>.
- [20] *Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu : Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období* [online]. 2006 [cit. 2008-02-16]. Dostupný z WWW: <http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_cs.pdf>.
- [21] *Seznam českých železničních dopravců* [online]. 2000- [cit. 2007-02-28]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Seznam_%C4%8Desk%C3%BDch_%C5%BEelezni%C4%8Dn%C3%ADch_dopravc%C5%AF>.
- [22] *Společná dopravní politika* [online]. Vláda České republiky, 2006-2008 [cit. 2008-02-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.euroskop.cz/58012/110913/clanek/spolecna-dopravni-politika/vyvoj-spolecne-dopravni-politiky/>>.
- [23] *Správa železniční dopravní cesty, státní organizace* [online]. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, 2004 [cit. 2008-01-16]. Dostupný z WWW: <<http://www.szdc.cz/predmet.php>>.
- [24] *Stát na kolejích soukromníky nechce* [online]. Veolia Transport Česká republika, 2007 [cit. 2008-03-16]. Dostupný z WWW: <http://www.veolia-transport.cz/tmpl/NewsPageWithList____33164.aspx?epslanguage=ML&ListID=10818>.
- [25] *SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA, a.s.* [online]. [cit. 2008-03-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.slezskomoravskadraha.cz/#>>.

- [26] *Třetí železniční balíček* [online]. Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 2008-01-24]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/treti_zeleznicni_balicek.htm>.
- [27] *Unipetrol Doprava* [online]. MEDIA FACTORY, 2003-2008 [cit. 2008-04-01]. Dostupný z WWW: <<http://www.unipetroldoprava.cz/html/>>.
- [28] *Veolia Transport Česká republika* [online]. Veolia Transport Česká republika, 2007 [cit. 2008-03-21]. Dostupný z WWW: <http://www.veolia-transport.cz/tmp/XStartPage___11153.aspx?epslanguage=ML>.
- [29] *Viamont, a. s.* [online]. Forte, 2005- , 25.03.2008 [cit. 2008-03-26]. Dostupný z WWW: <<http://www.viamont.cz/>>.
- [30] *Závazky veřejné služby* [online]. Ministerstvo dopravy, 2007 [cit. 2008-03-21]. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/>>.
- [31] ZLÍNSKÝ, Zbyněk. *Vláda schválila vyčlenění osobní doprava ČD* [online]. VLAKY.NET, 2008 [cit. 2008-01-20]. Dostupný z WWW: <<http://vlaky.net/zeleznice/spravy/002235-Vlada-schvalila-vycleneni-osobni-dopravy-CD.asp>>.
- [32] *Zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výrobu regionů o provádění prvního železničního balíčku* [online]. 3.květen 2006. Komise Evropských společenství, 2006 [cit. 2008-01-16]. Dostupný z WWW: <[http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl\(=en&ihmlang=en&lng1=en,cs&lng2=cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,sk,sl,sv,&v](http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?mode=dbl(=en&ihmlang=en&lng1=en,cs&lng2=cs,da,de,el,en,es,et,fi,fr,hu,it,lt,lv,mt,nl,pl,pt,sk,sl,sv,&v)
- [33] *I. železniční balíček* [online]. Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 2008-01-26]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/1.htm>.
- [34] *II. železniční balíček* [online]. Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 2008-01-23]. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/legislativa/II.+zeleznicni+balicek.htm>.

Novinové a časopisové články

- [35] JACQUESE, Barrot. Rozvíjení železničního trhu. *Doprava ekonomicko - technická revue* [online]. 2005, roč. 2005, č. 6 [cit. 2008-02-16], s. 3-4. Dostupný z WWW: <http://www.mdcz.cz/NR/rdoonlyres/BA42C0D6-1470-4B01-A326-53F7BA4198A3/0/Rozvijeni_zeleznicniho_trhu_web605.pdf>.

- [36] PELTRÁM, Antonín. Sdělení Evropské komise : \"Udržet Evropu v pohybu. Trvale udržitelná mobilita pro náš kontinent. Střednědobé hodnocení Bílé knihy v dopravě 2010“\.. *Doprava ekonomicko - technická revue*. 2006, roč. 48, č. 4, s. 11-13.
- [37] RICHTER, Jaroslav. Projekt vyčlenění ČD Cargo je již zcela hotov. *Dopravní noviny*. 30.8.2007, roč. XVI, č. 35, s. 1.
- [38] STEJSKAL, Petr. Mezinárodní přepravní právo na železnici. *Doprava ekonomicko - technická revue*. 2006, roč. 48, č. 6, s. 3-5.
- [39] STEJSKAL, Petr. Nová úmluva o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) vstupuje v platnost 1.7.2006. *Doprava ekonomicko - technická revue*. 2006, roč. 48, č. 3, s. 8-10.
- [40] STEJSKAL, Petr. Postřehy ze Sofie. *Doprava ekonomicko - technická revue*. 2006, roč. 48, č. 4, s. 14-15.
- [41] VESELKA, Jaroslav. Regulácia železničného trhu v Európe. *Doprava ekonomicko - technická revue*. 2006, roč. 48, č. 5, s. 13-17.

Akademické práce

- [42] BINKO, Marek. *Revitalizace české železnice*. [s.l.], 2006. 6 s. Referát.
- [43] ROŽNÍK, Milan. *Studie zapojení systému vleček do železniční sítě ČR*. [s.l.], 2006. 136 s. Vedoucí Koncepční studie SUDOP PRAHA a. s.

Zákony

- [44] 1 NAŘÍZENÍ VLÁDY ze dne 22. listopadu 1999 o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2000. s. 2-14. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2000/sb001-00.pdf>>.
- [45] 77 ZÁKON ze dne 5. února 2007 o akciové společnosti České dráhy, státní organizace Správa železniční dopravní cesty, a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, o zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, ve znění pozdějších předpisů. In *Sbírka zákonů Česká republika*. [s.l.] : [s.n.], 2002. Sbírka zákonů č. 77/2007. s. 1681-1713. Dostupný z WWW: <<http://web.mvcr.cz/sbirka/2002/sb034-02.pdf>>.
- [46] 173 VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy ze dne 22. června 1995, kterou se vydává dopravní řád drah. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 1995. s. 2098-2192. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/1995/sb46-95.pdf>>.
- [47] 175 VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy a spojů ze dne 15. června 2000 o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2000. s. 2535-2549. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2000/sb054-00.pdf>>.

