

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

**T A**  
**Č R** Program **Beta**

# Metodika Tarifní soudržnost



2016

Výstup řešení projektu: *Metodika „Tarifní soudržnost“ je výsledkem řešení výzkumného projektu č. TB0200MD065, název projektu: Stabilizace veřejné dopravy ve vztahu ke koncepčním dokumentům státu, podpořeného z prostředků Technologické agentury České republiky, z Programu veřejných zakázek ve výzkumu, experimentálním vývoji a inovacích pro potřeby státní správy „BETA“.*

Autoři: Ing. Pavlína Veliková, Ph.D.

Mgr. Michal Andelek

Ing. Petr Prokeš

Ing. Zuzana Švédová, Ph.D.

Ing. Petr Šenk, Ph.D.

Ing. Bohuslav Dokoupil

Oponovali: Ing. Martin Jareš, Ph.D.

Ústav dopravních systémů, Fakulta dopravní ČVUT

725 760 438

Ing. Martin Všetečka, Ph.D.

Ústav pozemních komunikací, Fakulta stavební, Vysoké učení technické v Brně

608 430 519

Metodika certifikována: 3. 10. 2016

Certifikoval: Ministerstvo dopravy, Odbor ITS, kosmických aktivit a VaVal

Vydavatel: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

ISBN **978-80-88074-39-7**

# Obsah

Obsah .....	1
1. ÚVOD .....	5
2. CÍLE METODIKY .....	6
3. POPIS METODIKY .....	7
3.1. Východiska pro volbu metodiky .....	7
3.1.1. Vyhodnocení relevantních právních podkladů .....	7
3.1.2. Vyhodnocení zahraničních zkušeností .....	8
3.1.3. Současný stav v ČR .....	9
3.1.4. Závěry plynoucí z východisek .....	11
3.2. Principy a konstrukce jednotného tarifu .....	12
3.2.1. Volba typu tarifu .....	12
3.2.2. Principy stanovení jednotného tarifu .....	13
3.2.3. Konstrukce jednotného tarifu .....	16
3.2.4. Konstrukce jednotného tarifu při existenci variant tras .....	18
3.3. Smluvní přepravní podmínky .....	19
3.4. Slevy pro zaměstnance dopravců a jiné skupiny (režijní jízdné) .....	20
3.5. Centrální systém pro prodej jízdních dokladů .....	20
3.5.1. Důvody pro vznik centrálního systému pro prodej jízdních dokladů .....	20
3.5.2. Funkcionality a technické řešení centrálního systému .....	22
3.5.3. Schéma centrálního systému .....	24
3.5.4. Popis rolí jednotlivých subjektů zapojených do centrálního systému jednotného tarifu .....	25
3.6. Etapizace zavádění metodiky .....	27
4. POROVNÁNÍ NOVOSTI POSTUPŮ .....	28
5. EKONOMICKÉ ASPEKTY .....	29
5.1. Brutto a netto smlouvy .....	29
5.2. Způsob vyhlášení tarifu .....	30
5.3. Rozúčtování tržeb .....	30
5.3.1. Protarifovací ztráta z jednotného tarifu .....	30
5.3.2. Clearing tržeb .....	31
5.4. Vztah k IDS (krajští objednatelé) .....	32
6. SROVNÁNÍ S ŘEŠENÍM TZV. „VOUCHERU“ .....	33
6.1. Systém tzv. kilometrického voucheru .....	33
6.2. Systém zónově-relačního tarifu a jednotných SPP .....	36
6.2.1. Srovnání kilometrického a zónově-relačního tarifu .....	36
6.2.2. Srovnání systému samostatných SPP a jednotných SPP .....	37

6.2.3.	Doporučení .....	38
7.	POPIS UPLATNĚNÍ CERTIFIKOVANÉ METODIKY .....	39
8.	VYMEZENÍ POJMŮ .....	40
9.	SEZNAM POUŽITÉ SOUVISEJÍCÍ LITERATURY .....	41
9.1.	Obecné zdroje.....	41
9.2.	Právní předpisy a dokumenty .....	41
9.2.1.	Právní předpisy EU .....	41
9.2.2.	Právní předpisy a dokumenty ČR .....	42
10.	SEZNAM PUBLIKACÍ, KTERÉ PŘEDCHÁZELY METODICE .....	43
11.	Seznam použitých zkratk, tabulek, grafů, schémat, obrázků .....	44
11.1.	Seznam použitých zkratk .....	44
11.2.	Seznam použitých obrázků.....	44

# 1. ÚVOD

V rámci projektu TB0200MD065 Stabilizace veřejné dopravy ve vztahu ke koncepčním dokumentům státu ID Technologickou agenturou České republiky byl v rámci řešení naplánován výsledek (druh N - certifikované metodiky a postupy včetně specializovaných map) s názvem „Certifikovaná metodika pro implementaci opatření pro zajištění tarifní soudržnosti.“. Za tímto účelem byl sestaven a schválen ze strany MD časový plán, který zahrnoval tyto hlavní aktivity:

- Hlubková analýza
- Hlavní teze metodiky
- Koncept metodiky
- Vypracování metodiky
- Prezentace a projednání metodiky na MD ČR za účasti poskytovatele
- Certifikace metodiky

## 2. CÍLE METODIKY

Cílem této certifikované metodiky je stanovení návrhu takových aktivit, které umožní implementaci opatření pro zajištění tarifní soudržnosti, která v prvním kroku maximálně usnadní cestování mezi dvěma místy na české železniční síti veřejnými službami v přepravě cestujících na jeden přepravní doklad, vč. navržení dalších kroků pro implementaci propojení se systémy IDS.

Realizací jednotného tarifního systému<sup>1</sup> v síti české železnice v souladu s navrženou metodikou by měl vzniknout pro cestujícího atraktivní systém, který bude cestujícímu nabízet více kvalitních služeb a zajišťovat poskytování garancí základních práv a povinností.

---

<sup>1</sup> Otázka pojmu „jednotný tarifní systém“ resp. „jednotný tarif“ je blíže nastíněna v kapitole VYMEZENÍ POJMŮ.

## 3. POPIS METODIKY

### 3.1. VÝCHODISKA PRO VOLBU METODIKY

#### 3.1.1. VYHODNOCENÍ RELEVANTNÍCH PRÁVNÍCH PODKLADŮ

Na základě provedené analýzy relevantních právních předpisů a dokumentů EU a ČR lze potvrdit v souvislosti s otázkou zajištění tarifní soudržnosti železniční dopravy následující závěry:

- Obecně je při stanovení tarifu důležité, kdo nese riziko tržeb. Existují dva typy smluv – brutto smlouva (smlouva vylučující obchodní riziko dopravce spojené s výší tržeb z jízdného) a netto smlouva (tato smlouva předpokládá obchodní riziko dopravce spojené s výší tržeb z jízdného).
- Role objednatelů veřejné dopravy je pro případné využívání jednotného tarifu i u dopravců zajišťujících veřejnou linkovou dopravu klíčová. Právě objednatelé stanovují tarif, vypisují výběrová řízení na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících a zpravidla nesou i riziko tržeb.
- Z pohledu cenotvorby je klíčový zákon č. 526/1990 Sb. o cenách, v souladu s kterým Ministerstvo financí ČR vydává Cenový výměr Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami. Tento cenový výměr stanovuje podmínky pro sjednávání cen ve vybraných oblastech veřejné dopravy.
- V oblasti objednávání veřejné dopravy je klíčový zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících.
- Z analyzovaných dokumentů vyplývá, že z pohledu implementace jednotného tarifu je potřeba posílit roli Ministerstva dopravy ČR:
  - Ministerstvo dopravy na rozdíl od krajů a obcí v souladu s § 4 odst. 1 Zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, nezajišťuje jménem státu veřejné služby v přepravě cestujících veřejnou linkovou autobusovou dopravou (tj. s výjimkou Cenového výměru Ministerstva financí nemá na tarif ve veřejné linkové autobusové dopravě vliv- ostatně stejně jako ve veřejné drážní osobní dopravě objednávané kraji a obcemi).
  - Stát na rozdíl od obcí a krajů v souladu s § 6 odst. 2 Zákona 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, nemůže založit právnickou osobu pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících. Tj. zajištění centrálních prvků systému jednotného jízdného, pokud takové vzniknou, bude muset zajistit samo Ministerstvo dopravy ČR.
  - Ministerstvo dopravy ČR může stanovit rozhodnutím ceny a podmínky jejich uplatnění (tarify) v souladu s § 2b odst. 1 Zákona č. 265/1991Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, pouze v mezinárodní dopravě. Nařízení

slev ve veřejné vnitrostátní dopravě v ČR je doposud realizováno pouze přes Cenový výměr, který vydává Ministerstvo financí.

### 3.1.2. VYHODNOCENÍ ZAHRANIČNÍCH ZKUŠENOSTÍ

V návaznosti na provedenou analýzu zahraničních zkušeností v oblasti tarifní soudržnosti systému osobní železniční dopravy s důrazem na příklady Švýcarska, Velké Británie a Nizozemí (okrajově bylo prověřováno rovněž Německo, Rakousko a Švédsko) lze potvrdit následující závěry:

- Příklady z uvedených zemí dobře ilustrují různé úrovně a způsoby řešení či neřešení otázky tarifní soudržnosti. Rovněž však dokládají skutečnost, že otázka tarifní soudržnosti není dořešena v žádné z uvedených zemí. Příklady rozvinutější formy tarifní soudržnosti lze spatřit v německých mluvících zemích, především však ve Švýcarsku, kde lze mluvit o ucelené formě a struktuře tarifní politiky ve veřejné dopravě (komplexně) na národní úrovni → lze mluvit o národním tarifu.
- Model Velké Británie dokládá, že i v rámci plně liberalizovaného trhu může existovat určitá forma řešení, která je kombinací sofistikovaného koncesního modelu, zajištění jednotného prodejního portálu s komplexní nabídkou služeb a aktivní role příslušných státních orgánů. Charakteristickým prvkem tohoto modelu je však i určitá vůle zainteresovaných dopravců domluvit se, která částečně vychází také z historického vývoje liberalizace britské železnice. Nutno však podotknout, že jde pořád o velmi omezenou formu regulace, která pro cestujícího sice vytváří příznivější podmínky, ale neodstraňuje komplikovanost a nepřehlednosti plynoucí mimo jiné z velkého cenového rozpětí systému.
- Model Nizozemí představuje zvláštní případ, kdy se sice o tarifní integraci mluvit nedá, jedná se však o systém jednoho nosiče, který umožňuje cestujícímu cestovat všemi druhy dopravy za relativně příznivých podmínek. Tohoto systému však lze docílit pouze za předpokladu vysokých pořizovacích a provozních nákladů systému check-in/check-out. Systém check-in/check-out představuje však pro cestujícího bariéru (cestující je neustále obtěžován příkládáním nosiče, hledáním odbavovacích zařízení případně bariérou turniketů). Díky turniketům případně dalším opatřením je systém náchylný na zahlcení v případě velkého množství cestujících, což v případě českého dopravního systému může představovat reálnou hrozbu.
- Za příkladný lze považovat model švýcarského národního tarifu, který je však z hlediska legislativního prostředí a historického vývoje v současné době jen obtížně přenositelný do českého prostředí. Je v něm však mnoho dílčích příkladů, kterými se lze inspirovat a přiblížit tak tarifní systém veřejné dopravy v České republice moderním a udržitelným standardům.
- Systém jednoho platebního nosiče bez dalších opatření neřeší sjednocení tarifů mezi jednotlivými druhy dopravy, zůstávají tedy problémy typu levnější/dražší cesta autobusem/vlakem, souběhy autobusových a železničních spojů, neefektivity ve financování veřejné dopravy plynoucí ze souběhů více druhů doprav (příměstské a



městské spoje, autobus vs. vlak apod.). Pro cestujícího nelze tedy docílit atraktivního a pro objednatele efektivního řešení systému veřejné dopravy. Řešení založená pouze na společném nosiči jízdního dokladu případně elektronické peněženky neznamenaají automaticky vytvoření integrovaného dopravního systému se všemi výhodami pro cestující i objednatele. Jak dokládá švýcarský model, kvalitní integrovaný dopravní systém může fungovat i bez elektronické karty pouze za použití papírových jízdních dokladů

### 3.1.3. SOUČASNÝ STAV V ČR

Veřejná doprava v České republice prošla z hlediska tarifní soudržnosti od roku 1993 dynamickým vývojem, který ovšem probíhal v různých segmentech dopravy různě. V oblasti dopravních výkonů objednávaných krajskými objednateli došlo v mnoha případech k vytvoření integrovaných dopravních systémů, v rámci kterých byl zaveden jednotný tarif. V oblasti dálkové autobusové dopravy došlo k uvolnění trhu a nástupu mnoha soukromých subjektů se zcela nezávislou tarifní politikou. Zatímco trh autobusové dopravy prošel liberalizací, železniční doprava byla a je liberalizací dotčena pouze okrajově.

