

Dodatok č. 4

k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013
zo dňa 27. decembra 2010 (ďalej len „Zmluva“)

(ďalej len „**Dodatok**“)

medzi nasledovnými zmluvnými stranami

Vlastník železničnej infraštruktúry:

(objednávateľ)

Slovenská republika zastúpená Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Sídlo: Námestie slobody č. 6, 810 05 Bratislava
Štatutárny orgán: Ing. Ján Počiatek
minister dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Oprávnený na vecné rokovania: Ing. Jiří Kubáček, CSc.
generálny riaditeľ sekcie železničnej dopravy a dráh

IČO: 304 16 094
DIČ: 2020799209
Bankové spojenie: Štátna pokladnica
Číslo účtu: 7000117681/8180

(ďalej len „**vlastník infraštruktúry**“)

a

Manažér železničnej infraštruktúry:

(dodávateľ)

Železnice Slovenskej republiky, Bratislava v skratenej forme „ŽSR“

Sídlo: Klemensova 8, 813 61 Bratislava

Štatutárny orgán: Ing. Štefan Hlinka
generálny riaditeľ ŽSR

Oprávnený na vecné rokovania: Ing. Anton Kukučka
riaditeľ Kancelárie generálneho riaditeľa ŽSR

IČO: 313 64 501
IČ DPH: SK2020480121
DIČ: 2020480121
Bankové spojenie: VÚB, a.s., Bratislava
Číslo účtu: 27-4700012/0200
Zapísaný v: Obchodnom registri Okresného súdu Bratislava I, oddiel

Po, vložka č. 312/B

(ďalej len „**manažér infraštruktúry**“, vlastník infraštruktúry a manažér infraštruktúry ďalej len „**zmluvné strany**“ alebo jednotlivu „**zmluvná strana**“)

Zmluvné strany sa dohodli na uzatvorení Dodatku k Zmluve v nasledovnom znení:

Článok I

1. V článku II Zmluvy odsek 1 nahradiť pôvodné znenie nasledovným textom: „Predmetom zmluvy je úprava podmienok pre prevádzkovanie železničnej infraštruktúry (ďalej len „ŽI“), úprava práva a povinností zmluvných strán pri napĺňaní účelu zmluvy a zabezpečenie úhrady nákladov manažérovi infraštruktúry podľa § 56 zákona o dráhach, a poskytnutie dotácie podľa § 61 zákona o dráhach, ak je táto objednávateľom priznaná.“,
2. V článku III Zmluvy odsek 2 doplniť za „efektívne a hospodárne“ nasledovný text: „pri dôslednom zabezpečení uplatňovania stimulov a sankčných opatrení uvedených v prílohe č. 6 Zmluvy.“
3. V článku IV Zmluvy sa na konci odseku 3 vkladá veta s nasledovným znením:
„ Úhrada pre manažéra infraštruktúry podľa odseku 1 tohto článku Zmluvy na krytie fixnej časti EON je stanovená pre rok 2013 do výšky 260 000 000 EUR (slovom: dvestošesťdesiatmilionov eur) v súlade so zákonom č. []/2012 Z. z. o štátnom rozpočte na rok 2013.“
4. V článku IX Zmluvy na konci odseku 1 sa vkladá nasledovný text: „Spôsob, termín a postup vykonania kontroly bude určený v zmysle všeobecne záväzných právnych predpisov a interných predpisov a usmernení vydaných MDVRR SR.“

Na koniec odseku 3 vkladá nová veta, ktorá znie: „Súčasťou protokolárneho vyhodnotenia zmluvy je časť pojednávajúca o prijatých opatreniach za účelom skvalitnenia plnenia predmetu zmluvy v nadchádzajúcom období.“

5. V článku X Zmluvy nahradiť odsek 3 nasledovným znením:
„Manažér infraštruktúry po ukončení prvého, druhého a tretieho štvrtého roka predloží vlastníčkovi infraštruktúry informáciu o priebežnom plnení nákladov v zmysle prílohy č.4 Zmluvy do 35 dní a výsledku hospodárenia v štruktúre bilancie podľa prílohy č.7 Zmluvy do 30 dní. Po ukončení štvrtého štvrtého roka predloží vlastníčkovi infraštruktúry informáciu o priebežnom plnení nákladov v zmysle prílohy č.4 Zmluvy a výsledku hospodárenia v štruktúre bilancie podľa prílohy č.7 Zmluvy do 60 dní, za účelom posúdenia efektívnosti vynaložených finančných prostriedkov v priebehu roka.“