- [48] 241 VYHLÁŠKA ze dne 1. června 2005 o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2005. s. 4838-4841. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2005/sb089-05.pdf>>.
- [49] 265 ZÁKON České národní rady ze dne 18. června 1991 o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. [s.l.] : [s.n.], 1991. s. 1162-1163. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/1991/sb050-91.pdf>>.
- [50] 266 ZÁKON ze dne 14. prosince 1994 o drahách. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 1994. s. 3041-3054. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/1994/sb79-94.pdf>>.
- [51] 351 VYHLÁŠKA ze dne 20. května 2004 o rozsahu služeb poskytovaných provozovatelem dráhy dopravci. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2004. s. 7386-7387. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2004/sb114-04.pdf>>.
- [52] 376 VYHLÁŠKA ze dne 17. července 2006 o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na drahách. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2006. s. 4937-4952. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2006/sb119-06.pdf>>.
- [53] 429 VYHLÁŠKA Ministerstva dopravy a spojů ze dne 29. listopadu 2001 o podrobnostech prokazování finanční způsobilosti k provozování dráhy celostátní nebo dráhy regionální, o způsobu prokazování finanční způsobilosti k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo na dráze regionální a o doplňkových přepravních službách. In *Sbírka zákonů České republiky*. [s.l.] : [s.n.], 2001. s. 9154-9155. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/2001/sb162-01.pdf>>.
- [54] 526 ZÁKON ze dne 27. listopadu 1990 o cenách. In *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. [s.l.] : [s.n.], 1990. s. 1946-1951. Dostupný z WWW: <<http://www.mvcr.cz/sbirka/1990/sb086-90.pdf>>.

Seznam tabulek

TABULKA 1	MAXIMÁLNÍ CENY ZA POUŽITÍ VNITROSTÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY PRO NÁKLADNÍ VLAK	43
TABULKA 2	MAXIMÁLNÍ CENY ZA POUŽITÍ VNITROSTÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY DRÁHY PRO VLAK OSOBNÍ PŘEPRAVY	44
TABULKA 3	PŘEHLED POČTŮ PŘEPRAVENÝCH OSOB V ROCE 2007 ZA VYBRANÉ DOPRAVCE.	54
TABULKA 4	PŘEHLED PŘEPRAVENÉHO MNOŽSTVÍ NÁKLADU V ROCE 2007 ZA VYBRANÉ DOPRAVCE	58

Seznam obrázků

OBRÁZEK 1 TRANSFORMACE ČD, S. O.	17
OBRÁZEK 2 ODDĚLENÍ A PRIVATIZACE ČD CARGO, A. S.	18
OBRÁZEK 3 STRUKTURA COTIF	24
OBRÁZEK 4 FUNKČNÍ SCHÉMA ŽELEZNIČNÍHO SEKTORU V ČESKÉ REPUBLICE.....	46
OBRÁZEK 5 POČET PŘEPRAVENÝCH OSOB V ROCE 2007 ZA VYBRANÉ DOPRAVCE	54
OBRÁZEK 6 MNOŽSTVÍ PŘEPRAVENÉHO NÁKLADU V ROCE 2007 ZA VYBRANÉ DOPRAVCE (V MIL. TUN).....	59
OBRÁZEK 7 ZÁKLADNÍ INFORMACE O TRATÍCH V JIHOČESKÉM A JIHMORAVSKÉM KRAJI A NA VYSOČINĚ VČETNĚ ZVÝRAZNĚNÍ TRASY HAVLÍČKŮV BROD - NETOLICE.....	60

Seznam zkratek

CER	Mezinárodní železniční organizace
CIM	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
CIT	Mezinárodní železniční přepravní výbor
CIV	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
ČD	České dráhy
ČSSR	Československá socialistická republika
DB	Deutsche Bahn
DC	Dopravní cesta
DI	Drážní inspekce
DPP	Dohoda o provedení práce
EHK	Evropská hospodářská komise
EHS	Evropské hospodářské společenství
ERA	Evropská železniční agentura
ES	Evropské společenství
ESD	Evropský soudní dvůr
EU	Evropská Unie
ID	Integrovaná doprava
JHMD	Jindřichohradecké místní dráhy
MD	Ministerstvo dopravy
OTIF	Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu
OSŽD	Organizace pro spolupráci železnic
OZ	Odborná způsobilost
PHM	Pohonné hmoty
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
UIC	Mezinárodní železniční unie
UIRR	Mezinárodní unie společností kombinované dopravy železnice/silnice

Seznam příloh

Příloha č. 1 - Výkaz nákladů a výnosů z přepravní činnosti ve veřejné drážní osobní dopravě

Příloha č. 2 - Žádost o vydání osvědčení dopravce na dráze celostátní nebo regionální

Příloha č. 3 - Společenská smlouva společnosti DMB train, s. r. o.

Příloha č. 4 - Osvědčení dopravce (společnosti LOKO TRANS s. r. o.)

Příloha č. 5 - Licence (společnosti LOKO TRANS s. r. o.)

Příloha č. 6 - Žádost o udělení licence na provozování drážní dopravy

Příloha č. 7 - Čestné prohlášení jednatele společnosti

Příloha č. 8 - Návrh na zápis do obchodního rejstříku

Příloha č. 9 - Souhlas s umístěním sídla společnosti

Příloha č. 10 - Podnikatelský plán

Příloha č. 11 - Prohlášení správce vkladů

Příloha č. 12 - Žádost o přidělení kapacity dopravní cesty

Příloha č. 13 - Návrh na zápis změny zapsaných údajů do obchodního rejstříku

Příloha č. 14 - Nabídka Č.P. na Pojištění odpovědnosti za škodu drážního dopravce

Výkaz nákladů a výnosů z přepravní činnosti ve veřejné drážní osobní dopravě

Dopravce :

Objednatel :

Období :

Položka	Řádek	Hodnota		
		v tis. Kč	v Kč/vlkm	v Kč/místokm
Výkonová spotřeba	Trakční energie a palivo	1		
	Přímý materiál	2		
	Netrakční energie a palivo	3		
	Opravy od externích dodavatelů	4		
	Ostatní služby	5		
	Celkem (ř.1 + ř.2 + ř.3 + ř.4 + ř.5)	6		
Osobní náklady	Mzdové náklady	7		
	Zák. soc. a zdrav. pojištění	8		
	Celkem (ř.7 + ř.8)	9		
Odpisy dlouhodobého majetku	10			
Ostatní přímé náklady	11			
Vnitropodnikové náklady	12			
Úhrada za použití ŽDC celkem	13			
Provozní režie	14			
Správní režie	15			
Náklady celkem (ř.6 + ř.9 + ř.10 + ř.11 + ř.12 + ř.13 + ř.14 + ř.15)	16			
Výnosy	Tržby z jízdného	17		
	Ostatní tržby z přepravy	18		
	Ostatní výnosy	19		
	Úhrada ztráty ze zákovského jízdného	20		
Výnosy celkem (ř.17 + ř.18 + ř.19 + ř.20)	21			
Slevy poskytnuté dle výměru MF celkem	22			
Dopravní výkon v tis. vlkm	23			
Dopravní výkon v tis. místokm	24			

Sestavil :
Telefon :
Datum :