V oblasti krajské objednávky železniční dopravy zajišťuje doposud naprostou většinu výkonů státní dopravce České dráhy a.s. Z tohoto důvodu má cestující možnost využít jednotný tarif (TR 10) na rozsáhlé části železniční sítě. V regionální železniční dopravě existují však i případy, kdy operují na vybraných tratích soukromé subjekty (např. GW TrainRegio a. s., Vogtlandbahn GmbH atd.). Výkony těchto dopravců jsou zpravidla zahrnuty v objednávce krajského objednatele. V těchto případech je snahou krajského objednatele vyřešit jednotnost tarifu skrze zahrnutí železnice do příslušného IDS. Tito rozsahem provozu velmi malí dopravci potom většinou mají dohodu s Českými drahami o vzájemném prodeji jízdních dokladů. Cestující jsou odbaveni prostřednictvím tzv. lomeného jízdného (např. u relace Praha – Hrádek nad Nisou v úseku Praha – Liberec na tarif Českých drah, a. s. a v úseku Liberec – Hrádek nad Nisou na tarif dopravce Vogtlandbahn GmbH).

V oblasti dálkové železniční dopravy došlo v souladu s evropským právem ke vstupu soukromých železničních dopravců na trh. V současnosti operují soukromí železniční dopravci pouze na trati Praha – Ostrava. Jedná se o tři dopravce: České dráhy, a. s., RegioJet a. s. a LEO Express a. s..<sup>2</sup> Z hlediska tarifní soudržnosti došlo k rozbití jednotného tarifu na této relaci. Zde je nutné podotknout, že na rozbití tarifní soudržnosti se podílejí i samotné České dráhy, které v některých relacích (např. Praha – Brno) nabízejí akční jízdenky, které jsou cenově podstatně výhodnější než neakční jízdenky dle tarifu TR 10. Cestujícím se tak vyplácí si zakoupení jízdních dokladů rozdělit a využít akční jízdenky na daných relacích → zakoupit si samostatné jízdenky pro určité části cesty, protože cena jednoho jízdního dokladu dle tarifu TR 10 je zbytečně vysoká.

---

<sup>2</sup> V průběhu přípravy tohoto dokumentu došlo k potvrzení vstupu dalšího soukromého železničního dopravce ARRIVA TRANSPORT ČESKÁ REPUBLIKA a. s. na relaci Praha – Trenčín avšak pouze v omezeném charakteru (provoz pouze ve vybraných dne týdně)

Volná konkurence však přinesla pro českou železnici dosud nevídaný nárůst kvality ve všech ohledech → kvalita nasazovaných vozidel a jejich čistota, nabídka servisu, úroveň informovanosti a především pokles cen v relacích na trati Praha – Ostrava. Otevřený přístup soukromého sektoru na českou železnici přinesl široké rozpětí nabízených služeb ze strany každého dopravce. Jedná se především o následující aspekty:

- nabídka různých vozových tříd s různou úrovní servisu
- různorodá politika zastavování v relaci Praha – Ostrava
- konkurence v rychlosti spojení
- nabídka návazných spojení
- nabídka doplňkových služeb

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že je cestující konfrontován s velmi širokým spektrem nabízených tarifů, které jsou navázány nejen na vozovou třídu a úroveň servisu, ale také na období dne či týdne (tzv. letecký tarif u dopravce LEO Express a. s.). Výsledkem tohoto stavu je mimo jiné:

- obtížná orientace cestujícího v nabídce cen jízdného
- nepřehlednost
- omezená otevřenost systému → cestující je vázán na konkrétní spoj
- omezený síťový efekt tarifu → otázka návazných spojení a přestupů
- rozdílná politika slev a zvýhodnění
- nejednotné Smluvní přepravní podmínky

I navzdory uvedeným negativním aspektům otevřené tarifní konkurence došlo k celkovému nárůstu počtu cestujících v relaci Praha – Ostrava. Díky zvyšující se kvalitě nabízených služeb se ukázalo, že železniční doprava je schopna přilákat i cestující, kteří dosud nebyli ochotni využívat železniční spojení.

Při snaze o řešení jednotnosti systému české železnice v podmínkách volné hospodářské soutěže bylo nutno vypořádat se s otázkou míry regulačních zásahů. Především z důvodu ochrany hospodářské soutěže ve znění evropských i národních právních předpisů v rámci tzv. netto smluv (kdy riziko tržeb nenese objednatel, ale dopravce) jsou podmínky regulativních zásahů značně omezené. V případě přijetí jednotného tarifu vzájemným ujednáním mezi dopravci existuje důvodná obava, že by taková dohoda mohla být identifikována jako kartel, což by bylo v rozporu s platnou legislativou. Při stanovení jednotného tarifu objednatelem je potřeba v prostředí netto smluv pracovat s cenovou hladinou tarifu obezřetně, aby nedošlo k narušení přirozeného procesu tvorby tržní ceny dopravcem v prostředí konkurence.

#### 3.1.4. ZÁVĚRY PLYNOUCÍ Z VÝCHODISEK

Otázka liberalizace železniční sítě nestojí primárně v protikladu ke snaze o zachování a rozvoj jednotnosti systému železniční dopravy. Liberalizace zcela nepochybně přinesla pozitivní efekty jak z hlediska kvality nabízených služeb, tak i z hlediska počtu a spokojenosti cestujících. S postupující liberalizací trhu se však stále více budou projevovat negativní důsledky roztržitosti systému, které ve výsledku mohou vést naopak k celkové stagnaci systému veřejné dopravy. Systém může být pro cestujícího příliš nepřehledný, nejednotný a i pro pravidelného uživatele nevýhodný. Z tohoto důvodu je potřeba zaměřit se na otázku zavedení principů jednotnosti a standardizace veřejné dopravy tak, aby i navzdory liberálnímu přístupu byl systém pro cestujícího vstřícný, jednotný a jednoduše uchopitelný.

Na základě závěrů z analýzy právních předpisů i zahraničních zkušeností a při zohlednění všech omezujících prvků (zachování netto smluv v objednávce Ministerstva dopravy a rizika narušení pravidel hospodářské soutěže) je předkládána metodika pro zavedení jednotného tarifu na české železniční síti.

## 3.2. PRINCIPY A KONSTRUKCE JEDNOTNÉHO TARIFU

Struktura předkládané metodiky vychází z komplexity tarifu jako takového. První část se věnuje základním principům a samotné konstrukci tarifu, následně je rozebrána otázka smluvních přepravních podmínek, prodejní sítě a reklamací jízdních dokladů a rovněž technickým aspektům zavedení jednotného tarifu. V závěru je uveden návrh etapizace zavádění metodiky včetně návazných kroků, které budou jednotný tarif české železniční sítě doplňovat a dále rozvíjet.

### 3.2.1. VOLBA TYPU TARIFU

Aktuálně se v České republice používají následující typy tarifů: kilometrický, pásmový, zónový, relační, zónově- relační.

- **Kilometrický tarif:** každá konkrétní relace je ohodnocena počtem tarifních kilometrů, z nichž je následně odvozena cena jízdného. V rámci kilometrického tarifu je vždy pevně stanovena trasa, kdy kromě počátečního a koncového místa cesty je stanoveno i průjezdní místo tzv. „přes“.
- **Pásmový tarif:** je v současné dopravě používán Pražskou integrovanou dopravou v okolí Hlavního města Prahy. Pásmový tarif je vhodný v oblastech, kde z velké části převažují cesty do jednoho centra. Cena jízdného je stanovena počtem projetých pásem.
- **Relační tarif:** je vždy prodáván pro konkrétní relaci, přičemž cesty „přes“ se mohou lišit (jsou definovány v konkrétní tarifní nabídce). V současné době je využíván u některých dopravců ve veřejné osobní drážní dopravě, případně existuje jako alternativa pro akční nabídky ke kilometrickému tarifu.
- **Zónový tarif:** cestující si kupuje konkrétní zóny, případně počet zón, které ke své cestě může využít. Pokud z nástupní do cílové zastávky existuje více tras (např. rozdílné trasování autobusu a vlaku), cestující může využít pouze trasy, které má zakoupené. V některých systémech (např. před zavedením jízdních dokladů pro tzv. kombizóny v IDS Olomouckého kraje) bývá toto rozdílné trasování řešeno tarifními výjimkami, případně si cestující musí dokoupit chybějící zóny, což vede k rozdílné ceně při použití autobusu a vlaku.
- **Zónově-relační tarif:** pro relaci stanovenou počáteční a cílovou zónou je cestující odbaven jednotnou cenou a to bez ohledu na projitou trasu, která musí být definována maticí povolených cest (např. v případě odlišného vedení autobusové a vlakové dopravy).

Ze znalosti problémů souvisejících se zavedením výše uvedených typů tarifů navrhuji autoři dokumentu v případě jednotného tarifu využít zónově- relační tarif.

### **Zónově-relační tarif byl vybrán z těchto důvodů:**

- území bude rozděleno do geografických obvodů (tarifních zón), ve kterých platí jedna cena, při cestách přes více zón je cena odvozena od projeté vzdálenosti - relace;
- umožňuje vytvoření jedné ceny pro rozdílné trasování železnice a autobusů a zapojení MHD tím, že sjednocuje železniční stanice a zastávky, zastávky veřejné linkové dopravy a zastávky MHD do jedné tarifní zóny;
- umožňuje pohyb cestujícím nejen v rámci celé relace (možnost přestupů) ale i v nástupní a cílové zóně;
- možnost systematické rozšířené území jednotného tarifu bez ohledu na podíl a spádovost radiálních a tangenciálních cest v začleněném území;
- jedna cena v celé zóně;
- odstraňuje nepřestupnost v liniových tarifech. Dobré dopravní řešení spolu s vhodnými cenami může podpořit mobilitu cestujících, která může generovat větší tržby a snižovat potřebu dotací.

Autoři navrhují území České republiky rozdělit do tarifních zón, které svou velikostí budou odpovídat cca velikosti území ORP. Tím by na území celé ČR vzniklo cca 240 tarifních zón. Vzhledem k povaze navrhovaného tarifu, kdy má být tarif celostátní, použitelný ve všech druzích doprav, se autorům takováto velikost tarifních zón jeví jako optimální. Počet tarifních zón je dostatečně velký na to, aby zabránil vzniku velkých tarifních nespravedlností, na druhou stranu při tomto počtu zón zůstane systém pro cestující přehledný.

#### **3.2.2. PRINCIPY STANOVENÍ JEDNOTNÉHO TARIFU**

V souladu se základním cílem předkládané metodiky – existence možnosti cestujícího zakoupit si jednoduchým způsobem jízdní doklad mezi jakýmkoliv dvěma tarifními body na síti české železnice – jsou navrženy následující základní principy stanovení jednotného tarifu:

- jednotný tarif bude splňovat veškeré legislativní normy EU a ČR;
- jednotný tarif bude umožňovat cestování dopravními prostředky zapojených dopravců v rámci České republiky na jeden jízdní doklad. V první fázi se počítá s platností jednotného tarifu v železniční dopravě, tarifní systém ale bude konstruován jako otevřený a v budoucnu bude umožňovat zapojení dalších druhů doprav;
- jednotný tarif bude zaveden v železniční dopravě v jedné etapě na území celé České republiky. K zapojení veřejné linkové autobusové dopravy, jednotlivých integrovaných dopravních systémů a MHD pak bude docházet etapovitě na základě dohod s objednateli/provozovateli;
- jednotný tarif bude vycházet ze stávající cenové hladiny základního jízdného na dané relaci (zpravidla obyčejné jízdné dle tarifu ČD TR 10);
- jednotný tarif bude nabízet jízdenky pro jednotlivou jízdu a časové předplatní jízdenky. Předpokládáme zavedení časových předplatných jízdenek pro jednotlivé relace v podobě sedmidenních, třicetidenních a devadesátidenních jízdenek. Časové

předplatní jízdenky budou mít klouzavou platnost (volitelný počátek platnosti jízdního dokladu);

