

Číslo Ústeckého kraje: 25/SML2007/OS/DS  
Číslo statutárního města Teplice: 574/OD/2025

### DOHODA O VYPOŘÁDÁNÍ ZÁVAZKŮ

uzavřená níže zmíněného dne, měsíce a roku mezi smluvními stranami:

#### 1. Ústecký kraj

Sídlo: Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem  
Zastoupený: Mgr. Bc. Tomášem Riegerem, členem Rady Ústeckého kraje  
Kontaktní osoba: Ing. Jindřich Franěk, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství  
E-mail/tel.: franek.j@kr-ustecky.cz / 475 657 526  
IČ: 70892156  
DIČ: CZ70892156  
Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s., číslo účtu: 882733379/0800

(dále jen „**Kraj**“)

a

#### 2. Statutární město Teplice

Sídlo: Náměstí Svobody 2/2, 415 95 Teplice  
Zastoupené: Bc. Jiřím Štáblem, primátorem statutárního města Teplice  
Kontaktní osoba: Bc. Tomáš Hadviga, náměstek primátora s působností MHD, člen zastupitelstva a rady města  
E-mail/tel.: hadviga@teplice.cz / 417 510 213  
IČ: 002 66 621  
DIČ: CZ00266621  
Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., číslo účtu: 19-226501/0100

(dále jen „**Město**“, společně s Krajem dále jen „**Smluvní strany**“)

VZHLEDEM K TOMU, ŽE:

- A. Smluvní strany mezi sebou dne 29. 12. 2014 uzavřely Smlouvu o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou č. 14/SML2785 (dále jen „**Smlouva**“), jejímž účelem je vzájemná spolupráce a koordinace Smluvních stran směřující k (i) zajištění vzájemného uznávání jízdních dokladů vystavovaných dopravci DÚK na straně jedné a dopravcem zajišťujícím dopravní obslužnost územního obvodu Města (dále jen „**dopravce MHD**“) na straně druhé a opravňující cestující k využívání služeb veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy poskytovaných těmito dopravci a (ii) nastavení principů vyrovnávání snížených tržeb (resp. zvýšené kompenzace hrazené Městem dopravci MHD za zajišťování provozu městské hromadné dopravy v rámci zajišťování dopravní obslužnosti územního obvodu Města) v důsledku vzájemného uznávání jízdních dokladů dle Smlouvy;
- B. Smluvní strany mezi sebou uzavřely dne 10. 3. 2017 dodatek č. 1 ke Smlouvě, dne 25. 10. 2017 dodatek č. 2 ke Smlouvě, dne 14. 6. 2018 dodatek č. 3 ke Smlouvě, dne

20. 8. 2018 dodatek č. 4 ke Smlouvě, dne 12. 12. 2019 dodatek č. 5 ke Smlouvě, dne 19. 4. 2021 dodatek č. 6 ke Smlouvě, dne 7. 4. 2022 dodatek č. 7 ke Smlouvě, dne 19. 4. 2023 dodatek č. 8 ke Smlouvě, dne 2. 1. 2024 dodatek č. 9 ke Smlouvě a dne 12. 4. 2024 dodatek č. 10 ke Smlouvě;

- C. S účinností od 1. 1. 2024 došlo ke změně dopravce (novým dopravcem je Městská doprava Teplice, p. o.) a od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024 nebyla zajištěna funkčnost odbavovacích systémů na linkách MHD Teplice, nedocházelo tedy ke správnému odbavování cestujících;

uzavřely spolu Smluvní strany tuto dohodu o vypořádání závazků (dále jen „**Dohoda**“).