Razítko a podpis

Žádost o vydání Osvědčení dopravce

*Drážní úřad
Wilsonova 300/8
121 06 Praha 2 - Vinohrady*

Údaje o žadateli

- 1.1. Název nebo obchodní firma: *DMB train, s. r. o.*
- 1.2. Adresa sídla uvedená v obchodním rejstříku: *Vodňanská 664, 384 11 NETOLICE*
- 1.3. Identifikační číslo (IČ): *12345678*
2. Označení dráhy nebo její části, na které bude provozována drážní doprava: *trať č. 225 v celém úseku, trať č. 220 v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice, trať č. 190 v úseku České Budějovice – Dívčice, trať č. 193 v celém úseku*
3. Označení licence, ke které se osvědčení vydává: *11111 / 08-DŮ / O - Kf*
4. Popis vnitřní organizační struktury, systému řízení pro zajištění provozování drážní dopravy a systému zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy včetně zajištění povinností při vzniku mimořádné události
6. Doklad o zaplacení správního poplatku

Přílohy

- 7.1. seznam pracovních činností zajišťovaných dopravcem, pro které je vyžadována odborná způsobilost a popis systému jejího zajištění,
- 7.2. seznam určených technických zařízení používaných při provozování drážní dopravy včetně prohlášení o jejich provozování,
- 7.3. seznam typů hnacích a tažených drážních vozidel včetně prohlášení o schválení o jejich technické způsobilosti, (rovněž v elektronické podobě)
- 7.4. vnitřní předpisy pro provozování drážní dopravy, o provozování drážních vozidel, o provozování určených technických zařízení, o požadavcích na odbornou způsobilost a znalosti osob zajišťujících provozování drážní dopravy a o způsobu jejich ověřování včetně systému pravidelného školení, (rovněž v elektronické podobě)
- 7.5. návrh druhu drážní dopravy a rozsahu služeb, které budou provozovány.

Níže podepsaný tímto potvrzuje správnost údajů uvedených v této žádosti a jejích přílohách.

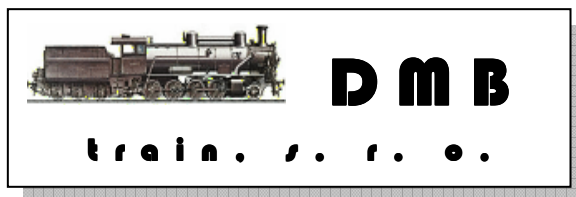
Místo: *Netolice*

Datum: *15.11.2007*

Jméno a přímení oprávněné osoby: *Dana Bísková*

Podpis:

SPOLEČENSKÁ SMLOUVA



Společnost s ručením omezeným:

DMB train, s. r. o.

Vodňanská 664

384 11 Netolice

Předmět podnikání: činnosti spojené s pronájmem nemovitostí

Základní jmění společnosti: 10 020 000 Kč

Společníci: Bc. Dana Bísková, Vodňanská 664, 384 11 Netolice, RČ: 836113/1111

výše vkladu: 10 000 000 Kč, výše nesplaceného vkladu: 0 Kč

Michaela Bísková, Vodňanská 664, 384 11 Netolice, RČ: 123456/7890

výše vkladu: 20 000 Kč, výše nesplaceného vkladu: 0 Kč

Jednatel společnosti: Bc. Dana Bísková, Vodňanská 664, 384 11 Netolice, RČ: 836113/1111 jedná
ve všech věcech společnosti jménem společnosti

Správce vkladů: Michaela Bísková, Vodňanská 664, 384 11 Netolice, RČ: 123456/7890

V Netolicích dne 01.05.2007

Bc. Dana Bísková

Michaela Bísková



DRÁŽNÍ ÚŘAD
Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 -Vinohrady

Č.j.: 3-2503/07-DÚ/Pd

Ev.číslo OSD/2007/007

OSVĚDČENÍ DOPRAVCE

vydané ve smyslu § 34h, zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách,
ve znění pozdějších předpisů.

právníká osoba:	LOKO TRANS s.r.o.
adresa sídla:	Brno - Kohoutovice, Vofiškova 2, PSČ 623 00
identifikačním číslem:	607 31 796
adresa pro doručování písemnosti:	Brno – Kohoutovice, Vofiškova 2, PSČ 623 00

Drážní doprava je provozována na dráze: regionální, celostátní.

Osvědčení se vydává k licenci **ev. číslo L/1996/0450** udělené rozhodnutím Drážního úřadu č.j.: 21959/95-DÚ/O -Kf ze dne 16.2.1996.

Dopravce provozuje drážní dopravu: veřejná a neveřejná drážní doprava za účelem přepravy zboží včetně služeb souvisejících s jeho přepravou.

Osvědčení dopravce platí do 11.11.2012

Osvědčením se dokládá, že dopravce:

A.

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

B.

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



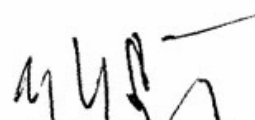
Přílohy:

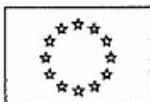
1. Popis vnitřní organizační struktury, systému řízení pro zajišťování provozování drážní dopravy a zajišťování bezpečnosti provozování drážní dopravy.
2. Seznam vnitřních předpisů dopravce.
3. Seznam typů provozovaných drážních vozidel a jejich počty.

Správní poplatek 1000 Kč
zaplacen převodním příkazem.

V Praze dne 12. listopadu 2007.




Ing. Pavel Kodým
ředitel Drážního úřadu



Licence for the performance of rail transport services

Within the European Union and the European Economic Area according to directive 95/18/EC, as amended by directive 2001/13/EC and the relevant national legislation.

1. Licence issuing state

Issuing state Czech Republic	<input checked="" type="checkbox"/> New licence <input type="checkbox"/> Amended licence
National licence n°0450	Decision identification 21959/95-DÚ/O-Kf
Applicable legislation Act No. 266/1994 Coll., on rail systems, as last amended	
Licensing authority Rail Authority	Phone n° +420 972 241 843 - 210
Postal address Wilsonova 300/8	Facsimile n° +420 972 241 831
Postcode & city 121 06, Praha 2 - Vinohrady	E-mail licence@du-praha.cz

2. Licence holder

Railway undertaking : LOKO TRANS s.r.o.	Phone n° +420 547 250 176
Postal address Voříškova 2	Facsimile n° +420 547 250 336
Postcode and city 623 00 Brno	E-mail: sekretariat@lokotrans.cz
Registration n° 60731796	VAT n° CZ60731796

3. Validity

Valid from 01.04.96	Temporary licence: <input type="checkbox"/> YES <input checked="" type="checkbox"/> NO
Type of services:	If YES: valid until
<input checked="" type="checkbox"/> freight <input type="checkbox"/> passenger	
Suspended on	Revoked on

4. Amendments

Amended on
Description of amendment

5. Conditions and obligations

Conditions according to Articles 10.2 and/or 12 of Directive 95/18/EC should be mentioned here, or reference should be given to where documentation is available

The railway undertaking ensures abidance by internal regulations on the organizing the rail transport operation and on the professional competence and knowledge of persons providing for the organizing the rail transport operation, issued by the respective the rail system operator.

