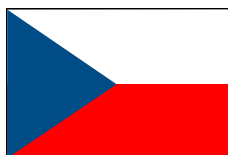


Aleš Bartheldi*

Analýza poplatků za přístup na železniční dopravní cestu ve státech projektu Adriatic – Baltic Landbridge



ADRIATIC ↔ BALTIC LANDBRIDGE



Klíčová slova: *Adriatic – Baltic Landbridge, Interreg, projekt, poplatek, zpoplatnění, železniční dopravní cesta.*

Výše poplatku za železniční dopravní cestu je zcela jednoznačně jedním z nejdůležitějších faktorů, ovlivňujících konkurenceschopnost železniční dopravy vůči ostatním dopravním oborům. České dráhy se v současné době podílejí na realizaci projektu Adriatic - Baltic Landbridge. Zde jsou vedoucím akce 1.3, která má za cíl podrobně zmapovat současný i budoucí stav železniční dopravy v 6 státech oblasti mezi Baltem a Jadranem (Polsko, Německo, Česká republika, Rakousko, Itálie, Slovinsko). Jednou z analyzovaných oblastí v každém státě byla i výše poplatku za železniční dopravní cestu. Cílem tohoto článku je jednak představení projektu Adriatic - Baltic Landbridge a dále pak porovnání výše poplatku za železniční dopravní cestu v 6 státech mezi Baltem a Jadranem včetně analýzy jejich struktury.

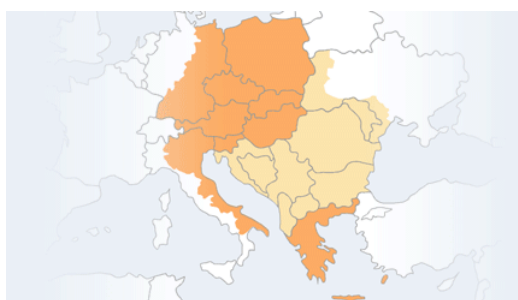
V červnu 2006 byla zahájena realizace projektu Adriatic – Baltic Landbridge. Již v průběhu roku 2004 se České dráhy podílely na přípravě návrhu projektu v rámci 3. výzvy pro předkládání žádostí o dotaci z programu Interreg III B CADSES. Poté, co byla žádost vrácena Evropskou komisí s doporučením pro drobné úpravy a pro nové podání v rámci 4. výzvy,

* Aleš BARTHELDI, Ing., nar. 1981

byly do konsorcia projektu doplněny 2 rakouské organizace, byl významně snížen rozpočet a došlo k drobným úpravám celkového plánu projektu. Na konci roku 2005 byla Evropské komisi k hodnocení konečně předložena finální verze projektu v rámci 4. výzvy, které byla na počátku roku 2006 schválena pro spolufinancování z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Hlavním cílem iniciativy ES Interreg IIB CADSES je rozvinout nadnárodní spolupráci zemí prostoru CADSES mezi ústředními, regionálními a místními orgány tak, aby byl dosažen vyšší stupeň územní integrace v Evropě. Program Interreg IIB CADSES v ČR administruje Ministerstvo pro místní rozvoj, Odbor územních vazeb. Informace o možnosti získání dotace z tohoto programu, o podpořených projektech apod. jsou k dispozici na www.mmr.cz a www.strukturalni-fondy.cz.

Země prostoru CADSES (Central Adriatic Danubian South-Eastern European Space):



Obrázek č. 1: Země prostoru CADSES

1. ADMINISTRATIVNÍ STRUKTURA PROGRAMU INICIATIVY SPOLEČENSTVI INTERREG IIB CADSES

Na tomto místě je vhodné popsat poměrně složitou administrativní strukturu programu Interreg IIB CADSES. Nejvyšším orgánem je Řídící výbor (Steering Committee), jehož úkolem je výběr projektů, které budou realizovány. Ten dále rozhoduje o výzvách k podávání projektů a schvaluje podmínky jejich plnění. V řídicím výboru jsou zástupci národních, regionálních a místních orgánů všech účastnících se zemí. Dalším orgánem v pořadí je Monitorovací výbor (Monitoring Committee), který byl ustanoven jako orgán dohledu. Hlavním cílem Monitorovacího výboru je zajistit kvalitu, efektivnost realizace a odpovědnost za provádění akcí iniciativy. Nastavuje kritéria výběru jednotlivých projektů, zodpovídá za úpravu Programového dodatku, posuzuje a schvaluje roční a konečné zprávy. Výkonným článkem v organizační struktuře iniciativy je Řídící orgán (Managing Authority), kterým je italské Ministerstvo infrastruktury a dopravy. Řídící orgán je odpovědný za efektivitu, správnost řízení a čerpání finančních prostředků z ERDF. Vypracovává a předkládá roční zprávy Evropské komisi. S vedoucími projektovými partnery jednotlivých projektů podepisuje Smlouvy o poskytnutí prostředků z ERDF. Za sestavení a předložení žádostí o platby z ERDF Evropské komisi je zodpovědný Platební orgán (Paying Authority), kterým je opět italské Ministerstvo infrastruktury a dopravy. Platební orgán řídí a spravuje finanční prostředky ERDF, zdůvodňuje a certifikuje nárokováné výdaje a vyplácí podpory Vedoucím partnerům projektů. Platební orgán má též povinnost monitorovat finanční požadavky a skutečný stav projektů. Důležitým orgánem, stále ještě na nadnárodní úrovni, je Společný technický sekretariát (Joint Technical Sekretariat), který sídlí v Drážďanech. Tento orgán plní tradiční roli sekretariátu – organizuje setkání a administruje jednání Monitorovacího a