Pri záverečnom protokolárnom vyhodnotení zmluvy predloží celkovú analýzu nákladov a výnosov ŽI súvisiacich s plnením tejto zmluvy. Ak fixná časť ekonomicky oprávnených nákladov v rozpočtovom roku presiahne plánovanú výšku, vlastníč infraštruktúry v prípade ich objektívneho uznania uprednostní úhradu prevádzkových nákladov pred sociálnymi, ktoré boli preukázateľne vynaložené nad rámec zákonných povinností.

Súčasťou protokolárneho vyhodnotenia zmluvy je aj časť pojednávajúca o prijatých opatreniach za účelom skvalitnenia plnenia predmetu zmluvy v nadchádzajúcom období.“

6. V prílohe č. 2 Zmluvy sa pod nadpis „Prevádzkové činnosti“ vkladá podnadpis „Preambula“ a text:
- „Vlaková doprava a organizovanie dopravy na dráhe (ŽI) je vykonávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi a v súlade s obvyklými štandardami (technické normy a normatívy, požiadavky z hľadiska medzinárodných štandardov, interoperability, TSI, požiadavky dopravcov a konečných spotrebiteľov a pod).
- Zmluvné strany sa dohodli, že najneskôr do 30.6.2013 spoločne vypracujú obojstranne záväzné štandardy a spoločný postup ich zavádzania v podmienkach SR tak, aby systém mohol byť uplatňovaný od 1.1.2014.“
7. V prílohe č. 2 Zmluvy sa pod nadpis „Správa a údržba železničnej infraštruktúry“ vkladá podnadpis „Preambula“ a text:
- „Správa a údržba ŽI je vykonávaná v súlade so všeobecne platnými predpismi a v súlade s obvyklými štandardami (technické normy a normatívy, požiadavky z hľadiska medzinárodných štandardov, interoperability, TSI, požiadavky dopravcov a konečných spotrebiteľov a pod).
- Zmluvné strany sa dohodli, že najneskôr do 30.6.2013 spoločne vypracujú obojstranne záväzné štandardy a spoločný postup ich zavádzania v podmienkach SR tak, aby systém mohol byť uplatňovaný od 1.1.2014.“
8. Príloha č. 3 Zmluvy sa nahrádza Prílohou č. 3 Zmluvy s názvom „Rozsah plánovaných dopravných výkonov železničných dopravcov pre Zmluvu o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011 – 2013“. Príloha č. 3 Zmluvy tvorí samostatnú prílohu a neoddeliteľnú súčasť Dodatku.
9. Za prílohu č. 4a Zmluvy sa vkladá Príloha č. 4b Zmluvy s názvom „Náklady na prevádzkovanie železničnej infraštruktúry – EON 2013“. Príloha č. 4b Zmluvy tvorí samostatnú prílohu a neoddeliteľnú súčasť Dodatku.
10. Príloha č. 5 Zmluvy sa nahrádza Prílohou č. 5 Zmluvy s názvom „Náklady, ktoré môže vlastník infraštruktúry osobitne uznať ako oprávnené“. Príloha č. 5 Zmluvy tvorí samostatnú prílohu a neoddeliteľnú súčasť Dodatku.
11. V prílohe č. 6 Zmluvy časť D. bod 1 sa v celom rozsahu vypúšťa a nahrádza nasledovným znením: „Minimálne plnenie grafikonu vlakovej dopravy (ďalej GVD) vlakov osobnej dopravy sa pre kalendárny rok 2013 stanovuje na úrovni 93 %. V prípade, že sa nebude plniť hodnota tohto ukazovateľa z dôvodov na strane manažéra infraštruktúry, vlastníka infraštruktúry si uplatní sankciu voči manažérovi infraštruktúry za každé i začaté percento pod stanovené plnenie vo výške 15 000 EUR.
- Manažér infraštruktúry sa zaväzuje prehodnotiť plnenie GVD vlakov osobnej dopravy v roku 2013 na základe podieľnosti všetkých zmeškaných vlakov podľa miery zavinenia meškania z viny:
- manažéra infraštruktúry (ŽSR)
 - železničných podnikov
 - iných príčin (vplyvy počasia, nehôd...)
- Ak niektorý konkrétny prípad meškania má okrem príčin na strane manažéra infraštruktúry aj iné príčiny, zohľadní sa pri výpočte plnenia GVD len pomerná časť primárneho meškania, zodpovedajúca podielu manažéra infraštruktúry na vzniknutom