04.12.07

Date

Signature

Name Ing. Pavel Kodym

EC licence-notification number

Žádost o udělení Licence

Za společnost: **DMB train, s. r. o.**

Sídlem: **Vodňanská 664, 384 11 NETOLICE**

IČ **12345678**

Právní forma: **společnost s ručením omezeným**

Členové statutárního orgánu: **Bc. Dana Bísková, Vodňanská 664, 384 11 Netolice,
RČ 836113/1111**

Dotčené tratě: **Celostátní a regionální síť provozovaná Českými drahami**

Provozovatel dráhy pro všechny jmenované tratě: **České dráhy, a. s.**

Nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1

Druh dopravy: **nákladní, přeprava dřeva**

Provozovaná drážní vozidla: **1 x Dieselová lokomotiva typ 742 454-2**

1 x Dvousystémová lokomotiva 363 170-2

15 x Čtyřnápravový plošinový vůz pro přepravu klád Roos 436 Z

V Netolicích dne 15.11.2007

Bc. Dana Bísková
jednatel společnosti

Čestné prohlášení jednatele

Já níže podepsaná *Dana Bísková* r.č. *836113/1111*
bytem *Vodňanská 664, 384 11 Netolice*

jako jednatel společnosti *DMB train, s. r. o.* se sídlem *Vodňanská 664, 384 11 Netolice*
identifikační číslo (*zatím nepřiděleno*)

prohlašuji že:

- v posledních třech letech nebyl na můj majetek prohlášen nebo ukončen konkurs ani opětovně potvrzeno nucené vyrovnání
- v posledních třech letech nebylo na můj majetek navrženo prohlášení konkurzu, ani nedošlo k jeho zamítnutí pro nedostatek majetku
- nejsem statutárním orgánem ani členem statutárního orgánu právnické osoby, na kterou se vztahuje ustanovení § 38 l) obchodního zákoníku

Jsem si vědoma, že se v případě uvedení nepravdivých údajů vystavuji nebezpečí trestního stíhání.

Toto prohlášení je současně mým podpisovým vzorem.

V Netolicích dne 15.5.2007

.....
Dana Bísková

(Podpis ověřený orgánem pověřeným úředním ověřováním)

Návrh na zápis nebo zápis změny zapsaných údajů do obchodního rejstříku

I. REJSTŘÍKOVÝ SOUD

1 Adresa rejstříkového soudu

Krajský/městský soud v	ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
Ulice	ZPÍROVŮ NÁDŘEŽÍ
Číslo domu	2
PSČ	390 84

Místo pro nalepení kolkových známek

II. NAVRHOVATEL

2 Jméno a příjmení nebo Obchodní firma či název + IČ	3 Adresa bydliště nebo sídla			
	Obec a u zahraničních osob i stát	Ulice	Číslo domu	PSČ
DNB TRADE, s.r.o.	NETOLICE	VIDŇANSKÁ	664	304 11

III.
SPOLEČNOST S RUČENÍM OMEZENÝM – údaje o společnosti, již se návrh týká

4 Obchodní firma	DMB TRAM, s. r. o.		
5 Adresa sídla	VIDŇANSKÁ 664, 384 11 NETOLICE		
6 Identifikační číslo			
7 Rejstříkový soud	LEPKÉ BUDĚJOVICE		
8 Spisová značka	Oddíl		Vložka
9 Požadovaná akce			
<input checked="" type="checkbox"/> prvozápis	<input type="checkbox"/> změna	<input type="checkbox"/> změna právní formy	<input type="checkbox"/> rozdělení
			<input type="checkbox"/> fúze
			<input type="checkbox"/> převod jmění

IV.
NÁVRH NA ZÁPIS
Navrhuji zapsat do obchodního rejstříku tyto zapisované údaje nebo jejich změnu či výmaz:

ÚDAJ	ZAPISOVANÝ	VYMAZÁVANÝ
10 Obchodní firma		Zapsat ke dni: <input style="width: 50px;" type="text"/>
	DMB TRAM, s. r. o.	
11 Cizojazyčný název		Zapsat ke dni: <input style="width: 50px;" type="text"/>
12 Adresa sídla		Zapsat ke dni: <input style="width: 50px;" type="text"/>
Obec	NETOLICE	
Část obce		
Ulice	VIDŇANSKÁ	
Číslo domu	664	
PSČ	384 11	
Stát		
13 Identifikační číslo		Zapsat ke dni: <input style="width: 50px;" type="text"/>
Právní forma	Společnost s ručením omezeným	
14 Doplnující text za právní formu		Zapsat ke dni: <input style="width: 50px;" type="text"/>

ÚDAJ	ZAPISOVANÝ	VYMAZÁVANÝ
15 Předměty podnikání	<p>ČINNOSTI SPOJENÉ S PŘONÁJMEM NEHODVITNOSTÍ</p>	<p>Zapsat ke dni:</p>
16 Předměty činnosti		<p>Zapsat ke dni:</p>

ÚDAJ	ZAPISOVANÝ	VYMAZÁVANÝ
Statutární orgán		
17 Jednatel – fyzická osoba „A“		Zapsat ke dni:
Funkce		
Titul	Bc	
Jméno	DANŮ	
Příjmení	BILKOVÁ	
Titul za jménem		
Rodné číslo nebo datum narození	836113/1111	
18 Adresa bydliště		
Obec	NETRVICE	
Část obce		
Ulice	VIDŇANSKÁ	
Číslo domu	664	
PSC	304 11	
Stát	ČR	
19 Den vzniku funkce	1.1.2016	
20 Den zániku funkce		
21 Doplnující text		

17 Jednatel – fyzická osoba „B“		Zapsat ke dni:
Funkce		
Titul		
Jméno		
Příjmení		
Titul za jménem		
Rodné číslo nebo datum narození		
18 Adresa bydliště		
Obec		
Část obce		
Ulice		
Číslo domu		
PSC		
Stát		
19 Den vzniku funkce		
20 Den zániku funkce		
21 Doplnující text		

ÚDAJ	ZAPISOVANÝ	VYMAZÁVANÝ
Společníci		
44 Společník - fyzická osoba		Zapsat ke dni: <input type="text"/>
Titul		
Jméno	MICHAELA	
Příjmení	BIKOVÁ	
Titul za jménem		
Rodné číslo nebo datum narození	123456 / 9890	
45 Adresa bydliště		
Obec	NEŽLICE	
Část obce		
Ulice	VEDNÁNKY	
Číslo domu	664	
PSC	664 11	
Stát	CZ	
46 Výše vkladu	20 000,-	
47 Rozsah splacení	20 000,-	
48 Výše obchodního podílu		
49 Zástavní právo k obchodnímu podílu		
50 Doplnující text		

ÚDAJ	ZAPISOVANÝ	VYMAZÁVANÝ
Společníci		
44 Společník - fyzická osoba		Zapsat ke dni:
Titul	Bl	
Jméno	DANŮ	
Příjmení	BIJKOVÁ	
Titul za jménem		
Rodné číslo nebo datum narození	836113/1871	
45 Adresa bydliště		
Obec	NETOLICE	
Část obce		
Ulice	VIDŇANŮVA	
Číslo domu	664	
PSC	264 11	
Stát	ČR	
46 Výše vkladu	10 000 000,-	
47 Rozsah splacení	10 000 000,-	
48 Výše obchodního podílu		
49 Zástavní právo k obchodnímu podílu		
50 Doplnující text		

