



S004P00Z503S

# Smlouva o spolupráci při zajišťování a rozvoji IDS JMK

uzavřená podle § 51 zákona č. 40/1964 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů a podle § 24 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů

## I.

### Smluvní strany

#### Jihomoravský kraj

zastoupený: JUDr. Michalem Haškem, hejtmanem

sídlo: Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

IČ: 70888337

DIČ: CZ70888337

bankovní spojení:

Číslo účtu

výdajový účet  
příjmový účet

(dále jen: Jihomoravský kraj nebo JMK)

a

#### Město Hodonín

se sídlem: Masarykovo nám. 1, 695 35 Hodonín

zastoupené: Mgr. Jiřím Mrákou – starostou města

IČ: 00284891

DIČ: CZ699001303

Bankovní spojení:

Číslo účtu:

(dále jen: město Hodonín)

## II.

### Preambule

1. Smluvní strany prohlašují, že k zajištění a rozvoji účelné, efektivní a kvalitní dopravní obslužnosti v rámci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále jen „IDS JMK“) uzavřely Konvenci Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (dále jen „Konvence“) a uzavírají tuto smlouvu.
2. Smluvní strany se dohodly na vzájemné spolupráci při zajištění dopravní obslužnosti území Jihomoravského kraje včetně města Hodonína, formou integrovaného dopravního systému spočívající v integraci veřejné linkové dopravy a železniční dopravy objednávané JMK, městské hromadné dopravy objednávané městem Brnem a městských autobusových doprav objednávaných příslušnými městy.
3. Koordinátorem IDS JMK je společnost KORDIS JMK spol. s r.o. (dále jen „KORDIS“), jejímiž jedinými společníky jsou město Brno a JMK.

## III.

### Principy spolupráce při zajišťování IDS JMK a při jeho rozvoji

#### a. Princip spolupráce při podpoře a rozvoji veřejné dopravy

Smluvní strany se zavazují vzájemně spolupracovat na rozvoji veřejných služeb při přepravě cestujících na území Jihomoravského kraje.

#### **b. Princip společného dopravního řešení, tvorby a konzultace jízdních řádů**

1. Město Hodonín je objednatelem městské autobusové dopravy na linkách v Hodoníně a ve svém zájmovém území. Město Hodonín má zájem zajistit městskou autobusovou dopravu na svém území v rámci systému IDS JMK.
2. Jihomoravský kraj je objednatelem veřejné linkové dopravy a regionální železniční dopravy ve svém zájmovém území. JMK má zájem zajistit oba druhy veřejné dopravy formou integrovaného dopravního systému. Pro JMK je v souladu s principy integrace veřejné dopravy zpracováván Plán dopravní obslužnosti území.
3. JMK a město Hodonín se zavazují vzájemně a v dostatečném předstihu informovat o záměrech změn ve způsobu a rozsahu zajištění dopravní obslužnosti a v případě, že o to některá ze smluvních stran projeví zájem, tyto záměry společně v dostatečném předstihu projednat.
4. JMK a město Hodonín se zavazují, že významné změny v organizaci dopravy a jízdních řádech v rámci IDS JMK mohou provádět každoročně k prosincovému celostátnímu změnovému termínu jízdních řádů. Jízdní řády budou zpracovány tak, aby je v souladu s ustanovením § 7 odst. 4 vyhl. č.388/2000 Sb., o jízdních řádech veřejné linkové osobní dopravy, v platném znění, mohly příslušné dopravní úřady postoupit do celostátního informačního systému o jízdních řádech nejpozději 15 pracovních dnů před začátkem jejich platnosti. Budou zpracovány v předstihu tak, aby je bylo možné zveřejnit v knižní formě před celostátním změnovým termínem.
5. JMK a město Hodonín se zavazují, že v případě nutnosti změn v jízdních řádech v průběhu roku se budou o těchto záměrech v dostatečném předstihu navzájem informovat a na pracovní skupině IDS JMK zkoordinují termíny těchto změn. Na základě těchto záměrů budou zpracovány aktualizace dopravních plánů. Záměr změn jízdních řádů bude v takovém předstihu, aby bylo možné jízdní řády zpracovat obvyklými způsoby, umísťovat je na webovou stránku, poskytovat je pro možnost celostátního vyhledávače dopravních spojení.

#### **c. Princip ekonomiky systému a rozúčtování tržeb**

1. Ekonomika systému IDS JMK včetně toku kompenzací a rozúčtování tržeb z jízdného je popsána v Příloze č. 1 Část I. Standardy finančních toků v systému IDS JMK a Příloze č. 1 Část II. Ekonomika systému IDS JMK, které jsou součástí této smlouvy.
2. Informace o výši tržeb z jízdného a ztráty ze žakovského jízdného v tarifu IDS JMK dopravce Města Hodonína bude KORDIS pravidelně měsíčně poskytovat oběma smluvním partnerům, JMK a městu Hodonín.

#### **d. Principy Tarifu IDS JMK (dále jen Tarif)**

1. Cílem Tarifu je jeho co největší jednoduchost a přehlednost.
2. Smluvní strany usilují o maximální sjednocení cen jednorázových i předplatních jízdenek v rámci městské a regionální veřejné dopravy.
3. Jakékoliv požadavky na změnu Tarifu budou vždy projednány na nejbližší Tarifní sekci Pracovní skupiny IDS JMK a následně v Pracovní skupině IDS JMK.
4. Smluvní strany berou na vědomí, že Tarif IDS JMK musí být projednán rovněž s dalšími objednateli v systému IDS JMK, tedy s ostatními městy, které objednávají městskou dopravu na svém území.
5. Smluvní strany berou na vědomí, že doba potřebná pro nabytí účinnosti nového Tarifu od vznesení požadavku na jeho změnu činí 6 měsíců, které zahrnují dobu potřebnou k projednání návrhu se všemi objednateli, projednání v samosprávných orgánech, vyhlášení nového tarifu dopravci a zahájení prodeje jízdních dokladů v předstihu minimálně 14 dnů.

#### **e. Princip společného informování veřejnosti**

1. Smluvní strany se zavazují vzájemně spolupracovat při informování veřejnosti o změnách ve veřejné dopravě a o záležitostech spojených s veřejnou dopravou.
2. Město Hodonín a JMK se zavazují poskytovat bezplatný prostor k informování o IDS JMK ve svých informačních médiích a informačních centrech.
3. Smluvní strany se zavazují vzájemně spolupracovat při rozvoji a budování informačních zařízení pro cestující ve formě statických i elektronických zařízení (např. vývěsky, elektronické informační panely, apod.).
4. Provoz elektronických informačních zařízení bude vždy vycházet z technických parametrů Centrálního dispečinku IDS JMK, který shromažďuje údaje o odjezdech všech vozidel zařazených do IDS JMK.