- jednotlivý jízdní doklad dle jednotného tarifu bude možné zakoupit pro daný kalendářní den. Platnost takového jízdního dokladu bude do 6:00 hod. následujícího kalendářního dne;
- jednotný tarif bude kromě základního jízdného včetně slev nařízených příslušným Cenovým výměrem Ministerstva financí ČR nabízet i slevy pro pravidelné cestující: roční předplatné na slevu 50% jízdného (obdoba švýcarského HalbtaxAbo), síťových jízdenek (obdoba GeneralAbo) a dalších tarifních nabídek pro vybrané skupiny cestujících (MD bude mít možnost nikoliv však povinnost tyto slevy stanovit). V případě, že budou tyto slevy součástí systému jednotného tarifu, bude povinností dopravců zapojených do tohoto systému tyto slevy akceptovat;
- v návaznosti na předchozí bod není cílem zavedení tarifu, který bude z cenového hlediska pro cestujícího nedostupný;
- zavedení segmentu slev pro pravidelné cestující (např. roční předplatné na slevu 50%, obdoba švýcarského HalbtaxAbo) bude znamenat i vznik protarifovací ztráty. Pro stanovení výše protarifovací ztráty bude nutné stanovit tzv. cenu obvyklou, tedy cenu, k jejíž hladině bude protarifovací ztráta z dané slevy dopravci kompenzována. Stanovení ceny obvyklé je nad rámec tohoto dokumentu;
- cena jízdního dokladu zakoupeného dle jednotného tarifu bude stejná bez ohledu na to, zda bude jízdenka zakoupena měsíc dopředu, nebo těsně před zahájením cesty;
- cena jednotného tarifu bude tvořena z následujících částí:
  - **nástupní (prodejní) sazba**, která zůstane dopravci, který jízdní doklad prodal,
  - **vlastní cena jízdenky** určená dle projeté vzdálenosti; pro stanovení jízdného a přepravného bude rozhodný počet tarifních jednic mezi nástupní a cílovou tarifní zónou cestujícího uvedený v tarifní matici jednotného tarifu;
  - **„pojištění garance realizace závazků vyplývajících z uzavřené přepravní smlouvy“**, které bude sloužit dopravcům pro krytí nákladů vyplývajících z ručení za práva cestujících z přepravní smlouvy. Tato cena „pojištění“ bude stanovena jako podíl z vlastní ceny jízdenky (např. ve výši 3%) a dle pravidel stanovených pro rozúčtování tržeb bude přiřazena dopravcům, kteří se podíleli na realizaci daného výkonu.
- k ceně jízdenky bude dopravce mít možnost započítat cenu místenky, seznam povinně místenkových vlaků bude uveden jako příloha k smluvním přepravním podmínkám;
- jednotný tarif bude připravován v podobě zónově-relačního (nekilometrického) tarifu<sup>3</sup>, který bude umožňovat jízdu mezi nástupní a cílovou stanicí cestujícího v době platnosti jízdního dokladu všemi povolenými trasami → dané řešení umožní

---

<sup>3</sup> Podrobnější zdůvodnění návrhu zónově-relačního tarifu je součástí kapitol 3.2.1 a 0 věnující se srovnání zónově-relačního a kilometrického tarifu.

v budoucnu zapojení IDS, veřejné linkové autobusové dopravy a MHD (povolené trasy pro jednotlivé relace budou definovány ve Smluvních přepravních podmínkách);

- pro potřeby jednotného tarifu bude území České republiky rozděleno do tarifních zón. Tarifní zóny by měly svou velikostí odpovídat území obcí s rozšířenou působností. Předpokládáme, že na území České republiky vznikne cca 240 tarifních zón;<sup>4</sup>
- systém jednotného tarifu nebude nahrazovat jednotlivé tarify integrovaných dopravních systémů, ale bude existovat paralelně jako nadstavbový tarif v případě dálkových cest resp. cest mimo IDS;<sup>5</sup>
- při zapojování jednotlivých IDS bude snaha na regionální úrovni v maximální možné výši převzít pravidla platná v daném IDS při současném nenarušení systému jednotného tarifu;
- při zapojování MHD jednotlivých měst, do jednotného tarifu se předpokládá vytvoření speciální tarifní zóny (+MHD). Cestující bude mít možnost vybrat si, zda si zakoupí jízdní doklad jednotného tarifu bez/s možností přestupu na MHD;
- dopravci, kteří provozují osobní železniční dopravu na své obchodní riziko, budou moci do systému vstoupit na základě svého rozhodnutí dobrovolně (platnost jednotného tarifu jim nebude nařízena);
- pokud dojde k vyhlášení jednotného tarifu Cenový výměrem Ministerstva financí ČR, budou ustanovení o jednotném tarifu platit u dopravců zapojených do systému jednotného tarifu (u výkonů ve veřejné osobní železniční dopravě v závazku veřejné služby je předpokládáno, že si podmínku zapojení dopravce do systému jednotného tarifu na daných výkonech stanoví ve smlouvě příslušný objednatel; u výkonů provozovaných na obchodní riziko dopravce bude k zapojení dopravce do systému docházet na základě dobrovolnosti);
- atraktivita jednotného tarifu bude spočívat v jeho dostupnosti → bude existovat možnost zakoupit takový jízdní doklad na jakémkoliv prodejním místě do systému zapojených dopravců a rovněž bude pro zakoupení jízdního dokladu zřízeno jednotné prodejní a rezervační místo;
- cestující bude mít možnost zakoupit si jízdní doklad na celou délku trasy mezi jakýmkoliv dvěma tarifními body v síti české železnice a to bez ohledu na počtu do systému zapojených dopravců, mezi nimiž cestující může přestupovat → na celou cestu bude tedy uzavřena jedna přepravní smlouva<sup>6</sup>, což mimo jiné umožní řešit situace, kdy cestujícímu ujede přípoj;
- při použití jednotného tarifu budou platit jednotné smluvní přepravní podmínky<sup>7</sup>. Bude stanoven minimální rozsah jednotných smluvních přepravních podmínek pro tento tarif, který zapojení dopravci budou muset zahrnout do svých SPP;

---

<sup>4</sup> Viz kapitola 3.2.1

<sup>5</sup> Blíže k vztahu systému jednotného tarifu k tarifům IDS v kapitole 5.4

<sup>6</sup> Blížší zdůvodnění návrhu jedné přepravní smlouvy je uvedeno ve srovnávací kapitole 0

<sup>7</sup> Blížší zdůvodnění návrhu jednotných smluvních přepravních podmínek je uvedeno v kapitolách 3.3 a 0

- vedle jednotného tarifu budou dopravci oprávněni nabízet svůj vlastní tarif včetně volné nabídky akčního jízdného;
- problematika rozúčtování tržeb v systému jednotného tarifu je podrobněji řešena v kapitole 5.3.

Základní motivací cestujícího pro koupi jednotného tarifu bude především výhoda otevřenosti systému. Cestující tedy nemusí být vázán na konkrétní spoj a bude rovněž oprávněn využít jakýkoliv další návazný spoj<sup>8</sup> v souladu s časovou platností jízdního dokladu.

V souvislosti se zachováním netto smluv v objednávkách MD ČR v segmentu železniční dopravy bude cenová hladina jednotného tarifu vždy vyšší než tržní ceny obyčejného jízdného na dané relaci operujících dopravců.<sup>9</sup> Motivací dopravce přistoupit k systému jednotného tarifu bude předpokládaný síťový efekt, přičemž výnosy z jednotného tarifu budou náležet dopravcům.

### 3.2.3. KONSTRUKCE JEDNOTNÉHO TARIFU

Otázka cenové hladiny a s tím související konstrukce jednotného tarifu je do značné míry omezena rizikem narušení hospodářské soutěže v prostředí tzv. netto smluv. Jak již bylo uvedeno v principech stanovení tarifu, jednotný tarif bude vycházet z cenové hladiny obyčejného jízdného na dané relaci. Zpravidla bude touto mezní hladinou obyčejné jízdné Českých drah TR 10 vzhledem ke skutečnosti, že většina stávajících výkonů na české železniční síti je zajišťována právě Českými drahami. V případech, kdy je možné cestu pro zakoupenou relaci uskutečnit více různými trasami (buď zcela různými trasami, případně shodnými trasami s různým přestupním bodem), bude provedena analýza cen všech těchto spojení (s ohledem na povolenou cestu stanovenou pro jednotlivé kombinace nástupní a výstupní zóny).

Při analýze cen základního jízdného bude nutné z této analýzy vyloučit tzv. letecké jízdné, tedy jízdné, jehož cena v čase od zahájení předprodeje po uskutečnění jízdy stoupá (např. s ohledem na obsazenost vlaku) a může dosahovat i velmi vysokých odchylek od jízdného, které bylo zveřejněno při zahájení předprodeje. Posouzení, zda jde o abnormální cenu (tedy tzv. letecké jízdné), bude na Ministerstvu dopravy ČR (orgánu zodpovědnému za konstrukci a správu jednotného tarifu).

Následně bude stanovena cena jízdního dokladu, viz ilustrativní příklady uvedené níže. Úroveň jednotného tarifu bude tedy zpravidla vždy nad úrovní základního jízdného všech dopravců na dané relaci. Aby nedošlo k neúměrnému nárůstu případně spekulacím při stanovení výšky tarifu, nebude po důkladné analýze přihlédnuto k extrémním výkyvům v nabídce současného jízdného (např. v relaci Praha – Olomouc nabízí dopravce LEO Express a. s. vlivem tzv. leteckého tarifu za určitých specifických podmínek extrémní výši jízdného, jehož hladina se pohybuje výrazně nad cenovou hladinou jízdného ostatních dvou dopravců).

<sup>8</sup> S výjimkou povinně místenkových vlaků v případě, že budou v dané relaci vyprodány. Seznam povinně místenkových vlaků bude pravidelně aktualizován a bude přílohou smluvních přepravních podmínek.

<sup>9</sup> Výjimky mohou nastat pouze v odůvodněných případech – viz bod 3.2.3 Konstrukce jednotného tarifu.



*Ilustrativní příklad I (standardní případ):*

Relace Praha –Olomouc

Obyčejné jízdné dopravce 1 .... 280 Kč

Obyčejné jízdné dopravce 2 .... 265 Kč

Obyčejné jízdné dopravce 3 .... 310 Kč

**Návrh jednotného tarifu .... 310 + cena „pojištění“ Kč**

*Vysvětlení:* suma 310 Kč v sobě zahrnuje vlastní cenu jízdenky a nástupní sazbu, k ceně 310 bude připočtena cena „pojištění“, která bude činit např. 3% z vlastní ceny jízdenky → celková cena jízdenky bude tedy vypočtena jako  $310 + 0,03 \times (310 - \text{nástupní sazba})$ .

Nástupní sazba – nástupní sazba je cena připočtená k vlastní ceně jízdenky za zajištění prodeje jízdního dokladu. Nástupní sazba bude vždy náležet dopravci, který jízdní doklad prodal bez ohledu na to, u kterého dopravce cestující jízdní doklad využil.

Cena „pojištění“ – jedná se o částku, která bude sloužit dopravcům pro krytí nákladů vyplývajících z ručení za práva cestujících z přepravní smlouvy jednotného tarifu. Toto „pojištění“ bude přiřazeno v rámci rozúčtování tržeb pouze těm dopravcům, kteří se podíleli na realizaci daného výkonu.

*Ilustrativní příklad II (nestandardní případ s velkým výkyvem tzv. leteckým tarifem):*

Relace Praha –Olomouc

Obyčejné jízdné dopravce 1 .... 280 Kč

Obyčejné jízdné dopravce 2 .... 265 Kč

Obyčejné jízdné dopravce 3 .... 310 nebo 490 Kč\*

**Návrh jednotného tarifu .... 310 + cena „pojištění“ Kč**

\*jízdné zakoupené těsně před odjezdem v exponovaný čas (tzv. letecký tarif)

Cenová hladina jednotného tarifu vlivem své úrovně nebude mít dopad na tržní chování železničních dopravců. V odůvodněných případech, kdy cenová hladina jednotného tarifu nepřesáhne úroveň obyčejného jízdného jednoho z dopravců, bude tomuto dopravci náležet kompenzace. Výše kompenzace bude závislá na počtu prodaných jízdních dokladů na konkrétní relaci. V případě časového jízdného bude výše kompenzace stanovena na základě přepravních průzkumů, průzkumu skladby jízdních dokladů a dotazníkového průzkumu.

**Příklad tarifu v případě použití dopravců zařazených do stávajících IDS v části cesty.**

*Ilustrativní příklad III (IDS):*

Příkladem může být cesta z Veselí nad Moravou přes Brno do Prahy. Vzhledem k tomu, že systém jednotného tarifu nenahrazuje, ale pouze doplňuje stávající tarif IDS (viz principy), bude mít cestující zpravidla dvě základní možnosti:

- a) cestující bude mít možnost zakoupení jízdního dokladu v systému jednotného tarifu na relaci Veselí nad Moravou – Praha; cestující bude mít jednu přepravní smlouvu;
- b) cestující rovněž bude mít možnost zakoupit si dva samostatné jízdní doklady – jeden v rámci IDS JMK (např. Veselí nad Moravou – Brno) a druhý v systému jednotného tarifu na relaci Brno – Praha; cestující bude mít více přepravních smluv, z čeho vyplývá, že např. při přestupu v Brně nebude mít garantována základní práva vyplývající z jednotných SPP systému jednotného tarifu.