ÚDAJ	ZAPISOVANÝ	VYMAZÁVANÝ
Základní kapitál		Zapsat ke dni:
73 Základní kapitál	10 020 000,-	
74 Rozsah splacení základního kapitálu		
75 Doplnující text k základnímu kapitálu		

V.
PŘÍLOHY
Výše uvedený návrh dokládám následujícími listinami

Pořadové číslo	Předkládaná listina	Počet vyhotovení
1	NOTÁŘSKÝ ZÁPIS	2
2	PROHLÁŠENÍ SPRÁVCE VLLADU	1
3	SOUHLAS VLASTNÍKA NEHMOTNOSTI V UHINĚNÍM VIDLH VPOLENOVTI	1
4	BEZTNÉ PROHLÁŠENÍ TEDNATELE	1
5	VÝPIS Z DEVIOTEIKU TRESTŮ TEDNATELE	1


**VI.
DATUM PROVEDENÍ ZÁPISU**

<input checked="" type="checkbox"/>	Žádám, aby všechny výše uvedené skutečnosti byly zapsány do rejstříku v zákonem stanovené lhůtě
<input type="checkbox"/>	Všechny výše uvedené skutečnosti žádám zapsat do obchodního rejstříku ke dni:

**VII.
ZÁVĚREČNÁ ČÁST**

Na základě výše vyplněného formuláře a příloh k němu přiložených podávám návrh na zápis těchto skutečností do obchodního rejstříku.

Tento návrh podává navrhovatel

Jméno a příjmení navrhovatele	Vlastnoruční podpis	Úřední ověření pravosti podpisu
DANA BÍRKOVÁ		

Tento návrh podává zástupce navrhovatele

Jméno, příjmení a rodné číslo (u cizince datum narození) zástupce navrhovatele	Vlastnoruční podpis	Údaj o zástupci *)	Úřední ověření pravosti podpisu

*) uveďte se: advokát, notář, obecný zmocněnec a další dle §21 občanského soudního řádu

V dne

SOUHLAS S UMÍSTĚNÍM SÍDLA SPOLEČNOSTI

Já, níže podepsaný, **Jiří Bísek**, bytem Vodňanská 664, 384 11 Netolice, r.č. 123456/0987 jakožto spoluvlastník této nemovitosti **souhlasím**, aby společnost **DMB train, s. r. o.** jejímž jménem jedná **Bc. Dana Bísková**, r.č. 836113/1111 umístila své sídlo na adrese **Vodňanská 664, 384 11 Netolice**.

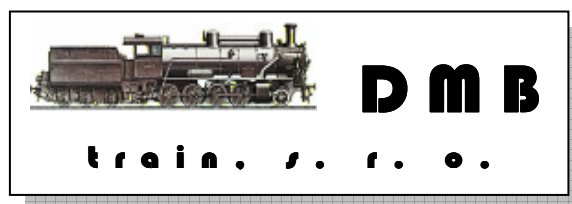
V Netolicích dne 11.5.2007

.....

Jiří Bísek

PODNIKATELSKÝ PLÁN

společnosti:



se sídlem: **Vodňanská 664, 384 11 NETOLICE**

podnikající v oboru **nákladní železniční doprava**

na celostátních a regionálních tratích

právní forma společnosti: **společnost s ručením omezeným**

stadium vývoje společnosti: **společnost nově zahajující činnost od 1.1.2009**

poslání firmy: **ulehčení přetíženým silničním tahům na trase Havlíčkův Brod – České Budějovice**

Fungování firmy

Systém řízení: společnost řídí a jejím jménem jedná Dana Bísková, s vysokoškolským vzděláním ukončeným titulem Bc. na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice a tříletou praxí v řídicí pozici v oblasti nákladní dopravy u společnosti České dráhy, a. s. Dana Bísková se stará zároveň o spediční činnost a objednávky přeprav.

Administrativní, personální a ekonomický úsek zatím sama obstarává Michaela Bísková, která vystudovala Obchodní akademii a má pětiletou praxi v ekonomickém úseku společnosti ČSAD České Budějovice. Účetnictví je vedeno externí firmou.

Společnost dále zaměstnává tři strojvůdce a šest osob, které dohlíží na bezpečný průběh přepravy. Dva strojvůdci na elektrických lokomotivách mají stálý plat 15 000 Kč, strojvůdce na dieselové lokomotivě má stálý měsíční plat 12 000 Kč, doprovodu je vypláceno 10 000 Kč měsíčně.

Krátkodobé cíle společnosti: jsou především dosažení zisku v prvním roce fungování společnosti a maximalizace kvality přepravy, s čímž souvisí dosažení nejvyšší hranice kvalifikace zaměstnanců.

Dlouhodobé cíle společnosti: Mezi priority společnosti patří rozšíření působnosti na území celé České republiky a začátek provozování přeprav i do zahraničí. Další prioritou je vybudování vlastního vlakového depa na okraji města České Budějovice a samozřejmě značné rozšíření a

modernizace vozového parku. Do finančních plánů se řadí především splacení bankovního úvěru a vytvoření si vlastního úseku pro vedení účetnictví.

SWOT analýza:

Silné stránky: smlouva s dodavatelským podnikem, která zajišťuje pravidelnost dopravy, nízké mzdové nároky řídicích pracovníků, odbornost řídicích pracovníků, malá zadluženost podniku, vlastní vozový park

Slabé stránky: jeden zaměstnanec obstarává více funkcí, technika pro ložení vozů není ve vlastnictví společnosti, společnost nemá vlastní depo, příliš velká závislost na provozovateli dopravní cesty

Příležitosti: změna cen za užití DC v jednotlivých dopravních oborech, získání nového dodavatele, uvolnění trhu, získání certifikátů kvality, expandování na zahraniční trhy, rozšíření podnikatelských aktivit na pronájem vozů a spedici

Hrozby: obsazená kapacita dopravní cesty, likvidace dodavatelského podniku, neudělení licence nebo osvědčení

Finanční plánování:

Vlastní kapitál je plánován ve výši 10.020.000 Kč. Cizí kapitál ve výši 500.000 Kč je tvořen půjčkou od banky. Náklady na cizí kapitál jsou 10 % měsíční úrok. Podnik tak nemusí hned v počátku usilovat o jiné způsoby financování.