#### **f. Princip technických a provozních standardů**

1. V rámci IDS JMK jsou vytvořeny Technické a provozní standardy IDS JMK, tvořící zejména standard vybavení zastávek a označků, standard podoby jízdních řádů, standard vozidel IDS JMK včetně vybavení odbavovacím, informačním a komunikačním zařízením, standard provozní zálohy, standard garance návaznosti, čekacích dob a dispečerského řízení, standard výluk a omezení dopravy, standard jízdních dokladů, standard odbavení cestujících, prodeje jízdních dokladů a informačních center, standard dopravních výkonů.
2. Smluvní strany se dohodly respektovat při zadávání veřejných zakázek na zabezpečení veřejné dopravy Technické a provozní standardy IDS JMK a zajistit v dostatečném předstihu před zahájením výběrového řízení konzultaci zadávacích podmínek s koordinátorem IDS JMK.
3. JMK i město Hodonín se zavazují ve smluvních ujednáních na zabezpečení veřejné dopravy dopravcem zajistit dodržování veškerých podmínek přepravy a standardů přepravy v IDS JMK.

#### **g. Princip přípravy investičních záměrů v IDS JMK**

1. Smluvní strany se zavazují vzájemně konzultovat investiční i provozní záměry, které by měly v zájmovém území JMK a města Hodonín vliv na provoz veřejné dopravy. JMK i město Hodonín se zavazují poskytovat KORDIS informace o rozvojových investičních záměrech (např. nová obytná výstavba, pracovní příležitosti), aby bylo možné zajistit obsluhu uvedeného území veřejnou dopravou.

### **IV.**

#### **Trvání, skončení smluvního vztahu**

1. Tato smlouva se uzavírá na dobu neurčitou.
2. Smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami po jejím předchozím schválení zastupitelstvy města Hodonína a JMK.
3. Tato smlouva může být ukončena dohodou smluvních stran nebo výpovědí kterékoli smluvní strany. Výpovědní lhůta činí 12 kalendářních měsíců a počíná běžet od prvního dne následujícího měsíce po doručení výpovědi.
4. Při ukončení této smlouvy smluvní strany vypořádají vzájemné závazky nejpozději do 60 dnů od skončení smluvního vztahu.

## V.

### Závěrečná ustanovení

1. Smluvní strany prohlašují, že údaje uvedené v článku I. této smlouvy jsou úplné, a zavazují se, že případné změny výše uvedených údajů oznámí bez prodlení druhé smluvní straně.
2. Smlouva může být měněna nebo doplňována pouze formou písemných číslovaných dodatků odsouhlasených zástupci všech smluvních stran.
3. Smluvní strany prohlašují, že smlouvu uzavírají svobodně a vážně, určité a srozumitelně, nikoliv v tísní a za nápadně nevýhodných podmínek.
4. Tato smlouva je sepsána ve čtyřech vyhotoveních, z nichž každá smluvní strana obdrží po dvou vyhotoveních.
5. Smluvní strany si smlouvu přečetly, s celým jejím obsahem souhlasí, což stvrzují svým podpisem.

## VI.

### Doložky

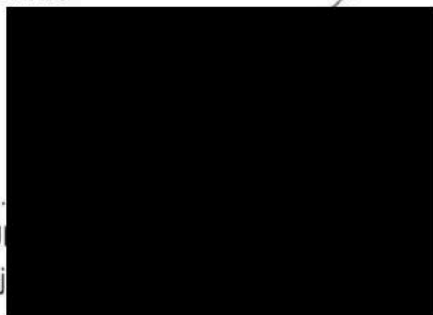
Tato smlouva byla schválena Zastupitelstvem města Hodonína na 10. zasedání, konaném dne 30.8.2011, usnesením č. 530 nadpoloviční většinou hlasů všech členů zastupitelstva města.

Tato smlouva byla schválena Zastupitelstvem Jihomoravského kraje na 14. zasedání, konaném dne 12.9.2011, usnesením č. 107/14.14 nadpoloviční většinou hlasů všech členů zastupitelstva kraje.

**Příloha č. 1** Část I. Standardy finančních toků v systému IDS JMK  
Část II. Ekonomika systému IDS JMK

V Brně dne 12 -12- 2011  
za JMK

.....  
JU  
hej



V ..... dne 14 -09- 2011  
za Město Hodonín



**Příloha č. 1  
Část I.**

**Standardy finančních toků  
v systému IDS JMK**

**Květen 2011**

## I. POVINNOSTI PLÁTCŮ DANĚ

1. Jednotliví dopravci (plátcí DPH) jsou povinni na základě příslušných ustanovení zákona o dani z přidané hodnoty v platném znění odvádět DPH z tržeb z prodeje jízdních dokladů IDS JMK (prodaných pod jejich obchodním jménem) uskutečněných v daném kalendářním měsíci příslušnému finančnímu úřadu.
2. Výsledek vzájemného přerozdělení výnosů již není předmětem zdanění dle zákona o dani z přidané hodnoty v platném znění, ale rozumí se jím pouze způsob finančního vyrovnání mezi jednotlivými dopravci realizovaný prostřednictvím KORDIS.

## II. TOKY FINANČÍ V IDS JMK

1. Tržby – tok tržeb bude oddělený od toku kompenzací a bude probíhat na základě Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s fungováním IDS JMK.
2. Kompenzace – tok kompenzací bude oddělený od toku tržeb. Kompenzace budou hrazené z prostředků státu, kraje a obcí. V IDS JMK existují dva základní druhy kompenzací:
  - kompenzace na úhradu prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku,
  - kompenzace ztráty z poskytování žakovského jízdného.

## III. POPIS TOKU TRŽEB V IDS JMK

1. Jednotliví dopravci jsou povinni údaje o tržbách v IDS JMK (bez DPH i včetně DPH) za příslušný kalendářní měsíc sdělit KORDIS do 7. pracovního dne následujícího měsíce dle čl. IV. odst. 3. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s fungováním IDS JMK takto:
  - a) Všichni dopravci zajišťující prodej jízdenek v elektronických odbavovacích zařízeních každý kalendářní měsíc dodají KORDIS v písemné podobě (poštou) přehledy o tržbách z jednorázových jízdenek a o tržbách z předplatních jízdenek s uvedením souhrnné výše tržeb za jednorázové a předplatní jízdenky bez DPH i včetně DPH. Dopravci měsíčně dodají KORDIS kopie kumulovaných údajů ze všech registrovaných elektronických odbavovacích zařízení.