Řídícího výboru, vypracovává podmínky k podávání návrhů projektů a provádění výzev, radí potenciálním žadatelům a vyhodnocuje předložené projekty. Nadnárodní kontaktní místo CADSES (Transnational CADSES Contact Point) se sídlem ve Vídni poskytuje zejména pomoc Kontaktním místům CADSES zúčastněných zemí a podporuje spolupráci mezi členskými a nečlenskými zeměmi EU. Dalším subjektem jsou orgány kontroly druhého a třetího stupně, které jsou odpovědné jak za kontrolu předem stanoveného vzorku celkových oprávněných výdajů v rámci iniciativy, tak za provádění systémového auditu. Národní koordinátor (National Coordinator) zastupuje ČR v iniciativě společenství Interreg IIIB CADSES. Odpovídá za monitorování a hodnocení iniciativy na národní úrovni a je dále zodpovědný za vytvoření efektivního a výkonného řídicího, monitorovacího a kontrolního systému. Důležitým orgánem na národní úrovni je Kontaktní místo CADSES v ČR (CADSES Contact Point), které navazuje na činnost Společného technického sekretariátu a zároveň slouží žadatelům o projekty jako poradní kontaktní místo (při zpracování žádosti o dotaci i v průběhu realizace projektu). V dané zemi má za úkol také zajištění informovanosti. Národní výbor ČR pro iniciativy společenství pro Interreg IIIB CADSES a Interreg IIIC (National Committee) sdružuje zástupce z národní, regionální i lokální úrovně. Národní výbor slouží jako prostředník mezi žadatelem a nadnárodními orgány iniciativy - posuzuje návrhy projektů, do kterých se přihlásil český partner a podporuje jejich schválení na jednání nadnárodních orgánů iniciativy, zabývá se krytím české účasti na projektech a navrhuje zajištění spolufinancování ze státního rozpočtu ČR. Pro projektové partnery je velice důležitá komunikace s Orgánem kontroly prvního stupně. Kontrolu prvního stupně v ČR vykonává Centrum pro regionální rozvoj ČR (www.crr.cz), které provádí finanční kontrolu českých projektových partnerů. Na základě ověření uznatelnosti uskutečněných nákladů je vystavena certifikace ověřených výdajů. Dalším subjektem na národní úrovni je Hodnotitelská komise, která je poradním orgánem ministra pro místní rozvoj a má za úkol hodnocení žádostí o dotaci ze státního rozpočtu ČR.

Zcela výjimečnou pozici u žadatelů o podporu na realizaci projektu v rámci iniciativy společenství Interreg IIIB CADSES má Vedoucí partner projektu (Lead Partner), který celkově zodpovídá za finanční a obsahovou realizaci projektu. Pouze Vedoucí partner projektu je zodpovědný za zpracování a předložení žádosti o projekt, podepisuje smlouvu o poskytnutí prostředků z ERDF s Řídícím orgánem. V rámci odsouhlaseného monitorovacího systému, který je nastaven Smlouvou o poskytnutí prostředků z ERDF, musí Vedoucí partner projektu podávat zprávy o stavu celého projektu a předkládat zprávy o finančních tocích za celý projekt. Projektový partner (Project Partner) se účastní projektu pod vedením Vedoucího partnera projektu, zpracovává dílčí části projektu, definované v Žádosti o projekt (Application Form), zpracovává povinné dílčí zprávy o realizaci projektu, nechává certifikovat výdaje v pravidelných intervalech a podává žádost o poskytnutí dotace ze státního rozpočtu Národnímu koordinátorovi.