Předpokládaný počet přeprav v roce 2009: 350

Hmotnost ložené soupravy: 500 t, **Hmotnost prázdné soupravy:** 300 t

Předpokládaný dopravní výkon na jednu přepravu: (celostátní dráha začleněná do evropského systému) $(39 + 22) \cdot 800 = \underline{48\ 800\ \text{hrtkm}}$, (celostátní dráha) $120 \cdot 800 = \underline{96\ 000\ \text{hrtkm}}$, (regionální dráha) $13 \cdot 800 = \underline{10\ 400\ \text{hrtkm}} = 137\ 600\ \text{hrtkm}$

Náklady na provozuschopnost DC na jednu přepravu: : (celostátní dráha začleněná do evropského systému) $31,2 \cdot 70,63 = \underline{2\ 204\ \text{Kč}}$; $17,6 \cdot 70,63 \cdot 1,075 = \underline{1\ 244\ \text{Kč}}$, (celostátní dráha) $96 \cdot 58,86 = \underline{5\ 651\ \text{Kč}}$, (regionální dráha) $10,4 \cdot 44,15 = \underline{459\ \text{Kč}} = \mathbf{9\ 558\ \text{Kč}}$

Náklady na provozování DC na jednu přepravu: (celostátní dráha začleněná do evropského systému) $(78 + 44) \cdot 53,31 = \underline{6\ 557\ \text{Kč}}$, (celostátní dráha) $240 \cdot 48,46 = \underline{11\ 630\ \text{Kč}}$, (regionální dráha) $26 \cdot 43,61 = \underline{1\ 134\ \text{Kč}} = \mathbf{19\ 321\ \text{Kč}}$

Cena za jednu přepravu: $19\ 321 + 9\ 558 = 28\ 879\ \text{Kč} + \text{marže } 30\% = \mathbf{37\ 600\ \text{Kč bez DPH}}$

Náklady na rok 2009:

$19\ 321 \cdot 350 = 6\ 762\ 350\ \text{Kč}$ provozování dopravní cesty

$9\ 558 \cdot 350 = 3\ 345\ 300\ \text{Kč}$ provozuschopnost dopravní cesty

200 000 Kč pohonné hmoty
200 000 Kč opravy a údržba
 $15\ 000 \times 2 \times 12 = 360\ 000$ Kč mzda strojvedoucích na elektrických lokomotivách
 $12\ 000 \times 12 = 144\ 000$ Kč mzda strojvedoucího na dieselové lokomotivě
 $10\ 000 \times 6 \times 12 = 720\ 000$ Kč mzda doprovodu vlaku
250 000 mzda řídících pracovníků + vedení účetnictví
400 000 ostatní mzdové náklady včetně zákonných + rezervy (např. DPP)
90 000 Kč údržba vozového parku
200 000 Kč ostatní provozní náklady
132 000 Kč splátka úvěru
240 000 Kč nájemné depa pro úschovu a opravy vozového parku
50 000 Kč pojištění odpovědnosti za škodu drážního dopravce
50 000 Kč náklady na založení společnosti

Náklady celkem: 13 143 650 Kč

Tržby celkem za rok 2009: $37\ 600 \times 350 = 13\ 160\ 000$ Kč

Hospodářský výsledek pro rok 2009: $13\ 160\ 000 - 13\ 043\ 650 = 16\ 350$ Kč

Podnikatelský záměr:

Hlavní myšlenka realizace tohoto podniku vychází ze skutečnosti, že v České republice chybí dostatečné množství společností, které by tak efektivně konkurovali dominantnímu dopravci na našem trhu, kterým jsou České dráhy.

Společnost bude začínat jako dopravce s jedním objednatelem přepravy, ale postupem času, s tím, jak se bude rozšiřovat vozový park společnosti bude zároveň i rozšiřovat pole své působnosti na celé území České republiky.

Vize podniku:

V budoucnu se chce společnost soustředit i na přepravy malých vozových zásilek pro menší podniky bez vlastních vleček, s produkcí jiných než sypkých substrátů a hromadných zásilek s tím, že tyto přepravy budou objednávané přes internet podle jízdních řádů našich vlaků a bude na ně vyčleněn vždy jeden speciální vůz v každé soupravě. Zároveň se začátkem poskytování těchto drobných přeprav bude zahájena masová reklamní kampaň zacílená na všechny subjekty trhu.

Čestné prohlášení

Já níže podepsaná **Michaela Bísková** r.č. 123456/7890
bytem Vodňanská 664, 384 11 Netolice

jako **správce vkladů** společnosti **DMB train, s. r. o.** se sídlem Vodňanská 664, 384 11 Netolice
identifikační číslo (zatím nepřiděleno)

prohlašuji, že vklady společníků byly splaceny v plné výši a to

za **Michaelu Bískovou** vkladem **20.000 Kč** do poklady společnosti

za **Danu Bískovou** vkladem hmotného majetku v podobě patnácti kusů
čtyřnápravových plošinových vozů pro přepravu klád Roos 436 Z, jednoho
kusu Dieselové lokomotivy typu 742 454-2 jednoho kusu dvousystémové
lokomotivy 363 170-2 ohodnocených soudním znalcem na celkovou hodnotu
10.000.000 Kč

Jsem si vědoma, že se v případě uvedení nepravdivých údajů vystavuji nebezpečí trestního stíhání.

V Netolicích dne 12.5.2007

.....
Michaela Bísková

(Podpis ověřený orgánem pověřeným úředním ověřováním)

ŽÁDOST O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DOPRAVNÍ CESTY

DMB train, s. r. o.
Vodňanská 664
384 11 NETOLICE
IČ: 1234567890

Předmět činnosti: **provozování drážní dopravy dle zák. č. 266/1994 Sb. v rozsahu vydané licence**

Požadovaná kapacita:

Tratě a jejich úseky: **trat' 225** Havlíčkův Brod – Veselí nad Lužnicí v celém úseku

trat' 220 (Praha –) Benešov u Prahy – České Budějovice v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice

trat' 190 Plzeň – České Budějovice v úseku České Budějovice – Dívčice

trat' 193 Dívčice – Netolice v celém úseku

Druh provozované drážní dopravy: nákladní

Časový rozsah požadované kapacity infrastruktury:

- 1.1.2009 – 12.12.2009 ve všech pracovních dnech, jednou denně, časový rozsah jedné dopravy tam a zpět - 6:00 – 15:00
- vlaky podle potřeby

Vlak:

Druh vlaku: Spěšný nákladní vlak

Maximální hmotnost: 700 tun

Minimální hmotnost: 200 tun

Rychlosti: maximální 120 km/h

Délky: maximální délka 150 m

Drážní vozidla:

1 x Diesellová lokomotiva typ 742 454-2 – nezávislá trakce

1 x Dvousystémová lokomotiva 363 170-2 – elektrická trakce 25 kV, 50 Hz

15 x Čtyřnápravový plošinový vůz pro přepravu klád Roos 436 Z

Druh a rozsah požadovaných služeb:

- služby, které jsou součástí minimálního přístupového balíčku
- poskytnutí trakčního proudu a dodávek paliva
- zařízení pro doplňování paliva a použití elektrického napájecího zařízení pro trakční proud
- poskytnutí seřadovacích nádraží včetně vlakového vybavení, odstavných nádraží, služby posunu
- poskytnutí zařízení pro údržbu a další technická zařízení
- poskytnutí servisů pro vlaky a technických prohlídek drážních vozidel