*Ilustrativní příklad IV (IDS včetně autobusové dopravy):*

Příkladem může být cesta z Prahy přes Brno do Mikulova. Uvedenou relaci lze realizovat s přestupem v železniční zastávce Zaječí na návazný autobus směr Mikulov případně v Břeclavi s přestupem na vlak či autobus. Opět se cestujícímu nabízejí dvě možnosti:

- a) rozhodne-li se cestující zakoupit jeden jízdní doklad z Prahy až do Mikulova, bude stanovena jedna cena z Prahy až do Mikulova (viz bod 3.2.4 Konstrukce jednotného tarifu při existenci variant tras);
- b) cestující bude mít možnost zakoupit si více jízdních dokladů v závislosti na tom, kde se rozhodně cestu tarifně „zlomit“ (např. v Brně z důvodu, že tarif IDS JMK je pro něj cenově výhodnější). Takovému jednání cestujícího nebude nijak bráněno. Centrální systém jednotného tarifu bude primárně sloužit k nákupu jízdního dokladu dle jednotného tarifu.

Cestující bude smět zlomit tarif pouze v bodě, kde daný spoj zastavuje, příp. kde cestující přestupuje, přičemž jízdní doklad konkrétního IDS bude muset mít cestující již zakoupen předem (např. formou časového jízdného), případně si ho bude muset koupit v přestupní stanici již v konkrétním IDS.

#### 3.2.4. KONSTRUKCE JEDNOTNÉHO TARIFU PŘI EXISTENCI VARIANT TRAS

Při stanovení ceny jízdního dokladu pro relace, které lze realizovat přes různé přestupní body případně variantním trasováním budou platit následující základní pravidla:

- cestující jedoucí na jízdní doklad jednotného tarifu na relaci z bodu A do bodu B budou na své cestě omezeni platností jízdního dokladu. Platnost každého jízdního dokladu jednotného tarifu bude omezena prostorově (povolenými cestami, které bude moci cestující při své cestě z bodu A do bodu B využít) a časově (časová platnost jízdních dokladů jednotného tarifu bude stanovena s ohledem na ujetou přepravní vzdálenost);
- výpočet ceny jízdného pro relaci z bodu A do bodu B bude probíhat tak, že se spočítá cena jízdného pro každou povolenou cestu z bodu A do bodu B. Cena jízdného z bodu A do bodu B bude odpovídat ceně nejdražšího jízdného (ceně za nejdelší povolenou cestu z bodu A do bodu B);
- pro cenotvorbu po zapojení autobusové dopravy do systému jednotného tarifu lze uvést ilustrační příklad pro relaci Praha – Mikulov, kde lze přestupovat buď v železniční stanici Zaječí, nebo v Břeclavi. V rámci cílové zóny (ORP) bude mít

cestující možnost využít návaznou autobusovou dopravu do libovolného tarifního bodu této zóny. Výsledná cena vzejde z posouzení ceny jízdného pro železniční relaci Praha – Břeclav – Mikulov, ceny pro železniční relaci Praha - Břeclav + cena jízdného mezi Břeclaví a Mikulovem (v tomto případě cena dle tarifu IDS JMK) či z ceny jízdného pro železniční relaci Praha – Zaječí + cena jízdného dle tarifu IDS JMK v relaci Zaječí – Mikulov. Jízdenka zakoupená za tuto cenu bude platná pro všechny povolené cesty mezi Prahou a Mikulovem, tedy přes Břeclav i přes Zaječí;

- v první fázi, kdy budou v systému jednotného tarifu zapojeni jen železniční dopravci, bude moci dojít k upřesnění cesty z bodu A do bodu B pomocí průjezdních/ přestupních stanic (přes).

### 3.3. SMLUVNÍ PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY

Jak již bylo uvedeno v kapitole Principy stanovení jednotného tarifu, autoři předpokládají, že v systému jednotného tarifu budou existovat jednotné smluvní a přepravní podmínky a to alespoň v minimálním znění. Důvodem potřeby jednotných smluvních přepravních podmínek je především problematika přestupů (zpoždění spojů) a reklamací jízdních dokladů resp. systému kompenzací. Díky tomu, že drtivou většinu vlaků dnes provozují České dráhy, je cestující zvyklý na vysokou úroveň řešení situací, jako je např. ujetí přípoje. V případě zajišťování jedné cesty více dopravci při neexistenci jedné přepravní smlouvy by tedy došlo ke zhoršení podmínek oproti stávajícímu stavu. Autoři jsou v této souvislosti rovněž názoru, že v posledních letech dochází nejen ze strany orgánů EU (např. Nařízením 1371/2007), ale i ze strany samotné veřejnosti k neustálému zvyšování důrazu na úroveň poskytovaných služeb. Tento vývoj se mimo jiné projevuje i ve zvýšené snaze dopravců zvýšit vlastní standardy kvality i prostřednictvím pro zákaznického přístupu v oblasti reklamací a kompenzací. Stranou tohoto vývoje by proto neměl zůstat ani systém jednotného tarifu.

Základním úkolem správce systému jednotného tarifu je stanovit minimální rozsah jednotných smluvních přepravních podmínek jednotného tarifu, které budou povinni přijmout všichni do systému zapojení dopravci a tyto podmínky zapracovat do svých smluvních přepravních podmínek. Dopravce bude mít právo tyto smluvní přepravní podmínky dále rozšířit, nikoliv však omezit pod stanovený minimální rozsah. Minimální rozsah smluvních přepravních podmínek systému jednotného tarifu bude stanoven s ohledem na potřebnou funkcionalitu tarifu a průnikem nejvíce omezujících ustanovení smluvních přepravních podmínek jednotlivých dopravců. Motivačním prvkem při přijetí jednotných smluvních přepravních podmínek dopravcem bude skutečnost, že tržby získané v systému jednotného tarifu budou náležet dopravci.

Jednotné smluvní přepravní podmínky budou obsahovat pouze ustanovení zcela nezbytná k základnímu fungování systému a budou se vztahovat pouze k jízdnímu dokladu vydanému v systému jednotného tarifu. Ve všech ostatních případech bude mít dopravce možnost si smluvní přepravní podmínky upravit resp. rozšířit dle vlastních potřeb. Vzhledem k tomu, že cestující bude mít jeden jízdní doklad na celou cestu mezi libovolnými dvěma tarifními body

železniční síť, bude tedy uzavřena jedna přepravní smlouva. V případě nárokování kompenzace ze strany cestujícího bude kompenzace vyplacena vždy posledním dopravcem na trase. V případě, že zavinění nebude na straně posledního dopravce na trase, bude tento dopravce zpětně účtovat výši poskytnuté kompenzace dopravci, jehož zaviněním cestujícímu vznikla škoda. V případě sporných případů bude rozhodovat MD. Tyto kompenzace budou hrazeny z „pojištění garance realizace závazků vyplývajících z uzavřené přepravní smlouvy“, která je jednou z položek ceny v systému jednotného tarifu.

Jednotné smluvní přepravní podmínky systému jednotného tarifu budou implementovat rovněž jednotlivé IDS do svých smluvních přepravních podmínek tak, jak budou postupně do systému zapojovány.

### 3.4. SLEVY PRO ZAMĚSTNANCE DOPRAVCŮ A JINÉ SKUPINY (REŽIJNÍ JÍZDNÉ)

Zavedení jednotného tarifu bude i nadále umožňovat zachovat zaměstnanecké jízdné resp. režijní jízdné. Toto jízdné bude však platit pouze na spojích dopravce, který se pro zavedení resp. ponechání tohoto segmentu jízdného rozhodne. Individuálním ujednáním mezi dopravci o akceptaci zaměstnaneckých slev nebude bráněno.

V případě zákonně nařízených slev (dle zákona 77/2002 Sb.) pro zaměstnance Ministerstva dopravy ČR, Správy železniční dopravní cesty, s. o. a Drážního úřadu není ambicí předloženého dokumentu rozhodnout, zda má být zachováno, omezeno či zcela zrušeno. Otázka zachování těchto zaměstnaneckých výhod však s sebou přirozeně nese větší či menší míru kompenzací ze strany MD. Při zachování těchto slev bude nutné pro kompenzační schéma stanovit tzv. cenu obvyklou, tedy cenu, k jejíž hladině bude vypořádávána výše kompenzace.

### 3.5. CENTRÁLNÍ SYSTÉM PRO PRODEJ JÍZDNÍCH DOKLADŮ

#### 3.5.1. DŮVODY PRO VZNIK CENTRÁLNÍHO SYSTÉMU PRO PRODEJ JÍZDNÍCH DOKLADŮ

Autoři předkládané metodiky předpokládají vznik centrálního systému, který bude disponovat všemi potřebnými daty od dopravců, která umožní cestujícím nákup jízdních dokladů definovaných jednotným tarifem. Centrální systém bude rovněž obsahovat informace o jízdních řádech dopravců a o aktuální poloze dopravních prostředků. Předpoklad vzniku výše popsaného centrálního systému se opírá zejména o směrnici Evropského parlamentu a rady 2010/40/EU o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy.

Směrnice Evropského parlamentu a rady 2010/40/EU stanoví rámec na podporu koordinovaného a soudržného zavádění a využívání inteligentních dopravních systémů (ITS) v rámci Unie, zejména přes hranice mezi členskými státy. Směrnice za tímto účelem stanoví prioritní oblasti a prioritní akce. Prioritní oblastí je kromě jiného i „optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování“. Tato oblast zahrnuje prioritní akci „a“ spočívající ve vypracování a použití norem pro poskytování multimodálních informačních sužeb o cestování v celé Unii.

Na základě směrnice Evropského parlamentu a rady 2010/40/EU a prioritní akce „a“, kterou tato směrnice definuje, o zavedení integrovaného systému prodeje jízdenek na multimodální cesty v Evropě (2014/2244 (INI)) jednal v roce 2015 několikrát Evropský parlament. Ten konstatoval, že multimodální služby v oblasti cestovních informací a přeshraniční integrovaný přístup k plánování a prodeji jízdenek v celé EU, zejména v případě cest na delší vzdálenosti, jsou odpovědí na zásadní výzvy evropské dopravy, jako je udržitelnost, multimodalita, zvyšování bezpečnosti ve všech druzích dopravy, hospodárnost, efektivnost, aj. Evropský parlament ve schváleném usnesení (28. 5. 2015) dále zdůrazňuje, že by spotřebitelé měli mít přístup k rozsáhlým, přesným a nestranným informacím o jízdách řádech a přípojích v multimodální a přeshraniční dopravě za účelem plynulé a snadné přepravy „ode dveří ke dveřím“ a rovněž by měli mít možnost tyto spoje elektronicky rezervovat a platit. Evropský parlament ve svém usnesení dále zdůrazňuje, že je důležité, aby uživatelé měli jednu jízdenku na jednu multimodální cestu, a že by při pořizování jízdenek měli spotřebitelé dostávat vždy transparentní cenové informace, a proto by měly rezervační a platební systémy u všech vybraných cest jasně uvádět celkové ceny jízdenek, včetně povinných prvků, jako jsou daně a poplatky. EP ve svém usnesení dále příslušné orgány v členských státech vyzval k následujícímu:

- aby nejpozději do roku 2020 vytvořily vnitrostátní informační systémy aktualizovaných jízdách řádů a jízdách založeného na otevřeném rozhraní;
- aby zajistily, že nejpozději do roku 2020 budou všechny dopravní prostředky ve veřejné místní přepravě osob vybaveny inteligentními systémy pro přenos informací o poloze dopravního prostředku v reálném čase a že tento požadavek bude součástí podmínek nabídkových řízení;
- aby nejpozději do roku 2024 připravily přeshraniční propojení vnitrostátních informačních systémů jízdách řádů a jízdách s informacemi v reálném čase o jízdách řádech podniků místní veřejné dopravy založené na otevřeném rozhraní a zpřístupnily je provozovatelům, provozovatelům služeb pro plánování cest a spotřebitelům.

Vedle Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU problematiku společného informačního systému zmiňuje i připravovaný 4. železniční balíček (konkrétně aktualizovaná verze z července 2016). Ve zmíněném dokumentu je uvedeno, že členské státy mohou požadovat, aby železniční podniky provozující vnitrostátní osobní dopravu participovaly na společném informačním a integrovaném tarifním systému pro prodej a rezervaci jízdách dokladů, případně se mohou rozhodnout takový informační a prodejní systém prostřednictvím příslušných orgánů, které k tomu dostanou zmocnění, vytvořit (viz odst. 1 článku 13a). Pokud je takový systém zřízen, musí členské státy zajistit, aby nedošlo k narušení trhu, případně k diskriminaci železničních podniků. Systém pak může být spravován sdružením všech železničních podniků, nebo veřejnou, případně soukromou právnickou osobou.