meškani podľa časovej straty, spôsobenej jednotlivými príčinami. Uvedené začne manažér infraštruktúry sledovať a vykazovať v priebehu prvého kvartálu roku 2013 najneskôr však 1.7.2013. Z dôvodu správneho nastavenia plnenia tohto ukazovateľa manažér infraštruktúry odstúpi vlastníkovi infraštruktúry prepočet podielovosti príčin meškania za rok 2012.“

12. V prílohe č. 6 Zmluvy, časť B nahradiť odrážku „ – priemerná cestovná rýchlosť daným traťovým úsekom (počítaná podielom dĺžky úseku a jazdného času vlaku)“ nasledovne:
„ – priemerná traťová rýchlosť celej prevádzkovej železničnej siete podľa údajov tabuliek traťových pomerov so zarátaním všetkých trvalých obmedzení traťovej rýchlosti, platných ku dňu 31.12. hodnoteného roka, aj tých prechodných obmedzení traťovej rýchlosti, ktoré boli platné ku dňu 31.12. hodnoteného roka a trvali počas neho na každom konkrétnom dotknutom úseku trate nepretržite dlhšie ako tri mesiace bez ohľadu na prípadné zmeny v miere zníženia rýchlosti počas trvania obmedzenia, v porovnaní s predchádzajúcim rokom“.
13. V prílohe č. 6 Zmluvy časť D sa vkladá nový odsek, ktorý znie: „(8) Ak si manažér infraštruktúry pri záverečnom protokolárnom vyhodnotení neoprávnene uplatnil úhradu nákladov, ktoré nesúvisia s plnením predmetu zmluvy, uplatní sa sankcia vo výške trojnásobku neoprávnene účtovaných nákladov. Sankcia sa uplatní najneskôr 4 roky od vzniku účtovného prípadu“.
14. Za prílohu č. 7a Zmluvy sa vkladá príloha č. 7b s názvom “Celková bilancia manažéra infraštruktúry zo Zmluvy o prevádzkovaní ŽI pre rok 2013“. Príloha č. 7b Zmluvy tvorí samostatnú prílohu a neoddeliteľnú súčasť Dodatku.
15. V prílohe č. 8 Zmluvy sa bod 21 a 22 v celom rozsahu vypúšťa.
16. Za prílohu č. 8 Zmluvy sa vkladá samostatná príloha č. 9 s názvom „Výklad pojmov k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011-2013“.

Článok II

1. Dodatok nadobúda platnosť dňom jeho podpisu zmluvnými stranami a účinnosť dňom 01.01.2013. Vlastník infraštruktúry sa zaväzuje zverejniť Dodatok v Centrálnom registri zmlúv (ďalej len „CRZ“) vedenom Úradom vlády Slovenskej republiky podľa § 47a ods. 1 zákona č. 40/1964 Zb. Občianskeho zákonníka v nadväznosti na § 5a ods. 1 a 4 zákona č. 211/2000 Z.z. o slobodnom prístupe k informáciám a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o slobode informácií) najneskôr do 31.12.2012. V prípade nesplnenia tejto povinnosti vlastníkom infraštruktúry nadobúda Dodatok účinnosť dňom nasledujúcim po dni jeho zverejnenia v CRZ.
2. Prílohy č. 3, 4b, 5, 7b a 9 tvoria neoddeliteľnú súčasť Dodatku.
3. Dodatok tvorí neoddeliteľnú súčasť Zmluvy.
4. Ostatné ustanovenia Zmluvy zostávajú nezmenené.