Všichni dopravci zajišťující prodej jízdenek v elektronických odbavovacích zařízeních poskytnou datové soubory o prodaných jízdenkách z elektronických odbavovacích zařízení v elektronické podobě. Tyto soubory budou obsahovat podrobné údaje o všech vydaných jízdenkách, a to zejména: řidič, strojek, odpočet, číslo jízdenky, nulován, linka, spoj, tarif, evid. č. zastávky z, evid. č. zastávky do, cena, měna, datum a čas vydání. Datové soubory budou vytvořeny zvlášť pro každou linku a budou vyexportovány do souboru \*.csv. Formát datového souboru může být ze strany KORDIS po dohodě s dopravci změněn.
  - b) U organizátora prodeje předplatních jízdenek na pobočkách České pošty, s.p. a u autodopravců (dále distributor) je lhůta pro poskytnutí údajů o tržbách v IDS JMK (bez DPH i včetně DPH) za příslušný kalendářní měsíc s ohledem na zapracování údajů České pošty, s.p. stanovena odchylně od ostatních dopravců na 8. pracovní den následujícího měsíce. Údaje o členění předplatních jízdenek, vydaných Českou poštou, s.p., dle druhů a zón poskytne distributor společnosti KORDIS do 9. pracovního dne následujícího měsíce.
  - c) Dopravci, kteří zajišťují prodej jednorázových a předplatních jízdenek pod obchodním jménem DPMB, a.s. nebo pod obchodním jménem distributora, poskytnou KORDIS



přehled prodaných jednorázových i předplatních jízdenek – kopii formuláře poskytovaného měsíčně dle smlouvy s DPMB, a.s. nebo s distributorem s rozčleněním dle druhů a zón, na něž byly předplatní jízdenky vydány.

- d) DPMB, a.s. za každý kalendářní měsíc dodá KORDIS v písemné podobě počty prodaných jednorázových a předplatních přenosných jízdenek podle druhů a dále v členění: vlastní prodej z elektronických odbavovacích zařízení, vlastní prodej mimo elektronická odbavovací zařízení, komisionářský prodej rozčleněný dle jednotlivých komisionářů. Dále DPMB, a.s. dodá KORDIS v elektronické podobě datové soubory o prodeji předplatních jízdenek (výstup ze zařízení CASPRO, načtený v MS Excel). V písemné podobě dodá DPMB, a.s. přehled zvlášť o tržbách z jednorázových jízdenek a o tržbách z předplatních jízdenek bez DPH a včetně DPH.
  - e) České dráhy, a.s. (dále jen ČD) za každý kalendářní měsíc dodá KORDIS v elektronické podobě datové soubory o prodeji jednorázových jízdenek (výstup ze zařízení UNIPOK, načtený v MS Excel). ČD, a.s. dále dodá KORDIS v elektronické podobě datové soubory o prodeji předplatních jízdenek (výstup ze zařízení UNIPOK, načtený v MS Excel). V písemné podobě ČD, a.s. dodá KORDIS sumáře za prodej jednorázových i předplatních jízdenek včetně DPH a bez DPH.
2. KORDIS do 5 pracovních dnů od obdržení údajů o tržbách od všech dopravců v systému IDS JMK provede výpočet podílů výnosů jednotlivých dopravců za uplynulý měsíc v souladu s Přílohou č. 1 Částí II. Ekonomika systému IDS JMK. Do tohoto výpočtu budou zahrnuty částky tržeb z prodaných dokladů IDS JMK již bez DPH (pouze základem DPH – oddaněné).
  3. Výpočet bude zpracován pro každou ekonomickou jednotku samostatně na základě výkonů příslušného dopravce v IDS JMK. Výsledek výpočtu podílů výnosů v dané ekonomické jednotce / jednotkách jednotlivým dopravcům zasílá KORDIS emailovou poštou a rovněž v přehledu i doporučeným dopisem neprodleně po jeho provedení. Na základě písemných zúčtovacích pokynů KORDIS bude provedeno finanční vyrovnání dopravců v IDS JMK. V písemném zúčtovacím pokynu pro dopravce, který má platební povinnost vůči KORDIS, stanoví KORDIS lhůtu jeho splatnosti, která činí 8 kalendářních dnů ode dne jeho odeslání dopravci.
  4. KORDIS do 8 pracovních dnů od obdržení údajů o tržbách od všech dopravců v systému IDS JMK zašle jednotlivým dopravcům emailovou poštou podklady potřebné k vyúčtování prokazatelné ztráty pro jednotlivé objednatele dopravy. Tento bod se netýká dopravců DPMB a ČD.
  5. Na základě výpočtu podílů výnosů a písemných zúčtovacích pokynů KORDIS je dopravce, kterému za příslušné období vznikne závazek vůči ostatním dopravcům, povinen zaslat danou částku na účet KORDIS zřízený za tímto účelem ve lhůtě splatnosti stanovené v písemném zúčtovacím pokynu od KORDIS. Povinnost zaplatit se má za splněnou, pokud bude příslušná částka připsána na bankovní účet KORDIS nejpozději v poslední den lhůty splatnosti.
  6. KORDIS po obdržení dlužných částek od jednotlivých dopravců zašle do 6 kalendářních dnů od jejich obdržení tyto částky těm dopravcům, kterým vznikla dle přepočtu výnosů pohledávka za ostatními dopravci. Povinnost zaplatit se má za splněnou, pokud bude příslušná částka připsána na bankovní účet dopravce ve výše uvedené lhůtě.

#### IV. POPIS TOKU KOMPENZACÍ V IDS JMK

1. Kompenzace na úhradu prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku a také kompenzace ztráty z poskytování žakovského jízdného jsou řešeny samostatnými smlouvami mezi dopravci a objednateli dopravy, případně jinými subjekty.
2. V IDS JMK dopravci poskytují slevu na žakovské jízdné jak u předplatních jízdních dokladů, tak u některých jednorázových jízdních dokladů v souladu s platným Tarifem IDS JMK. Z tohoto důvodu vzniká dopravci ztráta z poskytování žakovského jízdného.
3. Pokud ztráta z poskytování žakovského jízdného není zahrnuta do celkové kompenzace poskytnuté objednatelem dopravy, je nutné výši ztráty z poskytování žakovského jízdného vykazovat zvlášť. KORDIS pak provede za příslušný kalendářní měsíc výpočet podílu ztráty z poskytování žakovského jízdného jednotlivých dopravců v souladu s Přílohou č. 1 Částí II. Ekonomika systému IDS JMK. Výpočet vychází z posledního provedeného přepravního průzkumu pro dělení výnosů.
4. Výsledek výpočtu podílu ztráty z poskytování žakovského jízdného zasílá KORDIS jednotlivým dopravcům jako součást zúčtovacího pokynu za příslušný kalendářní měsíc a také ho nahraje na Celostátní informační systém o jízdních řádech.