## I.

### Popis skutkového stavu

1. V době od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024 nebylo na linkách MHD Teplice zajištěno odbavování cestujících a Město tak nedodrželo povinnosti stanovené v článku III. „Práva a povinnosti smluvních stran“, zejména odst. 1, 5, 6 a 11 Smlouvy, z důvodu změny dopravce na linkách MHD Teplice a nového dodavatele odbavovacího systému (Mikroelektronika spol. s r.o.).
2. Smluvní strany se dohodly, že vyúčtování za měsíc leden 2024 a dny 1. a 2. 2. 2024 bude provedeno na základě této dohody o vypořádání závazků analogicky jako při vyrovnávání tržeb dle článku IV odst. 2 uzavřené smlouvy č. 14/SML2785 o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou (dále jen „Smlouva“) s tím, že výše náhrady bude stanovena na základě znaleckého posudku č. 039635/2025 zpracovaného znalcem STATIKUM s.r.o., znalecká kancelář zapsaná Ministerstvem spravedlnosti ČR, IČ: 15545881, Purkyňova 648/125, Brno 612 00, jehož účelem je „Vyčíslení finanční škody vzniklé Ústeckému kraji v důsledku výpadku odbavovacího systému v MHD Teplice v období od 01.01.2024 do 02.02.2024“, který je v kopii součástí a nedílnou přílohou této Dohody.
3. Znalecká kancelář dospěla k následujícímu závěru: „Na základě výše uvedeného výpočtu a za podmínek uvedených v tomto znaleckém posudku dospěl Znalec k závěru, že odhadovaná výše škody vzniklé Statutárnímu městu Teplice v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému v městské hromadné dopravě (zóna 401) za období od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024 činí celkem: **1.940.000 Kč** Slovy: Milion devět set čtyřicet tisíc Kč“.
4. Výše uvedený závěr znaleckého posudku považují smluvní strany za odborným způsobem stanovenou výši náhrady za vyrovnání tržeb za období měsíce leden 2024 a dny 1. 2. a 2. 2. 2024.

## II.

### Práva a závazky smluvních stran

1. Statutární město Teplice se tímto zavazuje uhradit na vyrovnání tržeb za měsíc leden 2024 a dny 1.2. 2.2. 2024 dle Dohody ve výši **1.940.000,- Kč** (slovy jeden milion devět set čtyřicet tisíc Kč) ve lhůtě do **21 dnů** od podpisu této Dohody na účet Ústeckého kraje, vedený u České spořitelny, a. s. č. ú. **882733379/0800** pod variabilním symbolem **518196501**.
2. Tím budou práva a povinnosti stran ze Smlouvy zcela vypořádána a spravedlivě vyrovnána, a to i ve vztahu ke všem ostatním dopravcům Smlouvou vázaných.
5. Statutární město Teplice bude tuto škodu vymáhat po tom, kdo mu ji primárně způsobil, tedy po dodavateli odbavovacího zařízení, který dle sjednaného závazku nedodal odbavovací systém řádně a včas.

**III.**  
**Závěrečná ustanovení**

1. O uzavření této Dohody bylo rozhodnuto Radou Ústeckého kraje usnesením č. 170/18R/2025 ze dne 9. 7. 2025 a usnesením Rady statutárního města Teplice č. 0580/25 ze dne 1. 8. 2025.
2. Tato Dohoda nabývá platnosti dnem jejího uzavření a účinnosti dnem uveřejnění v registru smluv. Dohoda bude v úplném znění uveřejněna prostřednictvím registru smluv postupem dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů. Město prohlašuje, že souhlasí s uveřejněním svých osobních údajů obsažených v této Dohodě, které by jinak podléhaly znečitelnění, v registru smluv, popř. disponuje souhlasem třetích osob uvedených na své straně s uveřejněním jejich osobních údajů v registru smluv, které by jinak podléhaly znečitelnění. Smluvní strany se dohodly na tom, že uveřejnění v registru smluv provede Kraj, který zároveň zajistí, aby informace o uveřejnění této Dohody byla zaslána Městu do datové schránky nebo na e-mail: hadviga@teplice.cz.
3. Tato Dohoda je vyhotovena v elektronické verzi a podepsána zaručenými elektronickými podpisy.
4. Nedílnou součástí této Dohody jsou tyto přílohy:
  - příloha č. 1 - Sestava z clearingového centra za měsíc leden 2023 (tržby všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401)
  - příloha č. 2 - Sestava z clearingového centra za měsíc leden 2024 (tržby všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401)
  - příloha č. 3 - Sestava z clearingového centra za měsíc únor 2023 (tržby všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401)
  - příloha č. 4 - Sestava z clearingového centra za měsíc únor 2024 (tržby všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401)
  - příloha č. 5 – Sestava z clearingového centra za měsíc leden 2024 (tržby na oblasti)
  - příloha č. 6 – Vyrovnání tržeb mezi krajem a městem Teplice dle smlouvy č. 14/SML2785
  - příloha č. 7 – Znalecký posudek č. 039635/2025 citovaný výše.
5. Smluvní strany prohlašují, že tuto Dohodu uzavírají podle své vážné a svobodné vůle a v absenci tísně či nápadně nevýhodných podmínek, na důkaz čehož níže připojují své podpisy.