5. Dodatok je vyhotovený v piatich (5) rovnopisoch, z ktorých každá zmluvná strana dostane dva (2) rovnopisy a jeden (1) rovnopis dostane Ministerstvo financií Slovenskej republiky.
6. Zmluvné strany vyhlasujú, že Dodatok si riadne prečítali, jeho obsahu porozumeli a tento plne zodpovedá ich skutočnej vôli, ktorú prejavili slobodne, vážne, určite a zrozumiteľne, bez omylu, bez časového tlaku, nie v tiesni za jednostranne nápadne nevýhodných podmienok, bez akéhokoľvek psychického, alebo fyzického nátlaku.

v Bratislave, dňa

v Bratislave, dňa

.....
Ing. Ján Počiatek

minister dopravy, výstavby
a regionálneho rozvoja SR

.....
Ing. Štefan Hlinka

generálny riaditeľ ŽSR

Kvantifikácia ekonomicky oprávnených nákladov manažéra infraštruktúry podľa Zmluvy o prevádzkovaní železničnej

Náklady na prevádzkovanie ŽI infraštruktúry na roky 2011 - 2013 (v tis. EUR)		2013	
		Náklady MI Spolu	v tom náklady Variabilné Fixné
Ekonomicky oprávnené náklady manažéra infraštruktúry			
1. Spotreba materiálu	11 100	5 382	5 718
2. Spotreba energií a služieb	9 894	3 445	6 449
3. Opravy a údržba	10 180	6 023	4 157
4. Mzdové náklady	81 603	40 836	40 767
5. Odpisy majetku ŽI	138 251	0	138 251
z toho: odpisy majetku ŽI obstaraného z fondov EU a ŠR	56 892	0	56 892
odpisy ost.majetku ŽI obstaraného z VZ a z úverov	81 359	0	81 359
6. Ostatné priame náklady	82 762	26 258	56 504
Zákonné poistenie	29 132	14 578	14 554
Cestovné	2 281	1 106	1 175
Ostatné služby	8 967	2 497	6 470
Iné priame náklady	42 382	8 077	34 305
Priame náklady celkom	333 790	81 944	251 846
7. Režijné náklady	65 743	9 444	56 299
Prevádzková réžia	35 558	9 444	26 114
Správna réžia	30 185	0	30 185
8. Finančné náklady	8 747	0	8 747
z toho: ostatné finančné náklady	4 180	0	4 180
Náklady manažéra infraštruktúry pre ZPŽI celkom	408 280	91 388	316 892
Ekonomicky oprávnené náklady spolu (bez odpisov majetku obstaraného z fondov EU a ŠR)	351 388	91 388	260 000

Náklady, ktoré môže vlastník infraštruktúry uznať ako oprávnené

- (1) náklady súvisiace s riešením zameraným na finančnú stabilitu a vyrovnané hospodárenie ŽSR (náklady spojené so správou a vysporiadaním nevysporiadaného majetku pre potreby hlavnej činnosti ŽI a nevysporiadaného majetku vyplývajúceho zo Zákona 259/2001 o Železničnej spoločnosti, a. s., náklady na zrušené a neprevádzkované trate, vrátane nákladov na úkony súvisiace s ich nakladaním) podľa pokynov vlastníka železničnej infraštruktúry,
- (2) účtovné odpisy minulých období vznikajúce v dôsledku časového posunu zaradovania komplikovaných investícií do majetku ŽSR, ktorý je využívaný pre účely prevádzky ŽI. Tieto náklady sú účtované z časového hľadiska v neskoršom období, ale súvisia s predchádzajúcimi obdobiami, kedy bol majetok využívaný pre účely Zmluvy. Účtovné odpisy z majetku v používaní je manažér infraštruktúry povinný účtovne vykazovať oddelene prostredníctvom analytických účtov. Súčasťou EON sú tieto náklady v roku, v ktorom sa o nich účtuje,
- (3) náklady múzejno-dokumentačného centra spojené s mimoriadnymi prepravami a náklady, ktoré sa vynakladajú na účely informovania a zvýšenia povedomia verejnosti o železnici (súčasť marketingu),
- (4) náklady súvisiace s odpustením úhrad za použitie železničnej infraštruktúry za netypické jazdy (nostalgické, charitatívne, apod.) železničných dopravcov na základe predchádzajúceho súhlasu vlastníka infraštruktúry.