#### V. PROVIZE A VÝROBNÍ NÁKLADY JÍZDNÍCH DOKLADŮ

1. DPMB a ČD, kteří zajišťují výrobu a prodej jízdenek pro zóny a ve spojích IDS JMK, na nichž neprovozují dopravu, náleží náhrada výdajů s tím spojených hrazená z celkových výnosů systému. Distributorovi náleží náhrada výdajů spojených s organizací prodeje předplatních jízdenek na pobočkách České pošty, s.p. a u autodopraců hrazená z celkových výnosů systému. Výše náhrady bude stanovena dle Tabulky č. 1, která je nedílnou součástí této přílohy. Provize pro dopravce se poskytují z celkových výnosů systému.
2. Za účelem provedení výpočtu obdrží KORDIS údaje o úhradě provizí a výrobních nákladů jízdních dokladů za příslušné období od dopravců do 7. pracovního dne následujícího měsíce a od distributora do 8. pracovního dne následujícího měsíce.
3. KORDIS provede za příslušný kalendářní měsíc výpočet podílu jednotlivých dopravců na částečné úhradě provize za prodej jízdních dokladů a na úhradě výrobních nákladů jízdních dokladů za příslušné období. Výpočet vychází z posledního provedeného přepravního průzkumu pro dělení výnosů.
4. Výsledek výpočtu podílu na částečné úhradě provize za prodej jízdních dokladů a na úhradě výrobních nákladů jízdních dokladů zasílá KORDIS jednotlivým dopravcům jako součást zúčtovacího pokynu za příslušný kalendářní měsíc.

**Tabulka č. 1 – výpočet náhrady výdajů spojených s výrobou a prodejem jízdenek**

Č D	Předplatní jízdenky – výpočet výše úhrady provize	Výše úhrady provize se určí jako součin výše tržeb z prodaných kupónů úsekových předplatních jízdenek (včetně DPH) a procentuální výši provize.
	Předplatní jízdenky – výpočet výše úhrady nákladů na výrobu	Náhrada nákladů na výrobu kupónů předplatních jízdenek se poskytne pouze pro všechny prodané kupóny úsekových předplatních jízdenek a pro kupóny zónových předplatních jízdenek vydané pro zóny, v nichž ani v jedné zóně dopravce nerealizuje přepravu, a to ve výši 1,50 Kč za prodaný kus.



## Standardy finančních toků v systému IDS JMK

D P M B	Jednorázové neadresné jízdenky – výpočet výše úhrady provize	<p>Výnosy z jednorázových neadresných jízdních dokladů budou rozděleny podle průzkumu pro dělení tržeb do jednotlivých ekonomických jednotek. Z těchto výnosů v každé ekonomické jednotce bude stanovena provize poskytnutá podle vzorce:</p> $x = \frac{Tej * (1 - \frac{Vdp}{V})}{(k1 * c1 + k2 * c2 + \dots + kn * cn)}$ <p>x ... celkový počet jednorázových neadres. jízdenek DPMB                  k1 až kn ... podíly zastoupení jednotlivých jednorázových neadresných jízdenek DPMB                  c1 až cn ... ceny k příslušným jednorázovým jízdenkám                  Tej ... výnosy v ekonomické jednotce z jednorázových neadresných jízdenek DPMB                  Vdp ... výkony DPMB v dané ekonomické jednotce                  V ... celkové výkony v dané ekonomické jednotce                  p ... procentuální výše provize</p> <p>Úhrada provize bude určena podle průměrné procentuální výše provize vynásobené podílem využívání dané jízdenky a její cenou v dané ekonomické jednotce: Úhrada provize = <math>p * (x * k1 * c1 + x * k2 * c2 + \dots + x * kn * cn)</math>.</p>
	Jednorázové neadresné jízdenky – výpočet výše úhrady nákladů na výrobu	Náhrada nákladů na výrobu jednorázových neadresných jízdenek se vypočítá jako $x * y$ , kde y je výrobní cena dvou a více zónových jízdenek. Navíc bude měsíčně hrazena poměrná část (většinou 1/12) z celkových ročních nákladů na výrobu univerzálních jízdenek ponížených o částku rovnající se součinu jejich počtu a částky $3 * y$ .
	Předplatní jízdenky – výpočet výše úhrady nákladů na výrobu	Náhrada nákladů na výrobu kupónů předplatních jízdenek se poskytne pouze pro kupóny zónových předplatních jízdenek vydané pro zóny, v nichž ani v jedné zóně dopravce nerealizuje přepravu, a to ve výši 1,50 Kč za prodaný kus.
D I S T R I B U T O R	Předplatní jízdenky pro prodej na pobočkách České pošty, s.p. a u autodopravců – výpočet výše úhrady provize	Výše úhrady provize se určí v závislosti na výši tržeb z prodaných kupónů předplatních jízdenek a na procentuální výši provize dle smlouvy mezi distributorem a Českou poštou, s.p. (resp. autodopravcem).
	Předplatní jízdenky pro prodej na pobočkách České pošty, s.p. a u autodopravců – výpočet výše úhrady nákladů na výrobu	Měsíčně bude hrazena poměrná část (většinou 1/12) z celkových ročních nákladů na výrobu příslušných kupónů předplatních jízdenek. Dále bude hrazena část z celkových ročních nákladů na výrobu průkazek včetně holografických přelepek a obalů dle smlouvy mezi distributorem a KORDIS.
	Zajištění distribuce a prodeje předplatních jízdenek IDS JMK	Měsíčně budou hrazeny náklady spojené se zajištěním distribuce a prodeje předplatních jízdenek IDS JMK na pobočkách České pošty s.p. a u autodopravců dle smlouvy mezi distributorem a KORDIS.

**Příloha č. 1  
Část II.**

**Ekonomika systému  
IDS JMK**

**Květen 2011**

## I. EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Pro účely dělení výnosů je rozděleno území IDS JMK do ekonomických jednotek tvořených skupinami tarifních zón. Toto rozdělení má význam zejména z hlediska dělení výnosů a toku kompenzací. Ekonomické jednotky měst s vlastní městskou dopravou jsou tvořeny pouze tarifní zónou daného města, ekonomická jednotka Brno je tvořena tarifními zónami 100 a 101.

## II. PRINCIP DĚLENÍ VÝNOSŮ – PŘEHLED

Dělení výnosů se skládá ze dvou fází:

- dělení výnosů mezi ekonomické jednotky,
- dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jednotlivým dopravcům.

## III. DĚLENÍ VÝNOSŮ MEZI EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Způsob rozdělení výnosů závisí na konkrétním druhu jízdního dokladu.

- **Předplatní jízdenky** jsou adresné, zakoupené na konkrétní tarifní zóny, je tedy možné přesně přiřadit, do které ekonomické jednotky výnos patří. Výpočet bude probíhat podle vzorce uvedeného v čl. V. 2. „Vyhodnocení průzkumu 1. krok Předplatní jízdenky“ této přílohy Smlouvy.
- **Jednorázové jízdenky zakoupené u řidiče** přímo ze strojku na výdej jízdenek jsou adresné, vydané na konkrétní relaci, nebo jsou vydané v konkrétní tarifní zóně, v konkrétním spoji konkrétní linky, je tedy možno velmi přesně určit, do které ekonomické jednotky výnos patří. Nejedná se o doplňkový prodej jízdenek u řidiče v MHD Brno. Výpočet bude probíhat podle vzorce uvedeného v čl. V. 2. „Vyhodnocení průzkumu 1. krok Jednorázové jízdenky“ této přílohy Smlouvy, kde se pojem „stanice“ nahradí pojmem „zastávka“ a pojem „vlak“ pojmem „vozidlo“.
- **Jednorázové jízdenky zakoupené v předprodeji** jsou neadresné, označené v označovači jízdenek ve vozidle, případně na nástupišti Českých drah, a.s. (dále jen ČD). Existuje tedy pouze přehled o počtu prodaných jízdenek. Rozdělení výnosu do jednotlivých ekonomických jednotek proběhne na základě **průzkumu používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.