V Ústí nad Labem .....

V Teplicích .....

.....  
**Mgr. Bc. Tomáš Rieger**  
člen Rady Ústeckého kraje  
na základě pověření dle usnesení  
Rady Ústeckého kraje č. 147/2R/2024  
ze dne 26. 11. 2024

.....  
**Bc. Jiří Štábl**  
primátor statutárního města Teplice

Příloha č. 1 - sestava z clearingů - leden 2023

SUBJEKT	TYP	TARIF	ZONA_NAS	ZONA_VYS	POCET	TRZBY_BEZ_DPH	TRZBY
Slany	papírove	0	401	401	35	9204,54545	10125
DSUK	elektronick	101	401	401	1258	20585,45455	22644
ArrivaTP	papírove	101	401	401	47475	850069,0909	935076
CD	papírove	101	401	401	42	750,90909	826
DSUK	papírove	101	401	401	30	541,81818	596
Slany	papírove	101	401	401	5553	99752,72727	109728
DSUK	elektronick	108	401	401	25	1125	1237,5
Slany	papírove	108	401	401	1	50	55
ArrivaTP	elektronick	112	401	401	52	7090,90909	7800
DSUK	elektronick	112	401	401	10	1363,63636	1500
ArrivaTP	papírove	112	401	401	172	23454,54545	25800
Slany	papírove	112	401	401	6	681,81818	750
ArrivaTP	elektronick	114	401	401	291	140209,0909	154230
CD	elektronick	114	401	401	1	481,81818	530
DSUK	elektronick	114	401	401	11	5300	5830
Slany	elektronick	114	401	401	6	2890,90909	3180
ArrivaTP	papírove	114	401	401	137	66009,09091	72610
CD	papírove	114	401	401	5	2409,09091	2650
Slany	papírove	114	401	401	18	1445,45455	1590
ArrivaTP	elektronick	117	401	401	155	177545,4546	195300
CD	elektronick	117	401	401	1	1145,45455	1260
DSUK	elektronick	117	401	401	5	5727,27273	6300
Slany	elektronick	117	401	401	2	2290,90909	2520
Slany	papírove	117	401	401	3	0	0
ArrivaTP	papírove	1833	401	401	3	32,72727	36
ArrivaTP	papírove	1834	401	401	2	45,45455	50
ArrivaTP	elektronick	212	401	401	7	477,27273	525
DSUK	elektronick	212	401	401	4	272,72727	300

ArrivaTP	papirove	212	401	401	198	13500	14850
Slany	papirove	212	401	401	2	136,36364	150
ArrivaTP	elektronick	214	401	401	192	46254,54545	50880
DSUK	elektronick	214	401	401	1	240,90909	265
Slany	elektronick	214	401	401	2	481,81818	530
ArrivaTP	papirove	214	401	401	176	42400	46640
CD	papirove	214	401	401	7	1686,36364	1855
Slany	papirove	214	401	401	4	481,81818	530
ArrivaTP	elektronick	217	401	401	123	70445,45455	77490
DSUK	elektronick	217	401	401	2	1145,45455	1260
ArrivaTP	papirove	3612	401	401	55	3750	4125
Slany	papirove	3612	401	401	1	68,18182	75
ArrivaTP	elektronick	3614	401	401	23	5540,90909	6095
ArrivaTP	papirove	3614	401	401	64	15418,18182	16960
ArrivaTP	elektronick	3617	401	401	29	16609,09091	18270
Slany	elektronick	5012	401	401	1	68,18182	75
ArrivaTP	papirove	5012	401	401	21	1431,81818	1575
Slany	papirove	5012	401	401	1	68,18182	75
ArrivaTP	elektronick	5014	401	401	16	3854,54545	4240
ArrivaTP	papirove	5014	401	401	27	6504,54545	7155
ArrivaTP	elektronick	5017	401	401	56	32072,72727	35280
ArrivaTP	elektronick	5156	401	401	553	553000	608300
DSUK	elektronick	601	401	401	697	5702,72727	6273
ArrivaTP	papirove	601	401	401	57606	515566,3636	567123
CD	papirove	601	401	401	17	150,90909	166
DSUK	papirove	601	401	401	58	529,09091	582
Slany	papirove	601	401	401	6308	56655,45455	62321
ArrivaTP	papirove	6012	401	401	1	118,18182	130
ArrivaTP	elektronick	6014	401	401	14	5600	6160
ArrivaTP	papirove	6014	401	401	10	4000	4400
ArrivaTP	elektronick	6017	401	401	13	12054,54545	13260