### 3.5.2. FUNKCIONALITY A TECHNICKÉ ŘEŠENÍ CENTRÁLNÍHO SYSTÉMU

Jak již bylo v předchozí kapitole uvedeno, důležitou součástí projektu zavedení jednotného tarifu je vytvoření centrálního systému, které umožní v cílovém stavu zejména vyhledání spojení, zjištění tarifních nabídek dopravců pro tuto relaci včetně zobrazení ceny jízdného dle jednotného tarifu a pořízení jízdního dokladu dle jednotného tarifu. Jízdní doklady dle tarifu dopravce nemusí centrální systém umožnit prodávat, musí však umožnit proklik na e-shop dopravce (pokud takový e-shop dopravce má).

Centrální systém je nutné stavět jako otevřený systém, tak aby bylo možné do systému jednotného tarifu zapojovat i další dopravce a aby v budoucnu bylo možné prodávat pomocí tohoto systému i mezinárodní jízdní doklady.

Stejně tak je v budoucnu možné uvažovat o tom, že prostřednictvím centrálního systému bude možné prodávat jízdní doklady IDS → tuto otázku je však nutné řešit v úzké součinnosti s organizátory jednotlivých integrovaných systémů. Právě s nimi totiž musí být projednána nejen otázka náležitosti jízdních dokladů (např. v některých systémech je jako nosič používán výhradně ceninový papír, v dalších je pak nosičem přestupního jízdního dokladu výhradně bezkontaktní čipová karta, aj.), ale i poskytování dat o tarifu IDS do centrálního systému, zasílání informací o dokladech IDS prodaných přes centrální systém do krajského zúčtovacího centra, či finanční náklady a jejich krytí potřebné na doplnění takovéto funkcionality centrálního systému.

Primárně slouží centrální systém pro následující činnosti:

- zobrazení seznamu dopravců zapojených do systému jednotného tarifu, zobrazení seznamu předprodejních míst těchto dopravců;
- vyhledání spojení pro danou relaci jak napříč všemi existujícími dopravci, kteří mohou v souladu s legislativou zajišťovat veřejné služby v přepravě cestujících, tak i pouze v rámci dopravců zapojených do systému jednotného tarifu;
- zobrazení on-line polohy dopravních prostředků dopravců zapojených do systému jednotného tarifu;
- nákup jízdního dokladu dle jednotného tarifu;
- proklik na e-shop dopravce v případě možnosti volby nákupu jízdního dokladu dle vlastního tarifu dopravce;
- zobrazení informací o jednotném tarifu a o jednotných smluvních přepravních podmínkách;
- nákup propagačních předmětů a dalších materiálů, které souvisí s národním tarifem;
- registraci uživatele centrálního systému (umožní např. zobrazování přehledu zakoupených jízdních dokladů dle jednotného tarifu, zobrazování oblíbených relací, aj.).

Centrální systém musí být svým pojetím samostatný webový portál, který má svůj administrátorský systém a s ostatními dopravními portály (e-shopy jednotlivých dopravců) je propojen formou odkazu. Technicky je možný i systém, kdy se všechny jízdní doklady včetně

dokladů dle vlastních tarifů dopravců budou prodávat pomocí centrálního prvku. V takovém případě je však nutné určit, jestli se tržby z jízdného budou vybírat na účet dopravce, nebo ve všech případech na účet centrálního prvku.

Samotná aplikace centrálního systému bude mít několik částí:

- webové rozhraní pro zákazníky;
- webové rozhraní pro dopravce (předprodejní kanceláře);
- webové rozhraní pro administraci centrálního systému;
- vazba centrálního systému na další systémy (správa osobních údajů uživatele u registrovaných uživatelů, zúčtovací centrum, platební brána pro online platbu jízdních dokladů).

Provozovatelem centrálního systému by dle autorů dokumentu mělo být samotné Ministerstvo dopravy, které bude působit jako koordinátor systému jednotného tarifu, a které bude do systému nově zapojovaným železničním dopravcům (do budoucna i autobusovým) garantovat nediskriminační podmínky, což je plně v souladu s článkem 13a návrhu 4. železničního balíčku z července 2016. Tuto roli Ministerstva dopravy může zastávat i Ministerstvem dopravy pověřený subjekt (veřejná, případně soukromá právnická osoba).

#### 3.5.2.1. PRODEJ JÍZDNÍCH DOKLADŮ DLE JEDNOTNÉHO TARIFU

Jízdní doklady dle jednotného tarifu může cestující koupit následovně:

1. prostřednictvím webového rozhraní centrálního systému určeného pro zákazníky;
2. prostřednictvím předprodejních míst dopravců; ta budou využívat webové rozhraní centrálního systému;
3. prostřednictvím odbavovacích zařízení dopravce (přenosné osobní pokladny, jízdenkové automaty, aj.).

Autoři metodiky dále předpokládají, že role prodejce jízdního dokladu a akceptanta jízdního dokladu (tj. dopravce, který odbaví držitele jízdního dokladu v daném dopravním prostředku) bude oddělena, respektive, že bude umožněno jízdní doklad dle jednotného tarifu využít i u jiného dopravce než toho, jímž byl jízdní doklad dle jednotného tarifu prodán. Samozřejmě tato podmínka bude platit pouze u dopravců zapojených do systému jednotného tarifu.

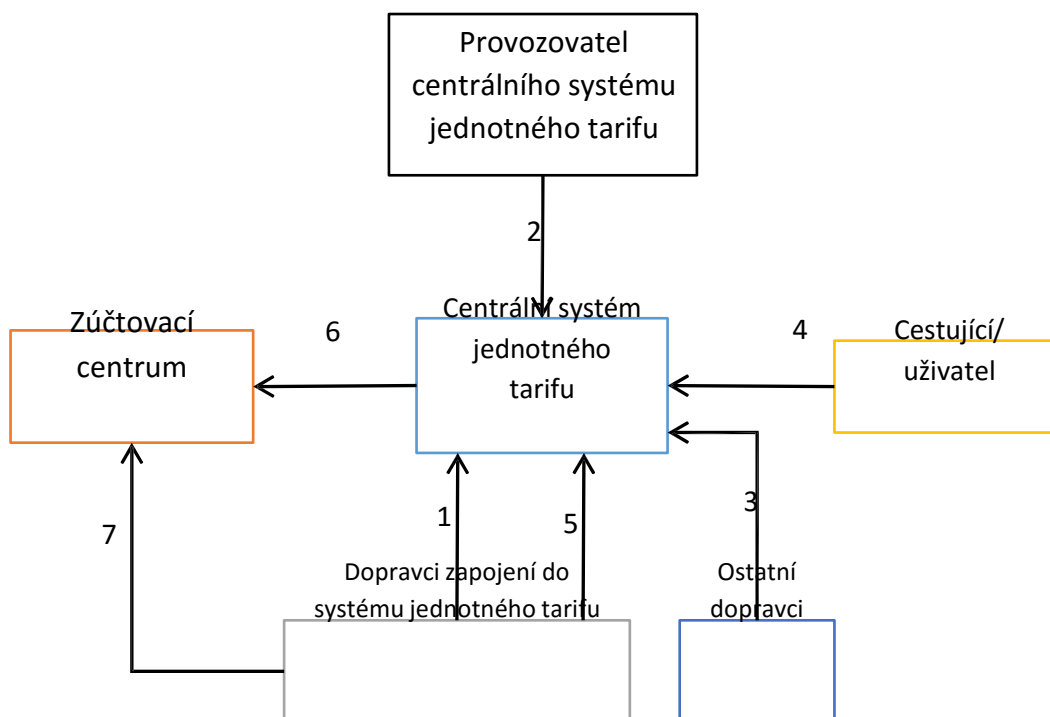
#### 3.5.2.2. NOSIČ JÍZDNÍHO DOKLADU

Problematika nosiče jízdního dokladu není v této metodice řešena. Obecně se předpokládá, že jízdní doklady dle jednotného tarifu budou akceptovány všemi do systému jednotného tarifu zapojenými dopravci a to bez ohledu na to, kým byl jízdní doklad prodán.

V případě, kdy by jízdní doklad dle jednotného tarifu měl existovat pouze v elektronické podobě, musí být definované jednotné médium pro uložení jízdního dokladu a požadavky na koncová zařízení, která umožní akceptaci takového jízdního dokladu.

### 3.5.3. SCHÉMA CENTRÁLNÍHO SYSTÉMU

Na níže uvedeném obrázku je zobrazené schéma znázorňující jednotlivé zapojené subjekty. Role jednotlivých subjektů jsou pak popsány v následující kapitole.



Obr. 1.: Schéma centrálního systému

Legenda:

1. Dopravci zapojení do systému jednotného tarifu poskytují data nutná pro provoz centrálního systému (jízdní řády, online polohu dopravních prostředků, ceníky, aj.);
2. Provozovatel centrálního systému poskytuje data o jednotném tarifu (informace o dopravcích zapojených do systému jednotného tarifu, informace o cenách, tarifních kategoriích a podmínkách pro využívání jednotného tarifu);
3. Ostatní dopravci (tj. dopravci nezapojení do systému jednotného tarifu) poskytují v definovaném formátu data do centrálního systému jednotného tarifu (minimálně jízdní řády, ideálně i aktuální informace o online poloze dopravního prostředku zajišťujícího dopravní obsluhu na dané lince/spoji);
4. Cestující prostřednictvím webového rozhraní vytváří účet držitele/získává informace o spojení na dané relaci (jízdní řády, ceny, aj.)/nakupuje jízdní doklady dle jednotného tarifu;
5. Dopravci prodávají prostřednictvím webového rozhraní jízdní doklady dle jednotného tarifu;
6. Data o prodaných jízdních dokladech dle jednotného tarifu jsou odesílána ke zpracování do zúčtovacího centra;
7. Dopravci zapojení do systému jednotného tarifu posílají do ZC v definovaném formátu data o prodaných jízdních dokladech dle jednotného tarifu mimo centrální systém (tj. prostřednictvím jízdenkových automatů, odbavovacích zařízení ve vozidle, aj.).



### 3.5.4. POPIS ROLÍ JEDNOTLIVÝCH SUBJEKTŮ ZAPOJENÝCH DO CENTRÁLNÍHO SYSTÉMU JEDNOTNÉHO TARIFU

#### 3.5.4.1. UŽIVATELE SLUŽEB, CESTUJÍCÍ

- Jsou cílovou skupinou, pro kterou se doprava organizuje a zajišťuje;
- Jsou akceptantem dopravních služeb, které je možné na základě předložení jízdního dokladu dle jednotného tarifu čerpat.

#### 3.5.4.2. MINISTERSTVO DOPRAVY

- Vyhláší nabídková řízení na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících železniční dopravou;
- Uzavírá s železničními dopravci smlouvu na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících. V těchto smlouvách definuje kromě jiného i následující:
  - informace, které jsou dopravci povinni předávat do centrálního systému (definuje i lhůty pro zasílání těchto dat a formát těchto informací);
  - informace, které jsou dopravci povinni zasílat do zúčtovacího centra (definuje i lhůty pro zasílání těchto dat a formát dat) včetně povinnosti uzavřít s provozovatelem zúčtovacího centra potřebné smlouvy;
  - povinnost akceptovat jízdní doklady vydané dle jednotného tarifu jiným do systému jednotného tarifu zapojeným dopravcem;
  - povinnost nabízet cestujícím jízdní doklady definované jednotným tarifem a řídit se SPP, které definují podmínky používání jednotného tarifu;
  - povinnost evidovat využívání jízdních dokladů vydaných dle jednotného tarifu, případně poskytnout součinnost objednateli při realizaci dopravních průzkumů;
  - povinnost využívat na předprodejních místech k prodeji jízdenek dle jednotného tarifu webové rozhraní centrálního systému.
- Definuje Tarifní mapu jednotného tarifu (zóny, počty tarifních jednic pro jednotlivé relace, aj.);
- Zapojuje další dopravce do systému jednotného tarifu;
- Provádí kontrolu systému jednotného tarifu (dodržování povinností dopravců vyplývajících ze zapojení do systému jednotného tarifu);
- Stanovuje principy zúčtování tržeb z jízdních dokladů prodaných dle jednotného tarifu (včetně stanovení vah pro rozúčtování tržeb mezi jednotlivé dopravce);
- Svými silami případně prostřednictvím pověřeného subjektu provozuje centrální systém jednotného tarifu;
- Ve spolupráci s dopravci zapojenými do systému jednotného tarifu se podílí na vyřizování reklamací (arbitr sporných případů);
- Zajišťuje informace o jednotném tarifu pro cestující (letáky, webové stránky, infolinka pro cestující);
- Zajišťuje marketing jednotného tarifu;

- Trvale sleduje a vyhodnocuje ekonomiku systému jednotného tarifu, analyzuje nežádoucí trendy, navrhuje opatření a aktivně je uplatňuje;
- Zabezpečuje provoz zúčtovacího centra pro rozúčtování tržeb z jízdních dokladů dle jednotného tarifu (vlastními silami případně prostřednictvím subdodavatele).