## IV. DĚLENÍ VÝNOSŮ UVNITŘ EKONOMICKÉ JEDNOTKY JEDNOTLIVÝM DOPRAVCŮM

Pro dělení výnosů uvnitř ekonomické jednotky jsou rozdělení dopravci vzhledem k rozdílným způsobům integrace do dvou skupin.

- Dopravci, jejichž **celé linky** jsou součástí IDS JMK a je tedy možno cestovat **pouze na jízdenky IDS JMK** (autobusoví dopravci a Dopravní podnik města Brna, a.s.). U těchto dopravců je možné dělení výnosů dle výkonů v dané ekonomické jednotce – algoritmus je upřesněn níže v tomto dokumentu.
- Dopravci, kteří nemají integrovány celé trasy a kteří vydávají **kromě jízdenek IDS JMK i své vlastní jízdní doklady**. Do této skupiny dopravců, využívajících i své vlastní jízdní doklady, spadají ČD. Podíl výnosů náležící železnici bude stanoven na základě **průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích ČD**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.

Vymezené území IDS JMK i návrh dopravního řešení je volen tak, aby v autobusové dopravě byly integrovány celé linky, na kterých bude pouze tarif IDS JMK. Do této skupiny by tedy neměli spadat autobusoví dopravci. V místech, kde by bylo vhodné, aby některé vybrané spoje linek IDS JMK pokračovaly mimo území IDS JMK, budou

cestujícím zajiždějícím mimo území IDS JMK vydány dva jízdní doklady – jeden pro úsek v IDS JMK a druhý mimo úsek IDS JMK. V případě, že výše uvedený způsob odbavení cestujících není vhodný, jsou cestující na mezikrajských linkách odbaveni v kilometrickém tarifu dopravce.

Princip algoritmu dělení výnosů je schématicky znázorněn v Příloze 1a tohoto dokumentu.

## V. UPŘESNĚNÍ NĚKTERÝCH DÍLČÍCH PRŮZKUMŮ A ALGORITMŮ V PRINCIPU DĚLENÍ VÝNOSŮ

### V. 1. Průzkum používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách

Hlavním cílem tohoto průzkumu je určit podíl cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným zakoupeným v předprodeji ku cestujícím s předplatným jízdním dokladem v jednotlivých ekonomických jednotkách.

#### Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje:

- počet cestujících s předplatným jízdním dokladem .....  $X_{PŘ}$ ,
- počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem adresným .....  $X_{JA}$ ,
- počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným .....  $X_{JN}$ .

Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrový průzkum, není nutné se dotázat všech cestujících, ale pouze určitého vzorku. Průzkum bude tedy prováděn pouze ve vybraných charakteristických úsecích dne:

- ranní špička 5 – 8 hod,
- dopolední sedlo 8 – 13 hod,
- odpolední špička 13 – 18 hod,
- večer 18 – 21 hod.

Nebude podmínkou, aby ve vybraných charakteristických úsecích dne byl proveden průzkum ve všech spojích, ale postačí pouze u určitého vzorku. Průzkum bude tedy prováděn alespoň

- u 50% spojů v daném úseku pokud je počet spojů roven nebo nižší než 4 do hodiny,
- u 25% spojů v daném úseku v případě vyššího počtu spojů než 4 do hodiny.

Pro úseky na železnici budou využity výsledky z průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích ČD.

Ve městě Brně (případně i v jiných městech s vlastní MHD) nebude vzhledem k rozsahu dopravy prováděn průzkum výše popsáním způsobem, ale odlišnou metodikou – bude dotázán náhodný vzorek 1 000 cestujících s rovnoměrným rozložením po území celého města. Tazatel může jít například s přepravní kontrolou.

#### Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení průzkumu se bude skládat ze tří kroků.

- 1. krok: Výpočet poměru využívání jednorázových neadresných jízdenek k předplatným jízdenkám v jednotlivých ekonomických jednotkách
- 2. krok: Výpočet koeficientu podílu výnosů z jednorázových neadresných jízdenek pro danou ekonomickou jednotku
- 3. krok: Dělení výnosů z jednorázových neadresných jízdenek dle koeficientu podílu výnosů

Krok 1 bude probíhat pouze po provedení průzkumu, kroky 2 a 3 budou probíhat s měsíční periodou a budou součástí měsíčních vyúčtování výnosů.

**1. krok: Výpočet poměru využívání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám v jednotlivých ekonomických jednotkách**

Pro každou ekonomickou jednotku budou výsledky průzkumu zpracovány do tabulky.

Typ dopravy	Úsek	časové období	počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů			koeficient přepočtu na všechny spoje v čas. období	počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů po přepočtu na všechny spoje v úseku		
			předplatní	jednorázové adresné	jednorázové neadresné		předplatní	jednorázové adresné	jednorázové neadresné
Autobus	Adamov Křtiny	5-8	X <sub>P</sub>	X <sub>JA</sub>	X <sub>JN</sub>	k <sub>PS</sub>	Y <sub>P</sub>	Y <sub>JA</sub>	Y <sub>JN</sub>
		8-13							
		13-18							
		18-21							
Vlak	Brno Blansko	5-8							
		8-13							
		13-18							
		18-21							
Σ						ΣY <sub>P</sub>	ΣY <sub>JA</sub>	ΣY <sub>JN</sub>	
poměr								k <sub>JN</sub>	

**Koeficient přepočtu na všechny spoje v časovém období**

$$k_{PS} = \frac{P_{SPD}}{P_{SPC}}$$

kde: P<sub>SPD</sub> počet spojů, ve kterých proběhl průzkum v daném úseku v daném časovém období

P<sub>SPC</sub> celkový počet spojů v daném úseku v daném časovém období

**Počty cestujících s jednotlivými druhy jízdních dokladů po přepočtu na všechny spoje v daném úseku v daném časovém období**

Příklad vzorce pro jednorázové neadresné jízdenky Y<sub>JN</sub>, pro ostatní druhy jízdenek je vzorec analogický.

$$Y_{JN} = \frac{X_{JN}}{k_{PS}}$$

kde: X<sub>JN</sub> počet cestujících s jednorázovými neadresnými jízdenkami

k<sub>PS</sub> koeficient přepočtu na všechny spoje v časovém období

**Poměr používání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám**

Bylo by možné jednorázové neadresné jízdenky ještě vztáhnout poměrově k jednorázovým adresným jízdenkám, ale vzhledem k specifičnosti těchto jízdních dokladů toto není vhodné.

$$k_{JN} = \frac{\sum Y_{JN}}{\sum Y_P}$$

kde: ΣY<sub>JN</sub> suma počtu cestujících s jednorázovými neadresnými jízdenkami po přepočtu na všechny spoje a všechny vybrané úseky

ΣY<sub>P</sub> suma počtu cestujících s předplatními jízdenkami po přepočtu na všechny spoje a všechny vybrané úseky



## 2. krok: Výpočet koeficientu podílu výnosů z jednorázových neadresných jízdenek pro danou ekonomickou jednotku

Pro výpočet koeficientu podílu výnosů nejprve nutno vypočítat několik pomocných koeficientů.