2. REALIZACE PROJEKTU

České dráhy byly osloveny v roce 2004 italským krajem Veneto, zda by se nechtěly podílet na realizaci projektu, který by řešil rozvoj multimodální dopravy v prostoru mezi Baltem a Jadranem. Na základě doporučení věcně příslušných odborů (O21 – Odbor nákladní dopravy a přepravy, O26 – Odbor strategie a informatiky, O5 SMP – Skupina mezinárodních projektů odboru mezinárodního a KGR – Kancelář generálního ředitele) rozhodlo vedení Českých drah o zapojení do mezinárodního konsorcia projektu Adriatic – Baltic Landbridge. Pro rozhodnutí o realizaci projektu byly důležité následující faktory:

- zapojení do mezinárodního konsorcia – využití know-how ostatních partnerů v oblasti logistiky, mezinárodní nákladní přepravy a územního plánování,
- navázání kontaktů s představiteli polských a italských přístavů, rozhodovateli na národní i mezinárodní úrovni,
- možnost ovlivnění budoucího rozvoje železniční infrastruktury a polohy logistických center,
- zviditelnění připravovaného veřejného kontejnerového terminálu v Lovosicích na mezinárodní úrovni,
- získání zajímavé finanční podpory pro realizaci projektu ve výši 75% celkových uznatelných nákladů.

Na jaře 2006 byl projekt schválen Evropskou komisí a Českým drahám, které vystupují v roli projektového partnera, byla přiznána dotace z iniciativy Společenství Interreg IIIB CADSES ve výši 50% celkových uznatelných nákladů. Poté zpracovaly ještě České dráhy samostatnou žádost o dotaci ze státního rozpočtu ČR, která byla předložena Ministerstvu pro místní rozvoj v rámci 3. výzvy pro předkládání žádosti o dotaci ze státního rozpočtu. Žádost byla schválena v létě 2006 a České dráhy tak získaly další dotaci ve výši 25%.

Nyní si podrobněji představme projekt Adriatic – Baltic Landbridge. Projekt představuje analýzu tržních příležitostí, předběžnou studii proveditelnosti a analýzu potřeb pro definování dopravního koridoru, který bude spojovat Severní Evropu se Středozemím, konkrétně Baltské a Jaderské moře. Realizace projektu by měla zásadní měrou přispět ke zvýšení soudržnosti v západních i východních státech, spadajících do oblasti CADSES díky definování nejracionalnějších opatření, které budou nutná pro zatraktivnění železniční a vodní dopravy – tedy pro dopravní obory, které jsou zásadní pro zajištění trvale udržitelného rozvoje. Hlavním cílem projektu je podpora multimodální dopravy a zvýšení podílu nesilničních dopravních druhů v dotčené oblasti. Důležitou oblastí je analýza jednotlivých dopravních oborů (silniční, železniční a vnitrozemská vodní doprava) a logistického zázemí v dané oblasti a návrh pro zlepšení logistického řetězce včetně sítě logistických center, které jsou základním předpokladem pro zajištění životaschopnosti multimodálních koridorů v oblasti mezi Baltem a Jadranem. V rámci projektu bude analyzována potenciální poptávka po využití multimodálních koridorů a možnosti pro rozvoj přepravních a logistických služeb s přidanou hodnotou. Jedním z výstupů projektu budou konkrétní doporučení pro investiční akce v oblasti infrastruktury, které budou posuzovány dle jejich významu pro fungování multimodálních koridorů a celkových investičních nákladů na jejich realizaci. Projekt A-B Landbridge se pokusí o navázání dlouhodobé aktivní spolupráce mezi různými aktéry, kteří ovlivňují dopravní dění a regionální rozvoj mezi Baltským a Jaderským mořem – instituce veřejného sektoru, operátoři, dopravci a další významné instituce.

Konkrétní náplní projektu bude analýza 3 multimodálních koridorů A-B v současném (pro rok 2006) a očekávaném stavu (pro 2010 a 2020) z pohledu dopravní poptávky a nabídky, logistiky a scénářů územního a regionálního rozvoje. V průběhu projektu budou organizována oborová diskusní fóra – Spatial development forum (fórum územního rozvoje) a High Level Advisory Board (Poradní orgán vrcholných představitelů), která mají za úkol rozšíření debaty a potřebných akcí pro zajištění udržitelné dopravy. Životaschopnost nových přepravních a logistických služeb ověří pilotní projekty, které by měly pro konkrétní podmínky vytipovat problémy v přístavech a přepravních terminálech. Konsorcium projektu je složeno z 5 veřejných regionálních institucí, 5 přístavů, 2 ministerstev dopravy, 3

nadnárodních organizací, 1 dopravce (České dráhy, a.s.), 4 ostatních institucí a 4 odborných firm z oblasti dopravního a územního plánování.