#### 3.5.4.3. DOPRAVCI ZAPOJENÍ DO SYSTÉMU JEDNOTNÉHO TARIFU

- Zajišťují veřejné služby v přepravě cestujících;
- Vyhlašují jednotné Smluvní a přepravní podmínky pro využívání jednotného tarifu;
- Do centrálního systému předávají v definovaném formátu a lhůtách tyto informace:
  - informace o jízdních řádech,
  - informace o aktuální poloze dopravního prostředku,
  - informace o kapacitě vozidel, o bezbariérovosti dopravních prostředků, o možnosti přepravy kol,
  - informace o vlastním tarifu dopravců.
- Nahrávají do odbavovacích zařízení nevyužívajících webové rozhraní centrálního systému (jízdenkové automaty, odbavovací zařízení ve vozidle, aj.) data popisující jednotný tarif;
- Vyčítají data o prodaných jízdních dokladech dle jednotného tarifu z odbavovacích zařízení a zasílají je do zúčtovacího centra (jde o zařízení, která jízdní doklady neprodávají prostřednictvím webového rozhraní centrálního systému);
- Na základě žádosti cestujícího řeší reklamace jízdních dokladů;
- Provozují informační a předprodejní místa;
- Vyvěšují informace o jednotném tarifu a SPP na svých informačních/předprodejních místech, na zastávkách a ve vozidlech;
- Vyhlašují vlastní tarif dopravce.

#### 3.5.4.4. OSTATNÍ DOPRAVCI

- Zajišťují veřejné služby v přepravě cestujících;
- Nejsou zapojeni do systému akceptace jízdních dokladů vydávaných dle jednotného tarifu;
- Do centrálního systému předávají v definovaném formátu a lhůtách tyto informace:
  - informace o jízdních řádech;
  - informace o aktuální poloze dopravního prostředku (nepovinně).

#### 3.5.4.5. DOPRAVNÍ ZÚČTOVACÍ CENTRUM

- Přijímá výstupní data z odbavovacích zařízení dopravců o jízdních dokladech vydaných dle jednotného tarifu;
- Kontroluje integritu a správnost dodaných výstupních dat, informuje dopravce a objednatele o pozdě dodaných a nedodaných datech;
- Rozúčtovává transakce o prodeji a použití jízdních dokladů vydaných dle jednotného tarifu dle principů zúčtování;

- Informuje dopravce a objednatele (Ministerstvo dopravy) o podezřelých transakcích (transakce nenavazující, transakce provedené na neexistujícím zařízení, atd.);
- Vytváří dohodnuté výstupní sestavy dle požadavku objednatele dopravy, případně dopravců zapojených do systému jednotného tarifu (různé analýzy, atd.);
- V případě využívání elektronických forem jízdních dokladů vytváří centrální whitelisty a blacklisty nosičů/aplikací/jízdních dokladů a zpřístupňuje je na svém serveru dopravcům;
- Přesně vyčísluje vzájemné závazky dopravců vyplývající z použití jízdních dokladů vydaných dle jednotného tarifu jednotlivými dopravci;
- Zpracovává transakce zatížené různou hodnotou DPH (důležité s ohledem na možnost budoucího prodeje mezinárodních jízdních dokladů);
- Vytváří podklady pro účetní doklady a statistiky;
- Spolupracuje s jinými zúčtovacími centry (např. s jinými národními zúčtovacími centry).

### 3.6. ETAPIZACE ZAVÁDĚNÍ METODIKY

V souladu se zadáním projektu je počítáno s realizací předkládané metodiky v první etapě v módu železniční osobní dopravy. Variantně lze uvažovat o zavedení systému jednotného tarifu v segmentu jednotlivého i časového jízdného současně, případně dvoufázově v první fázi v segmentu jednotlivého jízdného.

V druhé etapě předpokládají autoři zahrnutí vybraných větších měst s MHD. Ve třetí etapě se k systému přidají jednotlivé integrované dopravní systémy a v poslední čtvrté etapě bude systém rozšířen rovněž na mezinárodní relace.

## 4. POROVNÁNÍ NOVOSTI POSTUPŮ

Předkládaný návrh metodiky pro opatření zajišťující tarifní soudržnost v rámci systému veřejné dopravy je vřešené oblasti zcela novým příspěvkem. Problematika tarifní soudržnosti systému veřejné dopravy je výslovně zmíněna v Dopravní politice České republiky na období 2014 – 2020 (blíže v analýze právních a jiných relevantních dokumentů). Rovněž je tato otázka zmiňována např. v Metodice optimalizace institucionálního prostředí v železniční dopravě v České republice (2013, kap. P7: Tarif a distribuce), kde se uvádí pouze potřebnost řešení tarifní soudržnosti a jsou jen ve velmi obecné rovině nastíněny případné možnosti realizace. Dosud však neexistuje ucelená metodika, která by přinášela návrh postupu zavedení nějaké formy tarifní soudržnosti.

Jednotný integrovaný tarif, který by umožňoval cestování veřejnou dopravou v České republice, v současné době neexistuje. V mnoha krajích fungují regionální integrované dopravní systémy, které jsou ale neprovázané s ostatními, chybí však provázání na celostátní úrovni. Neexistence jednotného tarifu je problémem i pro plánovanou liberalizaci trhu v drážní osobní dopravě. Se snahou vyřešit výše uvedené problémy přichází tato nová metodika.

Problematika tarifní soudržnosti však velmi úzce souvisí rovněž s otázkami jednotného nosiče jízdního dokladu, který sice není předmětem této metodiky, ale i přesto autoři dokumentu považují tuto záležitost za hodnou pozornosti. V této souvislosti lze zmínit dva projekty realizované v rámci podpory Technické agentury České republiky:

- 1) Projekt Technická podpora a metody pro ověřování interoperability odbavovacích a informačních systémů ve veřejné dopravě (TA02030435, 2012-2015) realizovaný ČVUT v rámci programu Alfa TAČR, v rámci kterého se vytvořily podmínky pro ověřování podmínek shody systémů EOC, certifikační metodiky a certifikační pracoviště ČVUT.
- 2) Projekt Interoperabilita a standardizace systémů elektronického odbavení cestujících ve veřejné dopravě (TB0100MD008) realizovaný SDT v rámci projektu Beta TAČR, v rámci kterého byly vytvořeny materiály pro koncepční a metodickou činnost Ministerstva dopravy vedoucí k zajištění interoperability systémů pro platby a odbavení cestujících ve veřejné dopravě v rámci zajištění udržitelného rozvoje dopravy. Řešitel projektu: Sdružení pro dopravní telematiku.

## 5. EKONOMICKÉ ASPEKTY

### 5.1. BRUTTO A NETTO SMLOUVY

Z hlediska argumentace zvolené metodiky považují autoři metodiky za vhodné stručně nastínit základní rozdíly a důsledky smluv uzavíraných mezi objednatelem a dopravcem v tzv. brutto a netto režimu.

Brutto smlouvy často s dopravci uzavírají kraje v rámci zajištění veřejných služeb cestujících veřejnou linkovou autobusovou dopravou. V rámci takových smluv pak objednatel vyhláší tarif (komplexní sortiment jízdních dokladů – jízdenky pro jednotlivou jízdu, časové předplatní jízdenky, turistické jízdenky, aj.), nařizuje dopravci jízdní řády (a často i oběhy vozidel) a stanoví standardy dopravy (požadavky na informační a odbavovací systém, požadavky na vozidlo, aj.). Tzv. netto smlouvy se naopak velice často využívají pro zajištění železniční veřejné dopravy. V rámci těchto smluv naopak dopravce svůj tarif definuje zpravidla zcela sám.

Oba dva režimy, brutto i netto, v sobě kombinují řadu přínosů a naopak komplikací, které stručně shrnuje následující srovnání.

Při uzavření brutto smlouvy mezi objednatelem a dopravcem nese riziko tržeb objednatel (zpravidla stát nebo samosprávný celek). Toto řešení přináší především tyto důsledky:

- Dopravce nemá motivaci vybírat tržby, protože nenesení riziko tržeb; svou ekonomickou existenci má zajištěnu skrze přerozdělení tržeb a dorovnání ztráty z veřejných rozpočtů;
- Dopravce má pouze omezené možnosti, jak zkvalitňovat své služby, navíc zde chybí motivace → v prostředí IDS je řešeno nastavením standardů kvality ve spojení s kontrolní činností a systémem postihů (variantně bonusů/malusů);
- Tarif vyhláší objednatel, je zde silné regulační postavení objednatele → vzhledem k tomu, že kraj je zákonem definován jako regulátor, může být na úrovni krajských objednatelů tarif vyhlášován skrze nařízení kraje o maximální ceně;
- Zpravidla zvýšené dopady na státní/komunální rozpočet;
- Tento model funguje v rámci integrovaných dopravních systémů na místní či krajské úrovni → efektivita systému je/bude zajišťována prostřednictvím výběrových řízení (cena za kilometr při nadefinované úrovni kvality a struktuře výkonů).

Při uzavření netto smlouvy mezi objednatelem a dopravcem nese riziko tržeb naopak dopravce, což s sebou nese následující aspekty:

- Dopravce je silně motivován vybírat tržby → projevuje se tržní chování (nastavení tržní ceny) a boj o cestujícího;
- Dopravce je motivován nabízet vysokou kvalitu služeb;
- Dopravce je motivován chovat se ekonomicky, tedy snižovat náklady a zvyšovat efektivitu.

## 5.2. ZPŮSOB VYHLÁŠENÍ TARIFU

Otázka způsobu vyhlášení jednotného tarifu je úzce provázána s problematikou uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci v tzv. brutto nebo netto režimu. V tzv. brutto režimu cestující platí dopravci jízdné, dopravci je poskytována za předem sjednaných podmínek z veřejných rozpočtů kompenzace a obchodní riziko spojené s výší tržeb nese objednatel (tj. na dopravce není přenášeno riziko spojené s tržbami), zatímco v netto režimu je obchodní riziko spojené s výší tržeb z jízdného plně na vrub dopravce. Vedle toho existují i smíšené smlouvy, ve kterých se oba režimy kombinují, např. jde o netto smlouvu, kdy je však riziko tržeb rozděleno stejným dílem mezi objednatele a dopravce.

Z hlediska vyhlášení tarifu existují tři způsoby:

1. Dohoda dopravců na jednotném tarifu - zde existují reálné obavy z možných negativních dopadů v oblasti hospodářské soutěže (ÚOHS). Případné stanovení společné ceny musí v každém případě odpovídat ustanovením §2 zákona o cenách č. 526/1990 Sb.
2. Vyhlášení jednotného tarifu objednatelem, kdy v případě národního tarifu je toto oprávněno činit Ministerstvo financí ČR např. prostřednictvím Cenového výměru MF ČR. Tento způsob eliminuje zejména riziko napadení ze strany ÚOHS. Stát dorovnáva dopravcům ztrátu z přijetí jednotného tarifu. V případě jednotného tarifu železniční dopravy se však bude zpravidla jednat o tarif vyšší než je tarif dopravce.
3. Formou nabídkových řízení a uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Součástí těchto smluv budou ustanovení jednotného tarifu železniční dopravy a podmínky jeho přijetí.<sup>10</sup>

## 5.3. ROZÚČTOVÁNÍ TRŽEB

### 5.3.1. PROTARIFOVACÍ ZTRÁTA Z JEDNOTNÉHO TARIFU

Protarifovací ztráta vzniká rozdílem v tržbách mezi původními tarify dopravců a novým jednotným tarifem. Aby nedošlo hned z počátku k nutnosti krytí protarifovací ztráty objednatelem, musí být jednotný tarif navržen tak, aby protarifovací ztráta byla nulová. Rozdílná cena jízdného u jednotlivých dopravců a zcela odlišná konstrukce tarifu budou mít ale velký vliv na celkové tržby z jednotného tarifu.

Jednotný tarif bude konstruován jako tarif zónově-relační, protarifovací ztráta tedy bude moci vznikat jak při cestě uvnitř zóny, tak při některých cestách mezi tarifními zónami (relaci).

Při cestě mezi tarifními zónami je možné cestu rozdělit ve výchozí a cílové tarifní zóně do tří oblastí:

- oblast, ve které cestující zaplatí vyšší jízdné než v ryze kilometrickém tarifu;
- oblast, ve které cestující zaplatí stejné jízdné jako v ryze kilometrickém tarifu;

---

<sup>10</sup> Součástí podmínek budou rovněž požadavky na poskytování některých informací (jízdní řády, aktuální poloha vlaků, ceny jízdného, aj.).

- oblast, ve které cestující zaplatí nižší jízdné než v ryze kilometrickém tarifu (vzniká protarifovací ztráta).