### Koeficient poměru výnosů z předplatních jízdenek v ekonomické jednotce

$$k_{T(\text{ek. jedn.})} = \frac{T_{P(\text{ek. jedn.})}}{\sum T_P}$$

kde:  $T_{P(\text{ek. jedn.})}$  výnosy z předplatních jízdenek pro danou ekonomickou jednotku vztahované k ceně měsíční jízdenky (výnosy z předplatních jízdenek s delší platností než měsíc budou rozpočítány do jednotlivých měsíců s fiktivní cenou měsíční předplatní jízdenky, pokud by byla cena předplatní jízdenky pro danou tarifní zónu vyšší než u ostatních tarifních zón bude opět přepočtena na cenu měsíční zónové jízdenky)

$\sum T_P$  suma výnosů z předplatních jízdenek pro všechny ekonomické jednotky vztahované k ceně měsíční jízdenky

### Váhový koeficient pro ekonomickou jednotku

$$k_{V(\text{ek. jedn.})} = k_{T(\text{ek. jedn.})} k_{JN(\text{ek. jedn.})}$$

kde:  $k_{T(\text{ek. jedn.})}$  koeficient poměru výnosů z předplatních jízdenek v dané ekonomické jednotce

$k_{JN(\text{ek. jedn.})}$  koeficient poměru používání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám v dané ekonomické jednotce

### Váhový koeficient vztahovaný k jednici – koeficient podílu výnosů

$$k_{V1(\text{ek. jedn.})} = \frac{k_{V(\text{ek. jedn.})}}{\sum k_V}$$

kde:  $k_{V(\text{ek. jedn.})}$  váhový koeficient pro danou ekonomickou jednotku

$\sum k_V$  suma váhových koeficientů všech ekonomických jednotek

## 3. krok: Dělení výnosů z jednorázových neadresných jízdenek dle koeficientu podílu výnosů

Bude probíhat podle následujícího vzorce.

$$T_{JN(\text{ek. jedn.})} = T_{JN} k_{V1(\text{ek. jedn.})}$$

kde:  $T_{JN}$  celkové výnosy z jednorázových neadresných jízdních dokladů

$k_{V1(\text{ek. jedn.})}$  koeficient podílu výnosů (váhový koeficient vztahovaný k jednici)

### Četnost provádění průzkumu

Průzkum bude prováděn cca 3 měsíce po zavedení systému v nové oblasti (po spuštění nové etapy), nebo přibližně 3 měsíce po změně tarifu IDS JMK. Další opakování průzkumu se předpokládá maximálně jedenkrát ročně, četnost opakování bude záviset především na reálné výši výnosů z jednorázových neadresných jízdenek. (Pokud by výše těchto výnosů mimo město Brno nebyla velká, mohly by být náklady na realizaci průzkumu v nepoměru vůči přerozdělovaným výnosům).

## V. 2. Průzkum využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích ČD

Hlavním cílem průzkumu je stanovit počty a strukturu využívaných jízdních dokladů IDS JMK na zaintegrovaných úsecích tratí ČD. Výsledky budou sloužit jako podklad při dělení výnosů mezi dopravci uvnitř ekonomických jednotek, přesněji pro výpočet výnosů náležících ČD.

### Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojkách zjišťovat následující údaje.

- druh jízdenky (jednorázová, předplatní nepřenositelná, předplatní přenosná)
- u jednorázových jízdenek:
  - druh slevy (základní, zlevněná)
  - cenu jízdenky
- u předplatních nepřenositelných jízdenek:
  - platnost jízdenky (měsíční, čtvrtletní, roční)
  - druh slevy (základní, důchodce, student, dítě)
  - pro které tarifní zóny byly zakoupeny
- u předplatních přenosných jízdenek:
  - cenu jízdenky
- stanici nástupu do vlaku a výstupu z vlaku
- použití jiného spoje IDS JMK před nástupem do vlaku a po výstupu z vlaku

Průzkum bude probíhat pro vybraný typický pracovní den a v jeden den o víkendu od 4 do 24 hodin. Jako typický pracovní den bude volena středa. Jedná se o úřední den, kdy cestuje velké množství cestujících i v dopoledních hodinách. Současně však není doprava ovlivněna pondělním nebo pátečním přesunem občanů. V úterý a ve čtvrtek je počet přepravených cestujících nižší. O víkendu bude dotazování provedeno v sobotu.

Ve spolupráci s ČD budou tazatelé po celý den doprovázeni průvodčí ve vlacích při jejich kontrole. Průvodčí budou instruováni, aby kontrolu prováděli aktivně po celou dobu jízdy vlaku a aby kontrolovali každého cestujícího. Průzkum je připravován tak, aby během průzkumu byli dotázáni všichni cestující ve všech vlacích ČD v IDS JMK. U frekvenčně více zatížených vlaků bude prováděn více tazateli, kteří budou postupovat z obou konců vlakové soupravy. V případě, že nebudou dotázáni všichni cestující ve vlaku, poznamená tuto skutečnost tazatel do formuláře. Tazatel uvede počet železničních vozů, v kterých byl průzkum uskutečněn, a počet železničních vozů, ve kterých se nepodařilo průzkum uskutečnit. Na částech tratí, kde je vysoká frekvence cestujících, jsou stanoveny úseky, ve kterých se zvlášť určuje počet zkontrolovaných a nezkontrolovaných vozů. Celkový počet cestujících s jízdními doklady IDS JMK je pak určen poměrově z celkového počtu vozů, k počtu vozů, kde byl průzkum uskutečněn. U vlaků, kde nebylo z technických důvodů možno provést průzkum, se provede opakovaný průzkum. Vzhledem k tomu, že jednotlivé úseky tratí procházejí nebo jsou ukončeny v Brně, nebude na jeho území nutné realizovat speciální průzkum.

Během dotazování budou tazatelé vyplňovat tabulku podle následujícího vzoru.

1 Jednorázová (i univerzální)	1 Základní 2 Zlevněná	Cena:	Stanice nástupu do tohoto vlaku:	Stanice výstupu z tohoto vlaku:	
2 Předplatní nepřenositelná	1 Základní 3 Důchodce 4 Student 5 Dítě	1 Měsíční 2 Čtvrtletní 3 Roční	Zóny platnosti:	Do stanice nástupu použitý 1 Regionální autobus IDS JMK 2 Městská doprava IDS JMK 3 Jiný vlak IDS JMK 4 Žádný spoj, nebo ne IDS JMK	Ze stanice výstupu použitý 1 Regionální autobus IDS JMK 2 Městská doprava IDS JMK 3 Jiný vlak IDS JMK 4 Žádný spoj, nebo ne IDS JMK
3 Předplatní přenositelná	1 Základní	Cena:			

### Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení průzkumu se bude skládat ze tří kroků.