Seznam projektových partnerů:

	Název	Země
PP 1	Veneto Region – Vedoucí projektu	IT
PP 2	AMRIE	IT
PP 3	Central European Initiative CEI-Executive Secretariat	IT
PP 4	Centre for Transport System Studies - CSST S.p.A.	IT
PP 5	Venice Port Authority	IT
PP 6	Jihočeský kraj	CZ
PP 7	City Plan s.r.o.	CZ
PP 8	České Dráhy, a.s.	CZ
PP 9	Středočeský kraj	CZ
PP 10	Ministry of Infrastructure of the Republic of Poland	PL
PP 11	Amber Road Cities Association - Gdynia ARCA	PL
PP 12	The Port of Gdynia Authority S.A.	PL
PP 13	Maritime Institute in Gdansk	PL
PP 14	Self-Government of the Pomorskie Region (Voivodeship)	PL
PP 15	Szczecin and Swinoujscie Seaports Port Authority	PL
PP 16	West Pomerian Region (Zachodniopomorskie Region)	PL
PP 17	University of Ljubljana, Faculty of Maritime Studies and Transportation	SI
PP 18	Austrian Transport Ministry (Bundesministerium für Verkehr)	AT
PP 19	Telepark Bärnbach Errichtungs- u. Betriebs GmbH	AT
PP 20	Baltic Energy Forum E V.	DE
PP 21	EPV-GIV Europroject Traffic -Society for Engineering Services Ltd	DE
PP 22	Rostock Port Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH	DE
PP 23	German Association for Housing, Urban and Spatial Development	DE

Kromě výše uvedených partnerů na realizaci projektu spolupracují další významní subkontraktóři: NET Engineering, PKP Cargo, PIFFA (Polish Association of Freight Forwarders) a Univerzita Pardubice.

Doba realizace projektu:

Datum zahájení projektu 1.6.2006
Datum ukončení projektu 30.4.2008
Celková délka projektu..... 24 měsíců

Oblast A-B:



Obrázek č. 2: Poloha multimodálních koridorů A-B

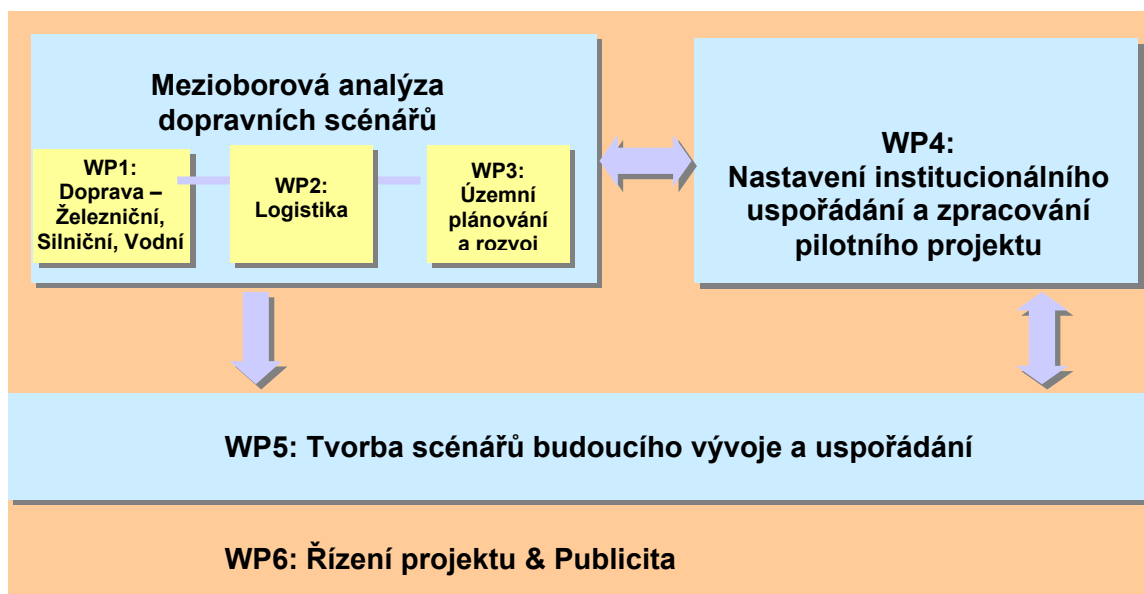
Konkrétní výsledky projektu:

- kvantifikace tržního potenciálu multimodálního koridoru nákladní dopravy mezi A-B
- identifikace současných či budoucích kritických dopravních spojení – úzká hrdla
- definování opatření zjednodušujících pohyb zboží v rámci A-B
- popis technických, legislativních, environmentálních a ekonomických podmínek v rámci A-B
- zpracování doporučení pro veřejnou správu
- tvorba mapy dopravních koridorů

Uspořádání jednotlivých pracovních akcí projektu:

Názvy jednotlivých opatření - Work Package	
WP 1	Analýza dopravy (Železniční doprava, Silniční doprava, Námořní a vnitrozemská vodní doprava) Scénáře budoucího vývoje pro 2006, 2010 a 2020
WP 2	Analýza logistických scénářů pro 2006, 2010 a 2020
WP 3	Analýza plánů regionálního rozvoje a scénářů budoucího vývoje pro 2006, 2010 a 2020
WP 4	Tvorba institucionálního uspořádání
WP 5	Zpracování integrovaného vícesektorového scénáře a zpracování plánu rozvoje silniční infrastruktury - mapa
WP 6	Šíření výsledků projektu, koordinace a publicita, technické a finanční řízení projektu