V Netolicích dne 4.2.2008

.....
Dana Bísková
jednatel společnosti

Návrh na zápis nebo zápis změny zapsaných údajů do obchodního rejstříku

I. REJSTŘÍKOVÝ SOUD

1 Adresa rejstříkového soudu

Krajský/městský soud v	ZEMKYCH BUDETOVICÍCH		
Ulice	2972016 144800007		
Číslo domu	2	PSC	370 04

Místo pro nalepení kolkových známek

II. NAVRHOVATEL

2 Jméno a příjmení nebo Obchodní firma či název + IČ	3 Adresa bydliště nebo sídla			
	Obec a u zahraničních osob i stát	Ulice	Číslo domu	PSC
DMB finan, s.r.o.	NETOLICE	VIDŇANSKÁ	664	384 11

(a)

Strana návrhu

1

III.
SPOLEČNOST S RUČENÍM OMEZENÝM – údaje o společnosti, již se návrh týká

4 Obchodní firma	DMB trade, s.r.o.		
5 Adresa sídla	VIDŇANSKÁ 664, 384 11 NETOLICE		
6 Identifikační číslo	IČ 345678		
7 Rejstříkový soud			
8 Spisová značka	Oddíl		Vložka
9 Požadovaná akce			
<input type="checkbox"/> prvozápis	<input checked="" type="checkbox"/> změna	<input type="checkbox"/> změna právní formy	<input type="checkbox"/> rozdělení
			<input type="checkbox"/> fúze
			<input type="checkbox"/> převod jmění

IV.
NÁVRH NA ZÁPIS

Navrhuji zapsat do obchodního rejstříku tyto zapisované údaje nebo jejich změnu či výmaz:

ÚDAJ	ZAPISOVANÝ	VYMAZÁVANÝ
10 Obchodní firma		Zapsat ke dni:
11 Cizojazyčný název		Zapsat ke dni:
12 Adresa sídla		Zapsat ke dni:
Obec		
Část obce		
Ulice		
Číslo domu		
PSC		
Stát		
13 Identifikační číslo		Zapsat ke dni:
Právní forma	Společnost s ručením omezeným	
14 Doplňující text za právní formu		Zapsat ke dni:

ÚDAJ	ZAPISOVANÝ	VYMAZÁVANÝ
15 Předměty podnikání	<p>PROSTOROVÁNÍ ŽRAŽENÍ DOPRAVY DLE ZÁK. Č. 266/1994 VB V ZOBRAZOV. VÝDAJE LIGENCE</p>	<p>ZINNOSTI IPOTÉKÉ S PŘENÁŠMETY NETMOVITELNÝ</p>
16 Předměty činnosti		

V.
PŘÍLOHY
Výše uvedený návrh dokládám následujícími listinami

Pořadové číslo	Předkládaná listina	Počet vyhotovení
1	LICENCE	1

**VI.
DATUM PROVEDENÍ ZÁPISU**

<input checked="" type="checkbox"/>	Žádám, aby všechny výše uvedené skutečnosti byly zapsány do rejstříku v zákonem stanovené lhůtě
<input type="checkbox"/>	Všechny výše uvedené skutečnosti žádám zapsat do obchodního rejstříku ke dni:

**VII.
ZÁVĚREČNÁ ČÁST**

Na základě výše vyplněného formuláře a příloh k němu přiložených podávám návrh na zápis těchto skutečností do obchodního rejstříku.

Tento návrh podává navrhovatel

Jméno a příjmení navrhovatele	Vlastnoruční podpis	Úřední ověření pravosti podpisu
DANA BÍLKOVÁ		

Tento návrh podává zástupce navrhovatele

Jméno, příjmení a rodné číslo (u cizince datum narození) zástupce navrhovatele	Vlastnoruční podpis	Údaj o zástupci *)	Úřední ověření pravosti podpisu

*) uveďte se: advokát, notář, obecný zmocněnec a další dle §21 občanského soudního řádu

V dne

V117



Číslo pojistné smlouvy: 49046149-15
 Stav k datu 8. 5. 2008
 Kód pojištění: DPD01
 Pořadové číslo pojištění: 1

TC88939003011

O2200810962820

Pojištění odpovědnosti za škodu provozovatele drážní dopravy

1. Účastníci smlouvy

Pojistitel:

Česká pojišťovna a.s., Spálená 75/16, 113 04 Praha 1, Česká republika, IČ 45272956, DIČ CZ45272956, zapsaná v obchodním rejstříku Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 1464

Pojistník, pojištěný:

Název firmy: Dmv Train S.R.O.
 IČ: 12345678

2. Smluvní ujednání

2.1. Toto pojištění je nedílnou součástí smlouvy výše uvedeného čísla.

2.2. Toto pojištění se řídí Všeobecnými pojistnými podmínkami pro pojištění odpovědnosti za škodu VPPOS 2005 (dále jen „všeobecné pojistné podmínky“), Doplnkovými pojistnými podmínkami pro pojištění obecné odpovědnosti za škodu podnikatele a průmyslu DPPP 2005 (dále jen „doplnkové pojistné podmínky“), ujednáními v Úvodní části pojistné smlouvy a ujednáními tohoto pojištění.

3. Odpovědi pojistníka na dotazy pojistitele

Výše příjmů, které jsou předmětem daně z příjmů, popř. předpokládané příjmy v Kč: 13 000 000,-
 Máte sjednáno pojištění pro stejná pojistná nebezpečí?
 NE

4. Pojistná nebezpečí a rozsah pojištění

4.1. Pojištění se vztahuje na odpovědnost za škodu provozovatele drážní dopravy dle: licence č. 121212 vydané Drážním úřadem v Č.Budějovicích dne 1. 4. 2008

4.2. Pojištění v základním rozsahu se sjednává s limitem plnění v Kč 5 000 000,-
 Pojištění v základním rozsahu se sjednává s územním rozsahem Česká republika
 Pojištění v základním rozsahu se sjednává se spoluúčastí 10%, min. 2 500,- Kč

4.3. Pojištěný se podílí na plnění z každé škodné události spoluúčastí, která je sjednána pro pojistné nebezpečí, z něhož je plněno. Je-li v rámci jedné škodné události plněno z více pojistných nebezpečí, podílí se pojištěný na plnění ze škodné události nejvyšší sjednanou spoluúčastí.

4.4. Nad rámec pojištění v základním rozsahu se pojištění sjednává též v rozsahu těchto doložek:

Doložka V70 Pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou jinak než na zdraví, usmrcením, poškozením, zničením nebo pohřešování věci

Odchylně od ustanovení článku 2 bod 1 doplnkových pojistných podmínek se ujednává, že pojištění se vztahuje i na odpovědnost za škodu vzniklou třetí osobě jinak než úrazem nebo jiným poškozením zdraví této osoby, poškozením, zničením nebo pohřešování věci, kterou má tato osoba ve vlastnictví nebo v užívání.