O schválení úhrady nákladov podľa Prílohy č. 5 Zmluvy môže rozhodnúť Vlastník infraštruktúry na základe osobitnej žiadosti ŽSR. Uznanie týchto nákladov zo strany Vlastníka infraštruktúry nezakladá nárok Manažéra infraštruktúry na navýšenie úhrady z RVS oproti čiastke vyčlenenej zákonom o štátnom rozpočte na úhradu nákladov vyplývajúcich z plnenia Zmluvy v roku 2013. Uznané náklady Manažér infraštruktúry zahrnie v súlade s článkom IV. odsek 3 a článkom VII. odsek 4 Zmluvy do záverečnej celkovej bilancie vzťahov medzi zmluvnými stranami a ich záverečné vyúčtovanie bude vykonané pri protokolárnom vyhodnotení plnenia Zmluvy za rok 2013.

Kvantifikácia osobitne uznaných nákladov (v tis. EUR) - predpoklad rok 2013

Druh nákladu	Náklady celkom	Výnosy celkom	Uznané náklady
1	1 460	x	1 460
2	1 000	x	1 000
3	32	x	32
4	8	x	8
Spolu	2 500		2 500

Celková bilancia manažera infraštruktúry zo Zmluvy o prevádzkovaní ŽI pre rok 2013

Riadok (r.)	Bilancia EON a EOv (v tis. EUR)	2013		
		variabilné	fixné	spolu
1	Náklady železničnej infraštruktúry			
2	Priame náklady	81 944	113 595	195 539
3	Odpisy majetku ŽI	0	138 251	138 251
4	<i>v tom: odpisy z majetku obstaraného z fondov EÚ a zo ŠR</i>	0	56 892	56 892
5	Nepriame náklady (režijné)	9 444	56 299	65 743
6	Finančné náklady	0	8 747	8 747
7	NÁKLADY ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY SPOLU (r.2 až 6)	91 388	316 892	408 280
	v tom:			
8	Ekonomicky oprávnené náklady ŽI (r.7 -r.4) (bez nákladov na odpisy majetku hradeného z fondov EÚ a zo ŠR)	91 388	260 000	351 388
9	Výnosy železničnej infraštruktúry	úhrada	ostatné	spolu
10	minimálny prístupový balík	74 705	0	74 705
11	traťový prístup	16 683	0	16 683
12	Úhrada za použitie ŽI - variabilná časť EON (r.10 a r.11)	91 388	0	91 388
13	Iné výnosy železničnej infraštruktúry	0	56 892	56 892
	<i>z toho:</i>			
14	<i>výnosy k odpisom z majetku obstaraného z fondov EÚ a zo ŠR</i>	0	56 892	56 892
15	Úhrada zo ŠR - fixná časť EON	0	260 000	260 000
16	Výnosy železničnej infraštruktúry spolu (r.12 + r.13 + r.15)	91 388	316 892	408 280
	<i>v tom</i>			
17	Ekonomicky oprávnené výnosy (r.16 - r.13) (bez výnosov k odpisom majetku hradeného z fondov EÚ a zo ŠR)	91 388	260 000	351 388
18	Výsledok hospodárenia zo Zmluvy o prevádzkovaní ŽI	0	0	0

Výklad pojmov k Zmluve o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry na roky 2011-2013