Schéma uspořádání projektu:



Obrázek č. 3: Schéma projektu

3. POPLATKY ZA PŘÍSTUP NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTU V JEDNOTLIVÝCH ZEMÍCH

Česká republika

Princip zpoplatnění železniční dopravní cesty upravuje § 24 odst. 5 zákona o dráhách. Poplatek stanovuje a vybírá Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC). Vybrané poplatky slouží k úhradě nákladů za údržbu a provozování železniční dopravní cesty. Výše poplatku za použití dopravní cesty je regulována. Podmínky jsou stanoveny v Příloze číslo 4 k výměru MF zveřejněné v Cenovém věstníku. Podrobnosti jsou uvedeny v Prohlášení o dráze celostátní a regionální vydané SŽDC.

Zpoplatnění železniční dopravní cesty v ČR je založeno na principu úhrady krátkodobých marginálních nákladů s přírůžkou (Marginal costs with mark-ups: MC+). Zpoplatnění je nastaveno tak, aby pokrylo zhruba 60% z celkových nákladů železniční infrastruktury (včetně dlouhodobých půjček a dotací) a 100% marginálních nákladů. Poplatek za železniční dopravní cestu však slouží pouze k částečné úhradě řízení provozu a povinné údržby tratí. Poplatky nejsou určeny ke krytí obnovy a výstavby tratí, dopravních nehod či nákladů spojených se snížením hladiny hluku.

Struktura poplatku bude podrobněji analyzována v další části článku. Dá se však obecně říci, že se poplatek skládá z variabilní části vypočtené z vlakových kilometrů a z variabilní části vypočtené z hrubých tunových kilometrů zhruba v poměru 50:50. Pro osobní a nákladní dopravu se používá jiná sazba.

Výše poplatku za 1.000 hrtkm se pro nákladní vlak pohybuje kolem 3,4 €, pro osobní vlak (počítá se s váženým průměrem 140 hrtkm u regionálního vlaku a 500 hrtkm u vlaku dálkové osobní dopravy) kolem 1,1 €.

Polsko

Výše poplatku za přístup na železniční dopravní cestu vychází ze zákona o železniční dopravě z 28. března 2003 a z výnosu polského Ministerstva infrastruktury ze 7. dubna 2004. Princip zpoplatnění vychází z pokrytí předpokládaných nákladů pro další rok. Poplatek neobsahuje náklady za elektrickou energii, kterou každý dopravce hradí samostatně společnosti PKP Energy Ltd.

Podrobná struktura poplatku bude analyzována dále. Princip zpoplatnění ŽDC v Polsku vychází z úhrady celkových nákladů (Full costs: FC). Celková výše poplatku se skládá z finančních nákladů, celkových nákladů za údržbu a řízení, částečně z nákladů na obnovu a výstavbu infrastruktury, částečně z externích nákladů a z celkových nákladů za ochranu movitého a nemovitého majetku. Cílem je maximální možná úhrada nákladů, která by měla pokrýt celkové náklady manažera infrastruktury. Výše poplatku je nastavena tak, že pokrývá zhruba 91% celkových nákladů železniční infrastruktury.

Výše poplatku je závislá jak na konkrétní trati, tak na variabilní části ze vlakový kilometr, která je různá pro osobní a nákladní dopravu. Úroveň poplatku je stejná pro vlaky závislé i nezávislé trakce. Ministerstvo infrastruktury v Polsku uvádí vyšší poplatek pro referenční nákladní vlak o hrubé hmotnosti 1.300 t na trati ze západní části Polska (Oderbruecke/Kunowice) do východní části (Malaszewicze South.) v jednotkové výši 2,9 € za vlakový kilometr.

Německo

Zpoplatnění ŽDC bylo v Německu představeno v roce 1994 jako součást celkové reformy železničního sektoru. V Německu je uplatněn princip úhrady celkových nákladů se zohledněním dotací (Full costs after subsidies: FC-). Poplatky by měly pokrývat celkové náklady (kromě nákladů na obnovu a výstavbu infrastruktury, která je hrazena z ostatních zdrojů) a měly by sloužit k zajištění udržitelnosti železničního sektoru. Zpoplatnění je nastaveno tak, aby pokrylo zhruba 60% z celkových nákladů železniční infrastruktury (včetně dlouhodobých půjček a dotací). Struktura poplatků je vytvořena tak, aby pokryla v plné výši náklady za řízení provozu, údržbu, mzdové náklady a částečně obnovu a výstavbu tratí včetně nákladů na protihluková opatření. Poplatky nepokrývají náklady dopravních nehod a znečištění ovzduší. V Německu je patrná snaha o stanovení poplatku, který by zohlednil efektivní využití kapacity trati, či skladbu vozového dle vlivu na životní prostředí. Pouze nákladní vlaky jsou zpoplatněny dle hmotnosti.