DSUK	elektronick	608	401	401	7	157,18182	172,9
ArrivaTP	papirove	608	401	401	1	24,54545	27
ArrivaTP	elektronick	6156	401	401	2	909,09091	1000
ArrivaTP	elektronick	956	401	401	1	241,81818	266
Slany	papirove		401	401	39	450	495
						2 838 272,18	

Příloha č. 2 - sestava z clearingů - leden 2024

SUBJEKT	TYP	TARIF	ZONA_NA	ZONA_VY	POCET	TRZBY_BEZ_DPH	TRZBY
DSUK	elektronick	101	401	401	381	7347,85714	8229,6
CD	papirove	101	401	401	20	417,85714	468
DSUK	papirove	101	401	401	31	653,57143	732
RegioJetUl	papirove	101	401	401	2	64,28571	72
Slany	papirove	101	401	401	6135	127512,8571	142814,4
DSUK	elektronick	108	401	401	1	52,23214	58,5
DSUK	elektronick	112	401	401	1	156,25	175
Slany	elektronick	112	401	401	1	156,25	175
DSUK	papirove	112	401	401	5	781,25	875
Slany	papirove	112	401	401	16	2500	2800
DSUK	elektronick	114	401	401	45	23303,57143	26100
Slany	elektronick	114	401	401	8	4142,85714	4640
CD	papirove	114	401	401	4	2071,42857	2320
DSUK	papirove	114	401	401	8	4142,85714	4640
Slany	papirove	114	401	401	27	13982,14286	15660
DSUK	elektronick	117	401	401	32	38857,14286	43520
Slany	elektronick	117	401	401	1	1214,28571	1360
DSUK	elektronick	156	401	401	3	11517,85714	12900
DSUK	papirove	212	401	401	4	310,71429	348
Slany	papirove	212	401	401	4	310,71429	348
DSUK	elektronick	214	401	401	21	5437,5	6090
Slany	elektronick	214	401	401	2	517,85714	580
CD	papirove	214	401	401	3	776,78571	870
DSUK	papirove	214	401	401	8	2071,42857	2320
Slany	papirove	214	401	401	8	2071,42857	2320
DSUK	elektronick	217	401	401	21	12750	14280
Slany	papirove	3612	401	401	1	77,67857	87
DSUK	elektronick	3614	401	401	3	776,78571	870
Slany	papirove	3614	401	401	6	1553,57143	1740
DSUK	elektronick	3617	401	401	3	1821,42857	2040
DSUK	elektronick	5014	401	401	3	776,78571	870
DSUK	papirove	5014	401	401	1	258,92857	290
Slany	papirove	5014	401	401	1	258,92857	290
DSUK	elektronick	5017	401	401	13	7892,85714	8840
DSUK	elektronick	5156	401	401	439	431160,7143	482900
DSUK	elektronick	601	401	401	231	2227,5	2494,8
CD	papirove	601	401	401	10	106,07143	118,8
DSUK	papirove	601	401	401	36	373,92857	418,8
Slany	papirove	601	401	401	7016	72623,57143	81338,4
DSUK	elektronick	6014	401	401	4	1571,42857	1760
DSUK	papirove	6014	401	401	1	392,85714	440
DSUK	elektronick	6017	401	401	3	2732,14286	3060
DSUK	elektronick	956	401	401	3	803,57143	900
						788 529,73	