Jednotný tarif bude protarifovací ztrátě, která by mohla vzniknout při jeho zavádění, čelit následujícími způsoby:

- volbou zónově-relačního tarifního systému, který zabezpečuje vysokou adresnost spotřeby dopravního výkonu cestujícími;
- kvalitním clearingem tržeb;
- citlivým stanovením tarifních jednic mezi jednotlivými tarifními zónami, které bude stanovováno s cílem zabránit poklesu tržeb;
- integrace veřejné dopravy spojená s používáním jednoho jízdního dokladu bude pro cestující natolik zajímavá, že jí postupně začnou pro své cesty využívat i další cestující, kteří dnes dávají přednost individuální automobilové dopravě.

V dalších fázích se zavedením jízdních dokladů obdobných švýcarskému HalbtaxAbo a GeneralAbo, příp. dalších tarifních nabídek, bude muset být protarifovací ztráta z těchto jízdních dokladů hrazena objednatelům (viz kap. 3.2.2 Principy stanovení jednotného tarifu). Uvedené jízdní doklady by ale měly velkou měrou přispět k zatraktivnění jednotného tarifu ale i veřejné osobní dopravy v ČR jako celku.

### 5.3.2. CLEARING TRŽEB

Clearing tržeb v systému jednotného tarifu bude založen na vícefázovém získávání potřebných dat. V případě jízdních dokladů zakoupených na konkrétní trasu (jízdní doklad pro pevně stanovenou nástupní a výstupní zónu) budou využívána data z centrálního prodejního systému, která budou v definovaných intervalech předávána do zúčtovacího centra. V případě časového jízdného síťového charakteru (bez určení konkrétní trasy) budou data získávána z centrálního prodejního systému, z pravidelně prováděných přepravních průzkumů a průzkumů skladby jízdních dokladů. Navíc lze doporučit ověření prostřednictvím dotazníkového průzkumu za účelem zjištění všech cest v síti za dané období na vybraném vzorku cestujících. Získaná data budou důležitá pro kalibraci parametrů rozúčtovacího vzorce.

Provádění přepravních průzkumů bude mít na starosti např. složka Ministerstva dopravy z důvodu zajištění nezávislosti a hodnověrnosti získaných dat. Přepravní průzkumy budou prováděny pravidelně minimálně jednou za kalendářní rok.

Rovněž bude docházet k pravidelnému průzkumu výše tarifů jednotlivých dopravců zapojených do systému jednotného tarifu a to minimálně jednou za kalendářní rok.

#### 5.4. VZTAH K IDS (KRAJŠTÍ OBJEDNATELÉ)

Jednotný tarif nebude nahrazovat jednotlivé tarify integrovaných dopravních systémů na úrovni krajů, ale bude existovat paralelně jako nadstavbový tarif v případě dálkových cest resp. cest mimo IDS. V oblastech, kde není dosud vytvořený IDS, nebo v oblastech, kde nejsou podmínky ke vzniku IDS ideální, může systém jednotného tarifu vytvářet navíc určitou integrační platformu zajišťující základní míru tarifní soudržnosti v těchto oblastech.

Vzhledem k tomu, že krajské tarify IDS nedosahují výše obyčejného jízdného tarifu TR10, ze kterého bude jednotný tarif svou cenovou úrovní vycházet, autoři nepředpokládají, že by ho cestující na vnitro krajských relacích využívali, resp., že by byl pro tarif IDS konkurencí.

Pro relace uvnitř jednoho IDS bude primárně vydávána jízdenka s tarifem IDS. V návaznosti na předchozí odstavec bude národní tarif použitý zpravidla pouze pro relace, ve kterých je minimálně jeden bod mimo výchozí IDS. Rovněž bude umožněno libovolné lomení tarifu např. v posledním bodě výchozího příp. v prvním bodě cílového IDS apod. Podmínkou ale bude, aby tarif příslušného IDS platil v daném vlaku (např. v rychlíku), který se cestující rozhodne využít, a aby k lomení jízdného došlo v bodě, kde bude cestující přestupovat (na jiný vlak/na jiný druh vlaku příp. jiný druh dopravy).

Cestující se však tímto rozhodnutím zbavuje na části své cesty práv vyplývajících ze společných SPP systému jednotného tarifu, jelikož se bude jednat o dvě či více samostatných jízdenek (jízdenka IDS + jízdenka národního tarifu). Další informace ke vztahu jednotného tarifu a tarifu IDS viz kapitola 3.2.3 Konstrukce jednotného tarifu.



## 6. SROVNÁNÍ S ŘEŠENÍM TZV. „VOUCHERU“

Součástí předkládané metodiky je v souladu se zadáním MD ČR prověření alternativního řešení, které MD ČR nastínilo v dokumentu „Možnosti rozvoje tarifní integrace“ (diskusní materiál k problematice tarifní integrace na železnici – verze duben 2016).

V uvedeném dokumentu jsou položeny dvě klíčové otázky:

1. Je vhodným nástrojem tarifní integrace, aby cestující měl možnost uzavření jedné přepravní smlouvy v celé délce přepravy mezi výchozí a cílovou stanicí?<sup>11</sup>
2. Je vhodným nástrojem tarifní integrace, aby měl cestující možnost zakoupení jízdního dokladu mezi jakýmkoliv dvěma body české železniční sítě, který bude otevřený pro všechny spoje určitého druhu uvedené v jízdním řádu pro určité období?<sup>12</sup>

### 6.1. SYSTÉM TZV. KILOMETRICKÉHO VOUCHERU

Alternativní řešení MD ČR v podobě tzv. kilometrického voucheru reaguje na uvedené otázky různě. Na první otázku odpovídá NE s tím, že jedinou klíčovou otázkou je existence průběžného tarifu bez garance přestupů a bez zajištění jednotných smluvních přepravních podmínek. Na druhou otázku odpovídá ANO. Návrh předpokládá, že bude možnost nastoupit s voucherem do vlaku jakéhokoliv dopravce, přičemž až nástupem do vozidla příslušného dopravce bude uzavřena přepravní smlouva.<sup>13</sup>

Zjednodušeně tedy lze tvrdit, že jde o systém, ve kterém si cestující kupuje pouze jakýsi poukaz na relaci z bodu A do bodu B. Tento poukaz se stává jízdenkou až v okamžiku nástupu do konkrétního vlaku resp. validací poukazu. Autoři předpokládají, že v tomto systému by muselo dojít k centrálnímu stanovení ceny za kilometr (→ kilometrický tarif). Tato cena by však s ohledem na zachování režimu netto smluv v objednávce výkonů v železniční dopravě musela být vyšší než cena tarifů jednotlivých dopravců (→ viz rizika narušování hospodářské soutěže zmíněná v předchozích kapitolách).

Na základě bližšího zkoumání tohoto řešení autoři považují za nutné zmínit vybrané aspekty, jejichž význam a způsob řešení by měly být předmětem další odborné diskuze:

- SYSTÉM BEZ GARANCÍ PRO CESTUJÍCÍHO – řešení nepředpokládá vznik jednotných smluvních přepravních podmínek, což je z hlediska zajištění základních garancí v případě přestupů v síti, zpoždění a kompenzací/reklamací pro cestujícího neatraktivní a může působit demotivačně (zejména při opakované negativní zkušenosti) zvláště s ohledem na skutečnost, že v současnosti je cestující v naprosté většině případů zvyklý na jednotné smluvní přepravní podmínky, a to jak z prostředí integrovaných dopravních systémů, tak i z prostředí železniční sítě vlivem dosud

<sup>11</sup> Ministerstvo dopravy ČR (2016) Možnosti rozvoje tarifní integrace. *Diskusní materiál k problematice tarifní integrace na železnici*. Praha: MD ČR, s. 13.

<sup>12</sup> Tamtéž, s. 15.

<sup>13</sup> Tamtéž, s. 22.

dominantního postavení Českých drah, a. s. Zavedením takového systému by tedy došlo ve srovnání se současnou situací ke zhoršení stavu z hlediska postavení cestujícího.

- OTÁZKA JEDNOTNÉHO PŘÍSTUPOVÉHO MÍSTA – řešení zmiňuje pouze možnost a nikoliv nutnou podmínku vzniku jednotného přístupového místa pro cestujícího (vyhledávání spojení včetně všech potřebných informací o spojení, možnost zakoupení vouchery resp. jízdního dokladu).
- CELOSÍTOVÁ JEDNOTKOVÁ CENA ZA KILOMETR – v systému kilometrického vouchery je jednotková cena za kilometr stejná v celé síti, což může být nevýhodné například pro relace, kde jsou nabízeny různé akční nabídky dopravců. V případě uvažované degrese kilometrického tarifu je tato degrese stanovena systémově a tudíž nelze efektivně reagovat na komerční nabídky nebo vývoj přepravní poptávky v jednotlivých relacích, což naopak autory navrhovaný zónově-relační tarif umožňuje.
- SLOŽITÝ SYSTÉM ADMINISTRACE – v případě krátkých vzdáleností vzniká problém s administrací jízdního dokladu, kde již v současné době není 100% odbavení všech cestujících ve vlaku. Otázka, kdo a jak bude vyplňovat/verifikovat voucher v časově velmi omezených obdobích při krátkých vzdálenostech. V systému zónově-relačního tarifu je tento problém částečně řešen prostřednictvím průzkumů a průběžné kalibrace rozúčtovacího klíče.

Systém kilometrického vouchery na druhou stranu přináší i řadu přínosů zejména z hlediska procesního a organizačního. Zavedení a provoz takového systému bude organizačně podstatně jednodušší a bude mít menší nároky na administrátora systému (Ministerstvo dopavy ČR). Z pohledu cestujícího může být systém kilometrického vouchery v případě existence jednotného nosiče lépe pochopitelný → cestující by získali jednotný nástroj odbavování cestujících napříč do systému zapojených dopravců.

Vzhledem k výše zmíněným aspektům, které systém kilometrického vouchery otevírá, se autoři doporučují přiklonit k systému zónově-relačního tarifu, ve kterém cestující uzavírá jednu přepravní smlouvu mezi jakýmkoliv dvěma tarifními body v české železniční síti. V systému tedy existují jednotné smluvní přepravní podmínky, které jsou stanoveny alespoň v základních obrysech tak, aby cestujícím garantovaly základní práva a ukládaly základní povinnosti. Autoři vycházejí z přísnějšího výkladu Nařízení EP a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě, dle kterého by měl i jednotný tarifní systém garantovat cestujícím stejná práva, která toto nařízení nařizuje jednotlivým železničním podnikům.<sup>14</sup> Autoři rovněž připomínají důvody, které vedly k vytvoření Nařízení EP a Rady č.1371/2007 a na které toto Nařízení odkazuje. Jedná se o následující:

- V rámci společné dopravní politiky je důležité chránit práva cestujících v železniční přepravě a zlepšovat kvalitu a efektivitu železniční přepravy osob.

---

<sup>14</sup> Ačkoliv má Česká republika sjednaný odklad účinnosti tohoto nařízení, v cílovém stavu autoři s účinností tohoto nařízení počítají.

- Sdělení Komise „Strategie spotřebitelské politiky v letech 2002 až 2006 stanoví cíl dosáhnout v oblasti dopravy vysoké úrovně ochrany spotřebitele v souladu s č. 153 odst. 2 Smlouvy.
- V železniční přepravě je cestující slabší stranou přepravní smlouvy a jeho práva v tomto ohledu proto musí být chráněna.
- Železniční podniky by měly spolupracovat na usnadnění přechodu cestujících v železniční přepravě od jednoho provozovatele k jinému poskytováním přímých přepravních dokladů, pokud je to možné.

Autoři jsou rovněž názoru, že je v současnosti ve společnosti obecně kladen větší důraz na úroveň poskytované služby. A to nejen ze strany zákazníka - spotřebitele služby, ale rovněž i z pohledu iniciativy orgánů EU např. vytvořením Nařízení EP a Rady č. 1371/2007. Uvedený trend lze doložit i vývojem služeb u jednotlivých dopravců např. ve zlepšování pro zákaznického přístupu v systému reklamací či kompenzací apod.

Z tohoto důvodu se jeví, že obě varianty jsou principiálně možné, přičemž jak systém „kilometrického voucheru“, tak i model „zónově-relačního tarifu“ navrhovaný v této metodice mohou vést k usnadnění tarifního odbavení cestujících ve veřejné dopravě. Vzhledem k tomu, že nejvhodnějším termínem zahájení fungování celého systému by byl prosinec 2019 (kdy končí svou platnost stávající Smlouva o závazku veřejné služby v drážní osobní dopravě ve veřejném zájmu na zajištění dopravních potřeb státu na období od 1. 1. 2010 do konce platnosti JŘ 2018/2019 a bude nutno sjednat nové smlouvy o veřejných službách, kde už by zásady jednotného tarifu měly být zakotveny), je vhodné posuzovat s časových a procesních důvodů dále jak zavedení systému kilometrického voucheru, tak i systém zónově-relačního tarifu, případně navrhnout model, který spojí přednosti obou modelů do jednoho řešení, přičemž nalezení takového komplexu nebylo v časových možnostech této metodiky a je otázkou pro další sledování této myšlenky v budoucím období.