Poplatek pro osobní i nákladní vlaky se vypočítává z variabilní složky. Referenční průměrná výše poplatku za použití obecného úseku pro elektrickou či motorovou trakci není stanovena. Přibližně však lze odhadnout poplatek za ŽDC pro tranzitní nákladní vlak na hlavní trati ve výši 2,5 € za vlakový kilometr.

Rakousko

Poplatek za použití železniční dopravní cesty je v Rakousku, stejně jako v ČR, založen na principu úhrady krátkodobých marginálních nákladů s přírůžkou (Marginal costs with mark-ups: MC+). Krátkodobé marginální náklady jsou vztaženy k údržbě tratí a vypočítávají se pomocí funkce hrubých tunových kilometrů. Další složkou, ze které se poplatek skládá, je kapacitní zpoplatnění tratí s nedostatkem kapacity a druh vozového parku (pouze u nákladní dopravy). Takto vypočtený poplatek včetně přírůžky by měl částečně pokrýt celkové náklady na obnovu a výstavbu tratí. Externí náklady nejsou poplatkem za použití ŽDC zohledněny.

Finanční plán Ministerstva dopravy počítal pro rok 2004 s celkovou částkou ve výši 355 mil. €. Základním parametrem pro výpočet poplatku je vlakový kilometr, který se liší dle povahy tratě. Tato složka tvoří zhruba 60% z celkových vybraných poplatků. Další 20% tvoří variabilní poplatek, závislý na hrubých tunových kilometrech a zbylých 20% tvoří doplňkové servisní poplatky za využití stanic a nádraží a za posun. Celková předpokládaná výše vybraných poplatků by měla pokrýt zhruba 27% z celkových nákladů železniční infrastruktury (včetně dlouhodobých půjček a dotací).

Sazba za 1 hrtkm je v Rakousku 0,001 €. Sazba za vlakový kilometr se pohybuje mezi 0,6 – 2,5 €. Pro referenční nákladní vlak na koridoru přes Brenner o hrubé hmotnosti 1.000 t lze odhadnout výši poplatku na 3,5 €. Příplatek za použití tratí s kapacitními problémy (okolí Vídně) je cca 0,5 € za vlkm.

Itálie

Zpoplatnění železniční dopravní cesty bylo v Itálii zavedeno v roce 2000. Zpoplatnění je, podobně jako v Německu, uplatňováno na principu úhrady celkových nákladů se zohledněním dotací (Full costs after subsidies: FC-). Dle RFI (italský manažer infrastruktury) je model zpoplatnění rovněž založen na pokrytí krátkodobých marginálních nákladů. Poplatek je nastaven tak, aby pokryl náklady spojené s provozováním ŽDC včetně nákladů na elektrickou trakci. Poplatky nepokrývají náklady na údržbu, obnovu a výstavbu infrastruktury, náklady způsobené dopravními nehodami, znečištěním ovzduší a hlukem. Tyto náklady jsou pokryty ostatními finančními toky ze státního rozpočtu. Celkové příjmy z poplatků za použití ŽDC pokrývají pouze 16% z celkových nákladů železniční infrastruktury, což odpovídá zhruba jedné třetině průměrných nákladů na údržbu dopravní cesty.

Poplatek za přístup na jednotlivé tratě se vypočítává na základě algoritmu, stanoveného ve výnosu ministerstva č. 43T/2000. Tato metoda výpočtu byla zpracována na základě celonárodního přístupu a nezohledňuje tak náklady a výnosy z poplatků pro konkrétní úseky. Výše poplatku je rozlišena dle charakteru tratě ale nemusí nezbytně odpovídat přímým nákladům na řízení provozu na konkrétním úseku. Celková výše poplatku je závislá na fixní složce za přístup na síť (tato složka představuje zhruba 40% z celkových příjmů z poplatků) včetně rezervačního poplatku za přístup na konkrétní úsek, variabilní složce závislé na vlakových kilometrech (zhruba 48% z celkových příjmů z poplatků) a variabilní složce vypočtené na základě minut, které vlak stráví ve stanici (zhruba 12% z celkových příjmů z poplatků). Fixní část poplatku za použití konkrétního úseku není odlišná pro osobní a nákladní dopravu. Na vedlejších tratích a tratích s dostatkem volné kapacity je nárokována konstantní výše poplatku ve výši 1 € za kilometr. Tato částka je rovněž základem pro výpočet

poplatku na ostatních tratích, kde se dále připočítává příplatek dle hustoty provozu pro danou denní dobu a sazba dle poměru mezi maximální rychlostí vlaku a povolenou rychlostí na daném úseku.

Průměrný poplatek pro nákladní vlak se pohybuje kolem 2 € za vlakový kilometr, pro regionální osobní vlak mezi 1 – 2 € za vlkm a pro dálkovou osobní dopravu mezi 2 – 3 € za vlkm.