- 1. krok: Přerozdělení výnosů do jednotlivých ekonomických jednotek
- 2. krok: Podíl výnosů v ekonomických jednotkách náležící železnici
- 3. krok: Koeficient podílu výnosů náležící železnici v dané ekonomické jednotce

Kroky 1 a 2 bude probíhat pouze po provedení průzkumu, krok 3 bude probíhat s měsíční periodou a bude součástí měsíčních vyúčtování výnosů.

## 1. krok: Přerozdělení výnosů do jednotlivých ekonomických jednotek

### Předplatní jízdenky

Podle čísel tarifních zón, ve kterých předplatní jízdenka platí, se určí částky náležící do jednotlivých ekonomických jednotek. Výpočet bude probíhat podle následujícího vzorce.

$$C_{(\text{ek. jedn.})} = \frac{C - C_B k_B}{P_Z - 2k_B} P_{Z(\text{ek. jedn.})} (1 - k_B k_{(\text{ek. jedn.})}) + C_B k_B k_{(\text{ek. jedn.})}$$

kde: C celková cena jízdenky  
 $C_B$  cena ekvivalentní jízdenky platné pouze v zónách 100 + 101  
 $k_B$  koeficient platnosti jízdenky v Brně – pokud jízdní doklad platí současně v tarifních zónách 100 + 101, pak  $k_B = 1$ , v ostatních případech je  $k_B = 0$   
 $P_Z$  počet tarifních zón, ve kterých je jízdenka platná  
 $P_{Z(\text{ek. jedn.})}$  počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná  
 $k_{(\text{ek. jedn.})}$  koeficient pro ekonomickou jednotku Brno – pokud se jedná o výpočet podílu ceny pro Brno, pak  $k_{(\text{Brno})} = 1$ , pro ostatní ekonomické jednotky je hodnota  $k_{(\text{ek. jedn.})} = 0$

### Jednorázové jízdenky

Na základě stanice nástupu do vlaku a výstupu z vlaku se odvodí čísla tarifních zón, kterými cestující projíždí. Následující zpracování je podle stejného vzorce jako u předplatních jízdenek, pouze  $k_B = 0$  ve všech případech.

## 2. krok: Podíl výnosů v ekonomických jednotkách náležící železnici

### Výnosy za předplatní jízdenky

Část ceny z předplatní jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce bude určen z následujícího vzorce.

$$C_{\text{ČDP}(\text{ek. jedn.})} = \frac{C_{P(\text{ek. jedn.})}}{2 P_{Z(\text{ek. jedn.})}} \sum_{Z=1}^{P_{Z(\text{ek. jedn.})}} k_{K(Z)}$$

kde:  $C_{P(\text{ek. jedn.})}$  část ceny předplatní jízdenky připadající do dané ekonomické jednotky  
 $P_{Z(\text{ek. jedn.})}$  počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná  
 $k_{K(Z)}$  koeficient kombinace vlak / ostatní dopravní prostředky v jednotlivých tarifních zónách dané ekonomické jednotky, ve kterých je jízdenka platná. Hodnota tohoto koeficientu se určí podle způsobu cesty v tarifní zóně.

### Určení koeficientu $k_{K(Z)}$

Z vyplněné tabulky se odvodí, v kterých tarifních zónách a jakým způsobem použil cestující na své cestě daný vlakový spoj.

Způsob cesty v tarifní zóně	Koeficient $k_{K(Z)}$
Cestující v dané tarifní zóně použil na předplatní jízdenku IDS JMK pouze tento vlakový spoj.	1,00
Cestující v dané tarifní zóně mimo zón 100 a 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný spoj zařazený do IDS JMK.	0,50
Cestující v tarifní zóně 100, nebo 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný vlakový či regionální autobusový spoj zařazený do IDS JMK.	0,50
Cestující v tarifní zóně 100, nebo 101 použil kromě tohoto vlakového spoje i spoj městské hromadné dopravy zařazený do IDS JMK.	0,40
Cestující v dané tarifní zóně nepoužil na předplatní jízdenku IDS JMK tento vlakový spoj.	0,00

Předpokládáme, že každý cestující s předplatní jízdenkou vykoná denně stejným způsobem alespoň dvě cesty. To způsobí, že při sčítání ve vlacích každý držitel předplatní jízdenky

bude započítán nejméně dvakrát. Proto je částka z předplatní jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce dělena dvěma.

### Výnosy za jednorázové jízdenky

Část ceny z jednorázové jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce bude určen z následujícího vzorce.

$$C_{\check{C}D J(ek. jedn.)} = \frac{C_{J(ek. jedn.)}}{P_{Z(ek. jedn.)}} \sum_{Z=1}^{P_{Z(ek. jedn.)}} k_{K(Z)}$$

kde:  $C_{J(ek. jedn.)}$  část ceny jednorázové jízdenky připadající do dané ekonomické jednotky  
 $P_{Z(ek. jedn.)}$  počet tarifních zón v ekonomické jednotce, ve kterých je jízdenka platná  
 $k_{K(Z)}$  koeficient kombinace vlak / ostatní dopravní prostředky v jednotlivých tarifních zónách dané ekonomické jednotky, ve kterých je jízdenka platná.  
 Hodnota tohoto koeficientu se určí podle způsobu cesty v tarifní zóně.

### Určení koeficientu $k_{K(Z)}$

Z vyplněné tabulky se odvodí, v kterých tarifních zónách a jakým způsobem použil cestující na své cestě daný vlakový spoj.

Způsob cesty v tarifní zóně	Koeficient $k_{K(Z)}$
Cestující v dané tarifní zóně použil na jednorázovou jízdenku IDS JMK pouze tento vlakový spoj.	1,00
Cestující v dané tarifní zóně použil kromě tohoto vlakového spoje i jiný spoj zařazený do IDS JMK.	0,50
Cestující v dané tarifní zóně nepoužil na jednorázovou jízdenku IDS JMK tento vlakový spoj.	0,00

Z víkendového průzkumu budou zpracovávány výsledky pouze pro jednorázové jízdenky. Z hlediska předplatních jízdenek se dá předpokládat, že cestující nekoná cesty na předplatní jízdenky pouze o víkendu, ale i v pracovní dny, tedy již je započítán v průzkumu, který proběhl v pracovní den.