- cestovný poriadok – súbor dokumentov určujúcich podmienky chodu vlakov na železničnej infraštruktúre. Vydáva sa v nasledujúcich formách:
 - listy GVD,
 - zošitové cestovné poriadky,
 - cestovné poriadky osobitných vlakov,
 - zoznamy vlakov pre staničných zamestnancov,
 - zoznamy vlakov pre traťových zamestnancov
 - vývesné cestovné poriadky,
 - Knižný cestovný poriadok ŽSR,
 - zoznamy „Príchody vlakov“ a „Odchody vlakov“.
- doprava na dráhe – vykonávanie dopravných služieb na dráhe,
- dopravné služby – preprava tovaru a osôb,
- dráha – súhrnný názov pre koľajové dráhy, trolejbusové dráhy a lanové dráhy,
- koľajová dráha - súhrnný názov pre železničné dráhy, električkové dráhy a špeciálne dráhy,
- železničné dráhy - sú železničné trate a vlečky,
- železničné trate - tvoria dopravnú cestu železničným vozidlám na účely železničnej dopravy, delia sa podľa účelu, významu, a vybavenia na hlavné a vedľajšie,
- grafikon vlakovej dopravy (GVD) – určená organizácia vlakovej dopravy, z ktorej vyplýva typová činnosť všetkých železničných organizačných zložiek súvisiaci s vlakovou dopravou,
- hlavná trať – trať, ktorá z hľadiska dopravného významu slúži na medzinárodnú dopravu a na zabezpečenie celoštátnej dopravnej obslužnosti,
- vedľajšia trať – trať, ktorá slúži na zabezpečenie regionálnej dopravnej obslužnosti a na mestské a prímestské dopravné služby,
- interoperabilita – pre účely tejto zmluvy sa rozumie schopnosť existujúceho železničného systému umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú úroveň výkonnosti požadovanú pre železničný systém,

- manažér infraštruktúry – je podnikateľ, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru (pre potreby zmluvy ŽSR),
- oznamovacie zariadenie - zariadenie, ktoré musí umožňovať spoľahlivé spracovanie a prenos príkazov, povelov a informácií, ako aj rýchle a spoľahlivé dorozumenie medzi zamestnancami zúčastnenými na železničnej doprave, vzájomne oznamovanie pokynov a správ medzi účastníkmi dopravného procesu a informovanie cestujúcej verejnosti,
- stavby železničného spodku – stavby, ktoré úplne, alebo čiastočne nahrádzajú zemné teleso (mosty, priepusty, tunely, galérie, oporné zárubné a obkladné múry, ochranné a regulačné stavby),
- trať - súbor stavebno-technických zariadení dopravnej cesty určenej na pohyb železničného vozidla,
- vlastník infraštruktúry – pre účel zmluvy štát zastúpený MDVRR SR,
- zabezpečovacie zariadenie – zariadenie zaisťujúce bezpečný chod vlakov na širšej trati a v dopravniciach,
- železničná infraštruktúra – súhrnný názov pre železničné trate, výhybky, inžinierske stavby (najmä mosty a tunely), pridruženú infraštruktúru stanice (najmä nástupišťa, prístupové zóny vrátane potrieb osôb so zníženou pohyblivosťou), bezpečnostné zariadenia a ochranné zariadenia,
- železničná sieť – súhrnný názov pre železničné trate, stanice, terminály a všetky druhy pevných zariadení, ktoré sú potrebné na zaistenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky,
- železničný podnik – podnikateľ, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb s cieľom zabezpečiť železničnú prepravu tovaru a osôb, pričom zabezpečuje aj ťažnú silu, alebo len ťažnú silu,
- železničný spodok - je tá časť súboru (sústavy) konštrukcií železničnej dráhy (železničnej trate), ktorá s ohľadom na krajinné a terénne pomery svojou kvalitou a tvarom:
 - a) zabezpečujú statické podmienky pre bezpečný prenos zaťaženia od ostatných konštrukcií a zariadení železničnej dráhy a od dráhových vozidiel (pri stanovenej rýchlosti) do podložia,
 - b) zabezpečujú požadovanú stabilitu geometrickej polohy koľají a ostatných konštrukcií a zariadení železničnej trate,
- železničný zvršok - tvorí jazdnú dráhu, ktorá nesie a vedie koľajové vozidlá a je uložená na železničnom spodku. Tvorí ho koľaj, výhybky, koľajové križovatky a zvláštne konštrukcie.

- prevádzkovanie železničnej infraštruktúry - činnosť, ktorou sa zabezpečuje správa a obsluha železničnej infraštruktúry a organizuje železničná doprava.