Slovinsko

Způsob zpoplatnění přístupu na železniční infrastrukturu je ve Slovinsku nastaven od roku 2004. Plánem ministerstva je do roku 2010 zpoplatnit pouze nákladní a mezinárodní osobní vlaky. Z toho vyplývá i nízká úroveň pokrytí celkových nákladů na železniční infrastrukturu ve výši 13%.

Princip zpoplatnění ŽDC ve Slovinsku vychází z úhrady celkových průměrných nákladů (Full costs: FC). Poplatky jsou určeny k částečné úhradě nákladů na údržbu dopravní cesty a řízení provozu a na obnovu železniční infrastruktury. Poplatky nejsou určeny ke krytí výstavby nové infrastruktury, nákladů způsobených dopravními nehodami, znečištěním ovzduší či hlukem.

Poplatek se skládá pouze z variabilní složky, která je vypočtena na základě vlakových kilometrů. Poplatek je odlišný pro osobní a nákladní dopravu a je závislý na typu vlaku a povaze služby. Poplatek je ve Slovinsku nastaven tak, aby zajistil efektivní využití existující železniční dopravní cesty.

Úroveň variabilní složky poplatku se pro nákladní vlaky pohybovala v roce 2004 v rozmezí 1,11 – 3,68 € za vlkm, pro osobní vlaky v rozmezí 1,11 – 2,45 € za vlkm. Výše poplatku je stejná pro motorovou i elektrickou trakci. Průměrná výše poplatku pro nákladní vlak je oceněna na 2,23 € a pro osobní vlak na 1,8 € za vlkm.

4. ANALÝZA STRUKTURY POPLATKŮ ZA PŘÍSTUP NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTU

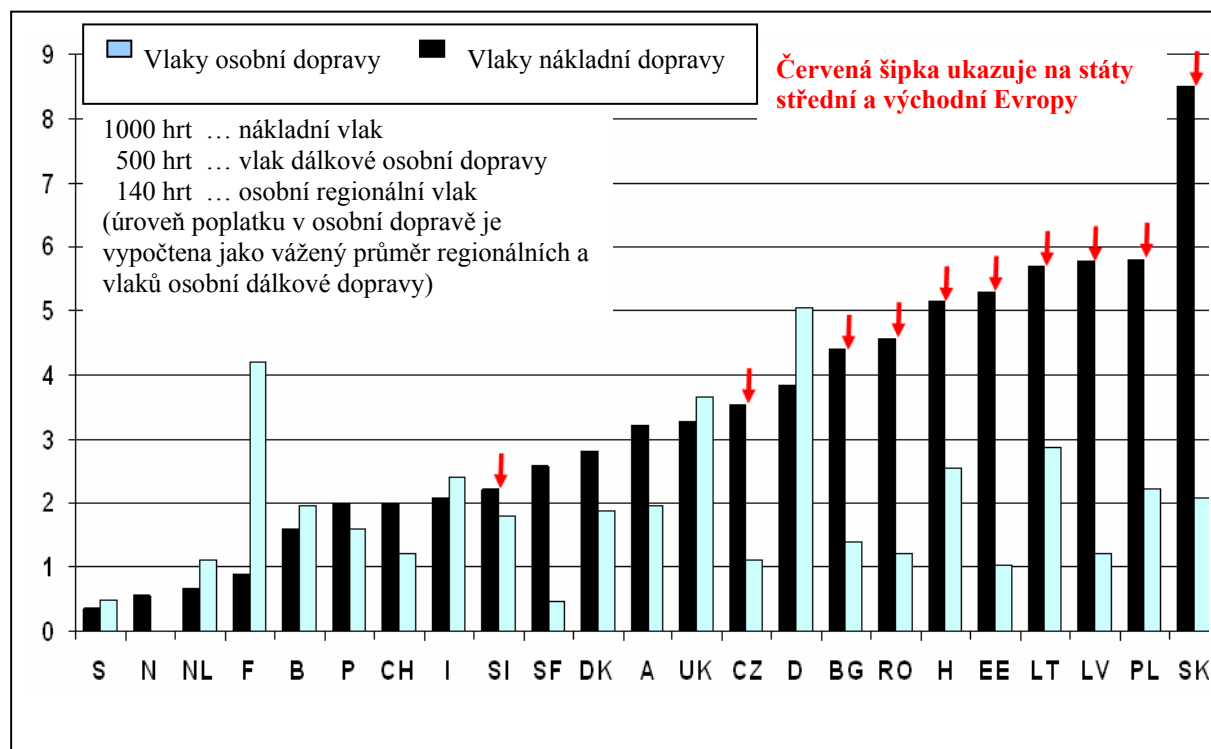
Z analýzy struktury poplatku vyplývá, že poplatky za přístup na železniční dopravní cestu, definované manažerem infrastruktury, jsou vybírány na základě 8 různých konceptů – konkrétně se jedná o přístup na dopravní cestu, rezervaci dopravní cesty, jízdu vlaků, trakci, informace, údržbu, bezpečnost provozu a kongesci. Někteří manažeři infrastruktury vybírají poplatky na základě jednoho konceptu, jiní se rozhodli pro určitou kombinaci více konceptů. V žádném státě se však neobjevil přístup založený na více než čtyřech konceptech. Společná studie UIC a institutu CENIT, která již byla zmíněna v textu, popsala celkem 46 různých parametrů, na základě kterých jsou vybírány poplatky v 25 státech EU. Většina států používá pro stanovení poplatku kombinaci 6 až 13 parametrů. Definované parametry byly rozděleny do 6 základních kategorií dle typu infrastruktury, typu přidělení dopravní cesty, povaze dopravní služby, typu kolejových vozidel, trakce a nabízených služeb. Nejvíce parametrů ze států v rámci projektu A-B Landbridge se používá v Itálii (13), dále v Rakousku (9), Německu (7), 6 parametrů se používá v ČR, Slovinsku a Polsku.