V dané ekonomické jednotce budou přepočtené výnosy na měsíc, kdy proběhl průzkum, náležící železnici vypočteny jako suma výnosů z jednotlivých jízdních dokladů náležící železnici dle následujícího vzorce.

$$T_{\check{C}D(ek. jedn.)} = \sum C_{\check{C}DPMX(ek. jedn.)} + \frac{1}{3} \sum C_{\check{C}DPQX(ek. jedn.)} + \frac{1}{12} \sum C_{\check{C}DPRX(ek. jedn.)} + P_{DX} \sum C_{\check{C}DJX(ek. jedn.)} + P_{DV} \sum C_{\check{C}DJV(ek. jedn.)}$$

kde:  $C_{\check{C}D P?X(ek. jedn.)}$  část ceny z předplatní jízdenky (M = měsíční, Q = čtvrtletní, R = roční) náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané v pracovní den  
 $C_{\check{C}D JX(ek. jedn.)}$  část ceny z jednorázové jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané v pracovní den  
 $C_{\check{C}D JV(ek. jedn.)}$  část ceny z jednorázové jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané ve víkendovém průzkumu  
 $P_{DX}$  počet pracovních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum  
 $P_{DV}$  počet nepracovních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum

### 3. krok: Koeficient podílu výnosů náležící železnici v dané ekonomické jednotce

V každém měsíci budou výnosy náležící železnici v dané ekonomické jednotce vztaženy poměrově k celkovým reálným výnosům v dané ekonomické jednotce v daném měsíci.

$$T_{\check{C}DM(ek. jedn.)} = \frac{T_{\check{C}D(ek. jedn.)}}{T_{C(ek. jedn.)}} T_{CM(ek. jedn.)}$$



- kde:  $T_{\check{C}D}$  (ek. jedn.) přepočtené výnosy na měsíc, kdy proběhl průzkum, náležící železnici v dané ekonomické jednotce  
 $T_C$  (ek. jedn.) celkové přepočtené výnosy na měsíc, kdy proběhl průzkum, v dané ekonomické jednotce  
 $T_{CM}$  (ek. jedn.) celkové reálné výnosy v dané ekonomické jednotce v daném měsíci

### Četnost provádění průzkumu

Průzkum bude prováděn cca 3 měsíce po zavedení systému v nové oblasti (po spuštění nové etapy), nebo přibližně 3 měsíce po změně tarifu IDS JMK. Další opakování průzkumu se předpokládá maximálně jedenkrát ročně.

## VI. DĚLENÍ VÝNOSŮ MEZI DOPRAVCI (MIMO ČD) UVNITŘ EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Výnosy mezi dopravci (s rozlišením na jednotlivé objednatele dopravy) uvnitř ekonomické jednotky se rozdělí na základě počtu ujetých vozokilometrů v dané ekonomické jednotce. S ohledem na obsaditelnosti jednotlivých typů vozů jsou stanoveny koeficienty obsaditelnosti.

Druh vozidla	Koeficient obsaditelnosti – $k_{OB}$
autobus – mikrobus	0,4
autobus – minibus	0,6
autobus – malý autobus	0,8
autobus – klasický autobus	1,0
autobus – velkokapacitní autobus	1,4
trolejbus – sólo vůz	1,0
trolejbus – kloub	1,4
tramvaj A – T3, T6, VARIO LFR.E	1,0
tramvaj B – K2, Anitra, VARIO LF2R.E	1,5
tramvaj C – VARIO LFR.E + VV60LF	1,8
tramvaj D – KT8, K3R, RT6, Škoda 13T	2,0
tramvaj E – VARIO LF2R.E + VARIO LF2R.E, VARIO LFR.E + VV60LF + T3	2,8

- mikrobus – vozidlo s počtem míst k sezení menším než 15
- minibus – vozidlo do 8 m délky, minimální počet míst k sezení 15
- malý autobus – vozidlo do 10 m délky, minimální počet míst k sezení 25
- klasický autobus – vozidlo do 13 m délky, minimální počet míst k sezení 45
- velkokapacitní autobus – vozidlo od 14 m délky, minimální počet míst k sezení 60
- tramvaj A – souprava s minimální obsaditelností 100 míst
- tramvaj B – souprava s minimální obsaditelností 125 míst
- tramvaj C – souprava s minimální obsaditelností 175 míst
- tramvaj D – souprava s minimální obsaditelností 190 míst
- tramvaj E – souprava s minimální obsaditelností 250 míst

Každý dopravce obdrží podíl z výnosů v dané ekonomické jednotce s rozdělením na jednotlivé objednatele dopravy po odečtení výnosů pro ČD podle následujícího vzorce.

$$T_D = \frac{\sum(k_{OB} v_{Dkm})}{\sum(k_{OB} v_{km})} T_{EJ}$$

- kde:  $k_{OB}$  koeficient obsaditelnosti vozidla  
 $v_{Dkm}$  počet vozokilometrů ujetých daným dopravcem D pro daného objednatele dopravy s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce  
 $v_{km}$  počet vozokilometrů ujetých s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce  
 $T_{EJ}$  výnosy v dané ekonomické jednotce po odečtení podílu náležící železnici



## VII. DĚLENÍ ZTRÁTY Z POSKYTOVÁNÍ ŽÁKOVSKÉHO JÍZDNÉHO

V IDS JMK dopravci poskytují žakovské jízdné jak u předplatních jízdních dokladů, tak u některých jednorázových jízdních dokladů. Ke každému takovému prodanému jízdnímu dokladu se přiřadí předem známá výše ztráty, která je uvedena v Celostátním informačním systému o jízdních řádech. Celkovou ztrátu vzniklou ze všech žakovských jízdních dokladů v IDS JMK KORDIS rozdělí mezi jednotlivé dopravce stejným principem jako výnosy z jízdného. Tedy nejdříve se ztráta rozdělí do ekonomických jednotek a následně se v každé ekonomické jednotce provede rozdělení mezi všechny dopravce, kteří v dané ekonomické jednotce realizují přepravu cestujících.

## VIII. DĚLENÍ VÝNOSŮ ČD MEZI REGIONÁLNÍ A DÁLKOVOU DOPRAVU

Do IDS JMK jsou zahrnuty i vlaky dálkové dopravy v rozsahu dle Přílohy č. 1 Rozsah zajištění veřejné osobní dopravy ČD v IDS JMK Smlouvy uzavřené mezi ČD a KORDIS.

Rozdělení výnosů ČD na podíl regionální dopravy a podíl dálkové dopravy stanoví KORDIS na základě výsledků posledního uskutečněného přepravního průzkumu v zaintegrováných rychlících do IDS JMK dle Přílohy č. 4 Část III. Integrace rychlíků do IDS JMK Smlouvy uzavřené mezi ČD a KORDIS.

KORDIS se zavazuje v zúčtovacích pokynech IDS JMK vykazovat kromě celkové částky podílu výnosů IDS JMK náležící ČD navíc odděleně i částku výnosů připadající na vlaky dálkové dopravy.

Obdobně v příloze zúčtovacího pokynu se KORDIS zavazuje uvádět kromě celkové ztráty náležící ČD, vyplývající z poskytování žakovského jízdného, navíc odděleně i ztrátu připadající na vlaky dálkové dopravy.

Příloha 1a Princip dělení výnosů