## 6.2. SYSTÉM ZÓNOVĚ-RELAČNÍHO TARIFU A JEDNOTNÝCH SPP

Autoři si byli při volbě řešení počítající se zónově-relačním tarifem a jednotnými smluvními přepravními podmínky vědomi procesní i technické složitosti přípravy takového systému. Zvolené řešení zónově-relačního tarifu a jednotných SPP bylo s ohledem na rizika systému kilometrického voucheru zvoleno především z důvodů, které jsou součástí srovnání systému kilometrického tarifu a zónově-relačního tarifu a systému samostatných SPP a jednotných SPP (jedné přepravní smlouvy).

### 6.2.1. SROVNÁNÍ KILOMETRICKÉHO A ZÓNOVĚ-RELAČNÍHO TARIFU

	<b>KILOMETRICKÝ TARIF</b>	<b>ZÓNOVĚ-RELAČNÍ TARIF</b>
<b>CENA</b>	Neumožňuje pružně reagovat cenovou politikou na vnější vlivy na přepravní poptávku či jiné komerční nabídky. Princip degrese je stanoven systémově a neumožňuje flexibilní účinek v konkrétní relaci.	Umožňuje flexibilním nastavením počtu tarifních jednic v dané relaci pružně reagovat na komerční nabídky případně na vývoj přepravní poptávky (stimulace růstu, regulace poptávky apod.). Úprava se přitom vždy dotkne jen jedné požadované relace a nepřenáší se do většího území.
<b>VÍCE MOŽNOSTÍ TRAS</b>	Každá varianta trasy z bodu A do bodu B má jedinečný počet kilometrů a tedy i rozdílnou cenu. Nutnost vždy určovat konkrétní bod „přes“.	Cena z bodu A do bodu B bude jednotná. Bude existovat seznam povolených cest, pro které bude vždy platná jednotná cena → větší otevřenost systému.
<b>FLEXIBILITA SYSTÉMU</b>	Žádný stávající IDS nevyužívá kilometrický tarif. Při zapojení veřejné linkové dopravy mimo IDS přináší kilometrický tarif riziko velkého cenového rozptylu mezi dvěma tarifními body.	Zónově-relační tarif je schopný do sebe pojmout tarify zónové (speciální případ zónově-relačního tarifu s délkou hrany mezi tarifními zónami o velikosti 1) příp. i tarif pásmový.

## 6.2.2. SROVNÁNÍ SYSTÉMU SAMOSTATNÝCH SPP A JEDNOTNÝCH SPP

	<b>SAMOSTATNÉ SPP</b> <b>(více přepravních smluv)</b>	<b>JEDNOTNÉ SPP</b> <b>(jedna přepravní smlouva)</b>
<b>GARANCE</b>	Zhoršení oproti současnému stavu. Cestující není chráněn v případě přestupů a návazností. Uživatelsky méně atraktivní systém.	Systém veřejné dopravy slouží v první řadě cestujícím a z tohoto důvodu by měly být cestujícímu garantována alespoň základní práva a povinnosti, které budou stanoveny v jednotných SPP. Upraven bude jak systém kompenzací (kdo hradí, komu se účtuje výše kompenzace), tak i další návazná ustanovení.
<b>VYPLÁCENÍ KOMPENZACÍ CESTUJÍCÍM</b>	Cestující uplatňuje svá práva u toho konkrétního dopravce, který případné zpoždění způsobil. Dopravce ze svých systémů lehce ověří, k jak velkému zpoždění došlo a na jakou kompenzaci má cestující nárok.	Cestující uplatní svá práva zpravidla u posledního dopravce, kterého k realizaci cesty využije. Pro ověření velikosti zpoždění musí mít tento dopravce přístup do centrálního systému, ve kterém budou tato data spravována. Kompenzaci zaplatí poslední dopravce i přesto, že v jím zajišťovaném spoji ke zpoždění nedošlo. Takový dopravce má nárok kompenzaci přefakturovat dopravci, který zpoždění způsobil. Sporné případy bude posuzovat Ministerstvo dopravy, jako subjekt spravující jednotný tarif. To s sebou zřejmě ponese nárůst agendy Ministerstva dopravy.

Výhodou systému jednotného tarifu bude jeho dostupnost. Předpokladem k naplnění tohoto atributu bude zřízení **centrálního systému pro prodej jízdních dokladů**. Tento krok nebude důležitý jen z hlediska zakoupení vlastního jízdního dokladu, ale v souvislosti s uzavřením jedné přepravní smlouvy bude poskytovat další důležité informace:

- Budou stanoveny minimální doby přestupu pro každý uzel v síti (v první fázi mezi vlaky navzájem, v dalších fázích i mezi dalšími módy dopravy např. v rámci IDS) → povinnost stanovit tyto minimální doby přestupu bude příslušet MD ČR ve spolupráci s krajskými objednateli a koordinátory;

- Budou stanoveny minimální čekací doby spojů v různých segmentech dopravy (prémiová, dálková, meziregionální, regionální apod.);
- Výše uvedené informace bude zohledňovat vyhledávací a rezervační systém při vyhledávání spojení a následné koupi jízdního dokladu.

### 6.2.3. DOPORUČENÍ

Na základě výše zmíněného srovnání a uvedených argumentů se autoři doporučují přiklonit k systému zónově-relačního jednotného tarifu, kde bude cestující uzavírat jednu přepravní smlouvu, tudíž budou stanoveny alespoň minimální smluvní přepravní podmínky systému.

Autoři vidí tyto základní důvody tohoto doporučení:

- Pružnost tarifu;
- Garance pro cestujícího → nový systém nebude tedy zhoršením oproti stávajícímu stavu;
- Existence centrálního systému pro prodej jízdních dokladů;
- Území je rozděleno do geografických obvodů (tarifních zón), ve kterých platí jedna cena, při cestách přes více zón je cena odvozena od projeté vzdálenosti – relace;
- Umožňuje sjednocení kilometrických tarifů v drážní osobní dopravě, veřejné linkové autobusové dopravě a současných tarifů MHD tím, že sjednocuje železniční stanice a zastávky, zastávky veřejné linkové autobusové dopravy a zastávky MHD do jedné tarifní zóny;
- Ponechává velkou samostatnost jednotlivým zónám (např. městům s MHD), kterým umožňuje stanovit výši tarifu v dané zóně dle rozhodnutí samosprávy města;
- Možnost přiřazení tržeb místu jejich vzniku a tím možnost identifikovat místo spotřeby dopravního výkonu;
- Jedna cena v celé obci → všechny zastávky/stanice, které se nacházejí ve všech jejích částech, budou patřit do jedné zóny;
- Menší přepravní nespravedlnost ve srovnání se zónovým tarifem;
- Odstraňuje nepřestupnost v liniových tarifech, dobré dopravní řešení spolu s vhodnými cenami může podpořit mobilitu cestujících, která může generovat větší tržby a snižovat potřebu dotací.

## 7. POPIS UPLATNĚNÍ CERTIFIKOVANÉ METODIKY

Předkládaná metodika je z hlediska procesního a organizačního zajištění určena primárně pro následující výčet orgánů státní správy a samosprávy:

- Ministerstvo dopravy ČR
- Ministerstvo financí ČR (vyhlášení tarifu)
- Krajské úřady 13 krajů a Magistrát hlavního města Prahy
- Objednatelé regionální dopravy a koordinátoři integrovaných dopravních systémů, pokud jsou zřízeni
- Regulátor železniční dopravy
- Magistráty a městské úřady měst s městskou hromadnou dopravou (objednatele MHD)

## 8. VYMEZENÍ POJMŮ

V souvislosti s mnohdy víceznačným výkladem některých pojmů považují autoři předkládané metodiky za nutné uvést stručné vymezení pojmů.

**JEDNOTNÝ TARIF** stanovuje výši jízdného a přepravného, způsob nabytí a platnost jízdních dokladů a způsob jejich použití.

V otázce vlastního pojmu „jednotný tarif“ považují autoři za důležité uvést zpřesňující výklad. Autoři tímto pojmem označují systém celostátního průběžného tarifu, který budou dopravci zapojení do tohoto systému nejen prodávat, ale i akceptovat.

**KLOUZAVÝ TARIF** znamená volitelný počátek platnosti předplatní jízdenky.

**JÍZDNÉ** je cena za přepravu osoby či osob ve veřejné dopravě.

**PŘEPRAVNÉ** je cena za přepravu spoluzavazadla nebo psa bez schránky.

**TARIFNÍ ZÓNA** je územně ohraničená oblast s železničními zastávkami/stanicemi a v budoucnu i zastávkami veřejné linkové autobusové dopravy, MHD příp. dalších druhů dopravy rozhodná k vymezení zónové platnosti jízdního dokladu. Tarifní zóna, do níž bude příslušná zastávka spadat, bude uvedena v platném jízdním řádu.

**JÍZDNÍ DOKLAD** je doklad, který opravňuje držitele k použití veřejného dopravního prostředku, a kterým cestující prokazuje uzavření přepravní smlouvy.



## 9. SEZNAM POUŽITÉ SOUVISEJÍCÍ LITERATURY

### 9.1. OBECNÉ ZDROJE

SVAZ CESTUJÍCÍCH. *Přeprava cestujících na železnici je nejvyšší za 20 let.* [online]. svazcestujicich.cz. 30. 3. 2016 [cit. 27. 4. 2016] Dostupné z [www: http://www.svazcestujicich.cz/tiskove-zpravy/622/preprava-cestujicich-na-zeleznici-je-nejvyssi-za-20-let/](http://www.svazcestujicich.cz/tiskove-zpravy/622/preprava-cestujicich-na-zeleznici-je-nejvyssi-za-20-let/).

### 9.2. PRÁVNÍ PŘEDPISY A DOKUMENTY

#### 9.2.1. PRÁVNÍ PŘEDPISY EU

Nařízení EP a rady č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70,

Směrnice EP a Rady č. 34/2012, o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru,

Směrnice EP a Rady č. 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 (liberalizace mezinárodní osobní železniční dopravy)

Směrnice EP a Rady č. 2007/59/ES, o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 869/2014, o nových službách v osobní železniční dopravě,

Nařízení EP a Rady č. 1371/2007, o právech a povinnostech cestujících v železniční dopravě,

Nařízení EP a Rady č. 181/2011, o právech a povinnostech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2014,

Směrnice č. 2010/40/EU, o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy,

Čtvrtý železniční balíček: Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2012/34/EU. File: 7 July 2016.

Nařízení (ES) č. 169/2009, o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách,

Směrnice č. 2014/24/EU, o zadávání veřejných zakázek,

Směrnice č. 2014/25/EU, o zadávání zakázek subjektům vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb,

Prováděcí nařízení (EU) č. 2015/10, o kritériích pro žadatele o přidělení kapacity železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího nařízení (EU) 870/2014,

### 9.2.2. PRÁVNÍ PŘEDPISY A DOKUMENTY ČR

Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících,

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,

Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících,

Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace,

Vyhláška č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,

Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů,

Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,

Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech, ve znění pozdějších předpisů,

Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním majetku, ve znění pozdějších předpisů,

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

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

Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích,

Zákon č. 128/2000 Sb., o obcích,

Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách,

Zákon České národní rady č. 265/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů,

Cenový výměr MF č. 01/2016 ze dne 17. 11. 2015, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami,

Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020

Bílá kniha – koncepce veřejné dopravy

## 10. SEZNAM PUBLIKACÍ, KTERÉ PŘEDCHÁZELY METODICE

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR (2016) *Možnosti rozvoje tarifní integrace. Diskusní materiál k problematice tarifní integrace na železnici*. Praha: MD ČR. 24 s.

KVIZDA, M., MLSNA, P., NIGRIN, T., SEIDENGLANZ, D., TOMEŠ, Z. (2013) *Metodika optimalizace institucionálního prostředí v železniční dopravě v České republice*. Praha. 116 s.

# 11. Seznam použitých zkratek, tabulek, grafů, schémat, obrázků

## 11.1. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

CDV	Centrum dopravního výzkumu v. v. i.
ČD	České dráhy, a. s.
ČR	Česká republika
EP	Evropský parlament
EU	Evropská unie
IDS	Integrovaný dopravní systém
ITS	Inteligentní dopravní systém
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
ORP	Obec s rozšířenou působností
SPP	Smluvní přepravní podmínky
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
ZC	Zúčtovací centrum

## 11.2. SEZNAM POUŽITÝCH OBRÁZKŮ

Obr. 1 – Schéma centrálního systému