## Příloha č. 3 - sestava z clearingu - únor 2023

SUBJEKT	TYP	TARIF	ZONA_NASTUP	ZONA_VYSTUP	POCET	TRZBY_BEZ_DPH	TRZBY
DSUK	elektronicke	101	401	401	1068	17476,36364	19224
ArrivaTP	papirove	101	401	401	42078	753963,6364	829360
CD	papirove	101	401	401	41	723,63636	796
DSUK	papirove	101	401	401	23	410,90909	452
RegioJet	papirove	101	401	401	1	18,18182	20
Slany	papirove	101	401	401	5494	98425,45455	108268
DSUK	elektronicke	108	401	401	18	810	891
CD	papirove	108	401	401	2	95	104,5
ArrivaTP	elektronicke	112	401	401	41	5590,90909	6150
DSUK	elektronicke	112	401	401	9	1227,27273	1350
ArrivaTP	papirove	112	401	401	146	19909,09091	21900
CD	papirove	112	401	401	4	545,45455	600
Slany	papirove	112	401	401	13	1772,72727	1950
ArrivaTP	elektronicke	114	401	401	237	114190,9091	125610
CD	elektronicke	114	401	401	1	481,81818	530
DSUK	elektronicke	114	401	401	6	2890,90909	3180
Slany	elektronicke	114	401	401	6	2890,90909	3180
ArrivaTP	papirove	114	401	401	118	56854,54545	62540
CD	papirove	114	401	401	4	1927,27273	2120
Slany	papirove	114	401	401	16	7709,09091	8480
ArrivaTP	elektronicke	117	401	401	120	137454,5455	151200
DSUK	elektronicke	117	401	401	2	2290,90909	2520
Slany	elektronicke	117	401	401	2	2290,90909	2520
ArrivaTP	papirove	1833	401	401	7	76,36364	84
ArrivaTP	papirove	1834	401	401	4	90,90909	100
ArrivaTP	elektronicke	212	401	401	5	340,90909	375
CD	elektronicke	212	401	401	1	68,18182	75
DSUK	elektronicke	212	401	401	3	204,54545	225
ArrivaTP	papirove	212	401	401	114	7772,72727	8550
CD	papirove	212	401	401	4	272,72727	300
Slany	papirove	212	401	401	12	818,18182	900
ArrivaTP	elektronicke	214	401	401	166	39990,90909	43990
DSUK	elektronicke	214	401	401	1	240,90909	265
Slany	elektronicke	214	401	401	2	481,81818	530
ArrivaTP	papirove	214	401	401	147	35413,63636	38955
DSUK	papirove	214	401	401	1	240,90909	265
Slany	papirove	214	401	401	7	1686,36364	1855
ArrivaTP	elektronicke	217	401	401	109	62427,27273	68670
DSUK	elektronicke	217	401	401	1	572,72727	630
ArrivaTP	elektronicke	3612	401	401	1	68,18182	75
ArrivaTP	papirove	3612	401	401	46	3136,36364	3450
Slany	papirove	3612	401	401	1	68,18182	75
ArrivaTP	elektronicke	3614	401	401	11	2650	2915
DSUK	elektronicke	3614	401	401	1	240,90909	265
ArrivaTP	papirove	3614	401	401	60	14454,54545	15900
CD	papirove	3614	401	401	1	240,90909	265
Slany	papirove	3614	401	401	1	240,90909	265
ArrivaTP	elektronicke	3617	401	401	15	8590,90909	9450
ArrivaTP	elektronicke	5012	401	401	1	68,18182	75
ArrivaTP	papirove	5012	401	401	18	1227,27273	1350
ArrivaTP	elektronicke	5014	401	401	15	3613,63636	3975
ArrivaTP	papirove	5014	401	401	25	6022,72727	6625
ArrivaTP	elektronicke	5017	401	401	49	28063,63636	30870
DSUK	elektronicke	5017	401	401	1	572,72727	630
ArrivaTP	elektronicke	5156	401	401	414	414000	455400
DSUK	elektronicke	601	401	401	616	5040	5544
ArrivaTP	papirove	601	401	401	49110	439612,7273	483574
CD	papirove	601	401	401	14	123,63636	136
DSUK	papirove	601	401	401	37	333,63636	367
Slany	papirove	601	401	401	6315	56452,72727	62098
ArrivaTP	elektronicke	6012	401	401	2	236,36364	260
ArrivaTP	papirove	6012	401	401	1	118,18182	130
ArrivaTP	elektronicke	6014	401	401	6	2400	2640
ArrivaTP	papirove	6014	401	401	7	2800	3080
ArrivaTP	elektronicke	6017	401	401	18	16690,90909	18360
DSUK	elektronicke	608	401	401	6	134,72727	148,2
ArrivaTP	papirove	608	401	401	1	24,54545	27
ArrivaTP	elektronicke	6156	401	401	1	454,54545	500
Slany	papirove		401	401	61	720	792