Kategorie		Parametr	Německo	Rakousko	ČR	Polsko	Slovinsko	Itálie
Typ trakce	Spotřeba el. energie (parametr)	Den						
		Spotřeba nafty (l)						
		Elektrické vlkm						
	Motorová elektrická trakce	Spotřeba energie (KWh)						
Elektrická/motorová trakce				√				
Nabízené služby	Parametr kvality	Hustota provozu						√
		Využití úseku, úzká hrdla		√				
		Performance regime: zpoždění/minuty		√				
	Zastavení ve stanicích	Počet cestujících						
		Minuty ve stanicích						√
		Zastavení, pobyt ve stanicích, odjezd		√				
	Parametr	Počet vlaků, pohyb vlaků						
		tkm nebo hrtkm		√	√			
		Km na sedadlo						
		Vlkm		√	√	√	√	
		Délka úseku					√	
Typ vozového parku	Charakteristika vlaku	Počet náprav						
		Počet sběračů						√
		Hmotnost vlaku	√			√		√
		Naklápěcí skříně	√		√			
		Rychlost vlaku				√		√
		Typ trakční jednotky		√				
		Typ vlaku				√	√	
Služba	Území	Národní/mezinárodní/regionální/HS						√
		Osobní/nákladní doprava	√	√	√	√	√	√
		Zóny zpoplatnění	√					
Přídělení dopravní cesty	Doprava	Dopravní podnik - typ						
		Počet lidí, povaha úseku						
		Priorita						
	Doba trvání	Speciální dopravní podmínky						
		Rok						
	Období	Noční doba						
		Denní doba						√
		Roční období						
	Provoz	Úroveň provozu						
		Smlouva - počet zadaných tras						
	Slot	Úsekové km	√					
		Slot						

Typ dopravní cesty	Stanice	Typ požadavku	√				√	√	
		Odjíždějící vlaky, příjezdy							
	Specifika	Druh stanice		√				√	√
		Speciální infrastruktura							
	Síť	Konkrétní vztahy							
		Rychlost v daném úseku					√		√
		Max. nápravový tlak							
		Kategorie dopravní cesty	√	√	√			√	√

5. ZÁVĚREČNÉ SHRnutí

Celkový přehled různých způsobů zpoplatnění přístupu na ŽDC v Evropě je znázorněn na následujícím obrázku. Z přehledu je patrná vysoká různorodost systémů zpoplatnění v jednotlivých zemích. Tato různorodost vyplývá z odlišného principu zpoplatnění, jiné výše úhrady celkových nákladů železniční infrastruktury a odlišné skladby a struktury poplatku. Přehled byl zpracován pro UIC v rámci studie: „Infrastructure charges for high performance passenger services in Europe”.



Obrázek č. 5: Průměrná výše poplatků v členských státech EU

Seznam literatury:

- [1] Projekt Adriatic – Baltic Landbridge [online]. Regione del Veneto [2007–10–05]. Dostupný na WWW: < <http://www.ablandbridge.eu/> >.
- [2] FONDY EVROPSKÉ UNIE [online]. Ministerstvo pro místní rozvoj [2007–10–05]. Dostupné na WWW: < <http://www.strukturalni-fondy.cz/> >.
- [3] Centrum pro regionální rozvoj ČR [online]. Centrum pro regionální rozvoj ČR [2007–10–05]. Dostupné na WWW: < <http://www.crr.cz/> >.
- [4] Studie Infrastructure charges for high performance performance passenger services in Europe. UIC (Union Internationale des Chemins de fer) [2007–03].
- [5] RailCalc Study [online]. European Commission, DG Energy and Transport [2007–10–05]. Dostupné na WWW: < <http://www.railcalc.org/> >.

V Praze, listopad 2007

Lektoroval: Ing. Dr. Roman Štěřba, KEN GŘ