Právo na plnění z pojištění v rozsahu tohoto ujednání vzniká za předpokladu, že škodná událost nastala v době trvání pojištění v souvislosti s pojištěnou činností nebo vztahy z této činnosti vyplývajícími.

Pojištění se však nevztahuje na odpovědnost za škodu vzniklou prodlením se splněním smluvní povinnosti. Dále se pojištění nevztahuje na odpovědnost za schodek na finančních hodnotách, jejichž správou byl pojištěný pověřen, a na odpovědnost za škodu vzniklou při obchodování s cennými papíry.

Pojištění se rovněž nevztahuje na odpovědnost za škodu způsobenou pojištěným jako členem představenstva či dozorčí rady jakékoliv obchodní společnosti.

Pojištění v rozsahu doložky V70 se sjednává se sublimitem plnění v Kč

500 000,-

Pojištění v rozsahu doložky V70 se sjednává s územním rozsahem

Česká republika

Pojištění v rozsahu doložky V70 se sjednává se spoluúčastí

10%, min. 2 500,- Kč

Doložka V73 Pojištění odpovědnosti za škodu na věcech převzatých pojištěným, jež mají být předmětem jeho závazku

Odhýlně od ustanovení článku 3 bod 1 písm. b) doplňkových pojistných podmínek se ujednává, že pojištění se vztahuje na odpovědnost za škodu na věcech převzatých pojištěným k přepravě a to v rozsahu a za podmínek stanovených přepravním řádem.

Ve smyslu ustanovení článku 6 bod 5 všeobecných pojistných podmínek se ujednává, že se pojištění nevztahuje na odpovědnost za škodu:

- vzniklou pohřešováním věci,
- vzniklou na zbraních a střelivu,
- vzniklou na penězích, drahých kovech a předmětech z nich vyrobených, věcech zvláštní kulturní a historické hodnoty, starožitnostech, uměleckých dílech, nezasazených perlách, drahokamech, vkladních a šekových knížkách, platebních kartách, cenných papírech a ceninách, datech zaznamenaných na paměťových médiích,
- způsobenou hmyzem nebo hlodavci.

Pojištění v rozsahu doložky V73 se sjednává se sublimitem plnění v Kč

1 000 000,-

Pojištění v rozsahu doložky V73 se sjednává s územním rozsahem

Česká republika

Pojištění v rozsahu doložky V73 se sjednává se spoluúčastí

10%, min. 2 500,- Kč

5. Rozsah pojištění

Pol. č.	Pojistné nebezpečí	Pojistné v Kč
01	Pojištění odpovědnosti za škodu v základním rozsahu	36 400,-
02	Přípojištění odpovědnosti za škodu v rozsahu doložky V70	3 000,-
03	Přípojištění odpovědnosti za škodu v rozsahu doložky V73	6 900,-

Pojistné za všechna pojistná nebezpečí v Kč

46 300,-

Roční pojistné po zaokrouhlení v Kč

46 300,-

6. Počátek a doba trvání pojištění

Sjednané pojištění je účinné od 00:00 hod. dne 8. 5. 2008 a končí ve 24:00 hod. dne 7. 5. 2009

7. Přílohy

Součástí pojistné smlouvy jsou přílohy: Licence č. 121212

8. Závěrečná ujednání

Odpovědi pojistníka na dotazy pojistitele a údaje jím uvedené u tohoto pojištění se považují za odpovědi na písemné dotazy pojistitele a pojistník svým podpisem potvrzuje jejich úplnost a pravdivost.

Číslo pojistné smlouvy: 49046149-15
Stav k datu 8. 5. 2008

Kód pojištění: DPD01
Pořadové číslo pojištění: 1

Pojistník svým podpisem dále potvrzuje, že převzal pojistné podmínky uvedené v bodě 2.2. tohoto pojištění.

Česká pojišťovna a.s. Vám předkládá nabídku na uzavření pojistné smlouvy. Zněním předložené nabídky je Česká pojišťovna a.s. vázána do dne 6. 6. 2008. Po tomto datu se již nelze této předložené nabídky dovolávat. Tato nabídka není návrhem pojistné smlouvy a ani pojistnou smlouvu nenahrazuje.

Sjednáno v _____ dne _____ v _____ hodin _____ minut

Dmv Train S.R.O.

Jitka KOLÁŘOVÁ
5013

Podpis (a razítko) pojistníka

Podpis a razítko zástupce České pojišťovny a.s.
pověřeného uzavřením této smlouvy



ČESKÁ
POJIŠŤOVNA



S-VRAV04/N

Rekapitulace k pojistné smlouvě č.: 49046149-15
Kód produktu: DP
Doba trvání pojistné smlouvy od 8. 5. 2008 do 7. 5. 2009

Dmv Train S.R.O.
Vodňanská 966
384 11 NETOLICE
Česká Republika

Rekapitulace stavu pojistné smlouvy č. 49046149-15 k datu 8. 5. 2008

Vyúčtování pojistného Pojištění odpovědnosti podnikatelů

Dokument Rekapitulace je součástí pojistné smlouvy a obdržíte jej vždy při uzavření pojistné smlouvy a dále při jakékoliv změně na smlouvě, která vede ke změně v pojistném.

Dokument Rekapitulace zobrazuje stav pojistné smlouvy k výše uvedenému datu a je zároveň podkladem k úhradě pojistného za dobu trvání pojistné smlouvy.

1. Přehled pojištění

Tabulka 1 – Přehled pojištění, která jsou od výše uvedeného data sjednána v pojistné smlouvě. Další informace o těchto pojištěních jsou uvedeny v pojistné smlouvě.

Tabulka 1

pořadové číslo pojištění v pojistné smlouvě	název pojištění	pojistné za dobu trvání pojištění v Kč	sleva za způsob úhrady pojistného v Kč ¹⁾	sleva za počet splátek úhrady pojistného v Kč	sleva za propojištěnost v Kč ²⁾	celkem pojistné za dobu trvání pojištění v Kč ³⁾
1	Pojištění odpovědnosti za škodu dopravce a zasílatele	46 300,00	0,00	0,00	0,00	46 300,-
Celkem v Kč		46 300,00	0,00	0,00	0,00	46 300,-

¹⁾ způsobem úhrady je zvolená metoda úhrady pojistného (např. složenka, SIPO)

²⁾ sleva za propojištěnost – výše přiznané slevy za propojištěnost je závislá na počtu platných pojištění v pojistné smlouvě

³⁾ v částce je zohledněn koeficient za dobu trvání pojištění

Pojistné v jednotlivých sloupcích je zaokrouhлено na 2 desetinná místa a v posledním sloupci na celé Kč

2. Způsob úhrady pojistného

Platební detaily:

Číslo účtu: 246246

Variabilní symbol: 4904614915

Kód banky: 5500

Konstantní symbol: 3558

V případě dotazů nás laskavě kontaktujte na telefonním čísle Klientského servisu České pojišťovny a.s. 841 114 114 nebo u správce Vaší pojistné smlouvy.

Dne 7. 5. 2008

Ing. Stanislav Uma
vrchní ředitel úseku komunikačního centra