2 389 050,64



## Příloha č. 4 - sestava z clearingů - únor 2024

SUBJEKT	TYP	TARIF	ZONA_NASTUP	ZONA_VYSTUP	POCET	TRZBY_BEZ_DPH	TRZBY
DSUK	elektronicke	101	401	401	1844	35562,85714	39830,4
CD	papirove	101	401	401	42	893,57143	1000,8
DSUK	papirove	101	401	401	24	495	554,4
MDT	papirove	101	401	401	37793	789467,1429	884203,2
RegioJetUK	papirove	101	401	401	1	21,42857	24
Slany	papirove	101	401	401	7162	148512,8571	166334,4
DSUK	elektronicke	108	401	401	45	2350,44643	2632,5
CD	papirove	108	401	401	2	110,26786	123,5
DSUK	papirove	108	401	401	3	174,10714	195
MDT	papirove	108	401	401	15	841,51786	942,5
CD	elektronicke	112	401	401	1	156,25	175
DSUK	elektronicke	112	401	401	42	6562,5	7350
Slany	elektronicke	112	401	401	3	468,75	525
DSUK	papirove	112	401	401	68	10625	11900
Slany	papirove	112	401	401	32	5000	5600
CD	elektronicke	114	401	401	2	1035,71429	1160
DSUK	elektronicke	114	401	401	288	149142,8571	167040
Slany	elektronicke	114	401	401	13	6732,14286	7540
CD	papirove	114	401	401	2	1035,71429	1160
DSUK	papirove	114	401	401	122	63178,57143	70760
Slany	papirove	114	401	401	33	17089,28571	19140
DSUK	elektronicke	117	401	401	199	241642,8571	270640
Slany	elektronicke	117	401	401	5	6071,42857	6800
DSUK	elektronicke	156	401	401	9	34553,57143	38700
DSUK	elektronicke	212	401	401	11	854,46429	957
Slany	elektronicke	212	401	401	1	77,67857	87
CD	papirove	212	401	401	1	77,67857	87
DSUK	papirove	212	401	401	78	6058,92857	6786
Slany	papirove	212	401	401	13	1009,82143	1131
DSUK	elektronicke	214	401	401	179	46348,21429	51910
Slany	elektronicke	214	401	401	2	517,85714	580
CD	papirove	214	401	401	7	1812,5	2030
DSUK	papirove	214	401	401	191	49455,35714	55390
Slany	papirove	214	401	401	13	3366,07143	3770
CD	elektronicke	217	401	401	1	607,14286	680
DSUK	elektronicke	217	401	401	166	100785,7143	112880
DSUK	elektronicke	256	401	401	4	7678,57143	8600
DSUK	papirove	3612	401	401	9	699,10714	783
Slany	papirove	3612	401	401	6	466,07143	522
DSUK	elektronicke	3614	401	401	20	5178,57143	5800
DSUK	papirove	3614	401	401	34	8803,57143	9860
Slany	papirove	3614	401	401	11	2848,21429	3190
DSUK	elektronicke	3617	401	401	31	18821,42857	21080
Slany	elektronicke	3617	401	401	1	607,14286	680
DSUK	elektronicke	3656	401	401	1	1919,64286	2150
DSUK	elektronicke	5012	401	401	1	77,67857	87
DSUK	papirove	5012	401	401	10	776,78571	870
Slany	papirove	5012	401	401	1	77,67857	87
DSUK	elektronicke	5014	401	401	18	4660,71429	5220
Slany	elektronicke	5014	401	401	1	258,92857	290
DSUK	papirove	5014	401	401	19	4919,64286	5510
Slany	papirove	5014	401	401	3	776,78571	870
DSUK	elektronicke	5017	401	401	74	44928,57143	50320
Slany	elektronicke	5017	401	401	1	607,14286	680
DSUK	elektronicke	5056	401	401	1	1919,64286	2150
DSUK	elektronicke	5156	401	401	599	588303,5714	658900
DSUK	elektronicke	601	401	401	1058	10202,14286	11426,4
CD	papirove	601	401	401	17	181,07143	202,8
DSUK	papirove	601	401	401	32	333,21429	373,2
MDT	papirove	601	401	401	37771	393456,4286	440671,2
Slany	papirove	601	401	401	7454	76962,85714	86198,4
DSUK	elektronicke	6014	401	401	11	4321,42857	4840
Slany	elektronicke	6014	401	401	1	392,85714	440
DSUK	papirove	6014	401	401	4	1571,42857	1760
DSUK	elektronicke	6017	401	401	32	29142,85714	32640
DSUK	elektronicke	608	401	401	12	308,57143	345,6
MDT	papirove	608	401	401	8	220	246,4
Slany	papirove	608	401	401	1	25,71429	28,8
DSUK	elektronicke	6156	401	401	2	892,85714	1000

2 945 036,16

## Příloha č. 5 - sestava z clearingového centra za měsíc leden 2024 (tržby na oblasti)

SUBJEKT	OBLAST	KOD	TRZBA_CELKEM	TRZBA_12	TRZBA_0	TRZBA_BEZ_DPH_12	TRZBA_BEZ_DPH_CELKEM	KOMPENZACE_CELKEM	KOMPENZACE_BEZ_DPH
AKV bus a.s.	MHD Klášterec nad Ohří	CZ0422K	127431,79	127207,13	224,66	113577,79	113802,45	0	0
AKV bus a.s.	Vejprtsko	CZ04222	1838460,5	1835221,29	3239,21	1638590,44	1641829,65	613667,25	547917,19
ARRIVA CITY s.r.o.	MHD Bílina	CZ0426B	192989,9	192649,87	340,03	172008,81	172348,84	0	0
ARRIVA CITY s.r.o.	MHD Roudnice n. L.	CZ0423M	81444,17	81300,67	143,5	72589,89	72733,39	0	0
ARRIVA CITY s.r.o.	MHD Teplice	CZ0426M	3367,56	3367,56	0	3006,75	3006,75	28,66	25,59
ARRIVA vlaky s.r.o.	Linka R14	CZ042R14	693759,05	692536,26	1222,79	618335,94	619558,73	231657,94	206837,44
ARRIVA vlaky s.r.o.	Linka R22	CZ042R22	28033,8	27984,41	49,39	24986,08	25035,47	9357,5	8354,91
AŽD Praha s.r.o.	Linka U10	CZ042U10	792825,1	791428,24	1396,86	706632,36	708029,22	264635,61	236281,8
České dráhy a.s., Generální ředitelství	ČD - Os, Sp	CZ042CDO	1431643,23	1429120,8	2522,43	1276000,71	1278523,14	477873,34	426672,62
České dráhy a.s., Generální ředitelství	ČD - R	CZ042CDR	597692,76	596639,53	1053,23	532713,86	533767,09	199525,42	178147,7
České dráhy a.s., Generální ředitelství	EMU240	CZ042EM240	974547,46	972830,19	1717,27	868598,39	870315,66	325323,8	290467,68
České dráhy a.s., Generální ředitelství	Podřípsko	CZ04235	173,76	173,76	0	155,14	155,14	17,98	16,05
České dráhy a.s., Generální ředitelství	Šluknovsko	CZ042111	720636,99	719367,27	1269,72	642292,21	643561,93	240546,29	214773,48
České dráhy a.s., Generální ředitelství	U11, U6 Středohorská železnice	CZ042U11	971338,81	969626,93	1711,88	865738,33	867450,21	324287,62	289542,52
České dráhy a.s., Generální ředitelství	U4, U40, U57	CZ042U4	611627,15	610549,52	1077,63	545133,5	546211,13	204156,76	182282,82
ČSAD Česká Lípa a.s.	Turista	CZ042Tour	100817,4	100817,4	0	90015,54	90015,54	53651,9	47903,48
ČSAD MHD Kladno a.s.	Turista	CZ042Tour	21181,6	21181,6	0	18912,14	18912,14	12949,1	11561,7
ČSAD Slaný s.r.o.	PD Teplice	CZ04261	2396151,36	2391929,53	4221,83	2135651,36	2139873,19	799822,82	714127,51
ČSAD Slaný s.r.o.	Teplicko	CZ04262	1959392,57	1955940,25	3452,32	1746375,22	1749827,54	654037,77	583962,3
ČSAD Střední Čechy, a.s.	Turista	CZ042Tour	129933,8	129933,8	0	116012,32	116012,32	65067,2	58096,16
ČSAD SVT Praha s.r.o.	Labe - Elbe	CZ042Labe	69628,23	0	69628,23	0	69628,23	0	0
Die Länderbahn CZ s.r.o.	Linka L4	CZ042L4	88926,79	88770,14	156,65	79259,06	79415,71	29678,67	26498,81
Die Länderbahn CZ s.r.o.	Lounsko	CZ04243	784932,26	783549,57	1382,69	699597,83	700980,52	261967,7	233899,74
Die Länderbahn GmbH DLB, organizační složka	OSN II	CZ042OSNII	18545,9	18513,2	32,7	16529,64	16562,34	6194,16	5530,5
Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a.s.	MHD Chomutov a Jirkov	CZ0422M	2784538,1	2779632	4906,1	2481814,28	2486720,38	479470,84	428098,97
Dopravní podnik města Děčína, a.s.	MHD Děčín	CZ0421M	3020974,93	3015652,25	5322,68	2692546,65	2697869,33	0	0
Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	MHD Ústí nad Labem	CZ0427M	9275604,33	9259261,57	16342,76	8267197,83	8283540,59	549842,05	490930,4
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Děčínsko	CZ04212	2285478,75	2281451,48	4027,27	2037010,25	2041037,52	762937,9	681194,56
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Dolní Poohří	CZ04232	3612839,88	3606474,3	6365,58	3220066,34	3226431,92	1205951,54	1076742,44
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Litoměřicko	CZ04233	2172494,53	2168666,86	3827,67	1936309,7	1940137,37	725154,79	647459,63
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Litvínov - Bílina	CZ04251	2368301,27	2364128,52	4172,75	2110829,04	2115001,79	790525,54	705826,37
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Lounsko-západ	CZ04242	1319031,79	1316707,7	2324,09	1175631,88	1177955,97	440293,75	393119,42
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Lovosice - Louny	CZ04231	2791909,41	2786990,23	4919,18	2488384,13	2493303,31	931931,78	832081,94
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Podbořansko	CZ04241	1396320,69	1393860,53	2460,16	1244518,33	1246978,49	466078,88	416141,85
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Šluknovsko	CZ04211	3088638,06	3083196,15	5441,91	2752853,71	2758295,62	1013059,1	904517,06
Dopravní společnost Ústeckého kraje, příspěvková organizace	Ústecko	CZ04271	3498275,64	3492111,75	6163,89	3117956,92	3124120,81	1167733,15	1042618,88
GW Train Regio a.s.	Linka R25 Plzeň-Most	CZ042GWT	168857,81	168560,72	297,09	150500,64	150797,73	56308,63	50275,57
GW Train Regio a.s.	Linka U52, T8	CZ042U52	294595,49	294076,44	519,05	262568,25	263087,3	98334,34	87798,51
<b>Městská doprava Teplice, p.o.</b>	<b>MHD Teplice</b>	<b>CZ0426M</b>	<b>3078005,78</b>	<b>3072576,68</b>	<b>5429,1</b>	<b>2743372,04</b>	<b>2748801,14</b>	<b>84579,11</b>	<b>75517,06</b>
Railway Capital a.s.	Turista	CZ042Tour	27844,5	27844,5	0	24861,16	24861,16	6993,9	6244,55
RegioJet a.s.	Linka R23	CZ042R23	533387,73	532447,94	939,79	475399,95	476339,74	178042,66	158966,13
RegioJet ÚK a.s.	EMU120	CZ042EM120	1523247,86	1520564,07	2683,79	1357646,49	1360330,28	508445,45	453969,15
Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH	Labe - Elbe	CZ042Labe	1429,03	0	1429,03	0	1429,03	0	0
Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH	Turista	CZ042Tour	52638	52638	0	46998,21	46998,21	0	0
STENBUS s.r.o.	Turista	CZ042Tour	15771,8	15771,8	0	14081,96	14081,96	8937,5	7979,91
Transdev Střední Čechy s.r.o.	Turista	CZ042Tour	79950	79950	0	71383,93	71383,93	36879,2	32927,86
UMBRELLA CITY LINES s.r.o.	Chomutovsko	CZ04223	1738748,68	1735685,08	3063,6	1549718,82	1552782,42	580393,29	518208,3
UMBRELLA CITY LINES s.r.o.	Kadaň - Žatec	CZ04221	2692414,89	2687670,58	4744,31	2399705,87	2404450,18	898777,96	802480,33
UMBRELLA CITY LINES s.r.o.	Mostecká pánev	CZ04252	1644294,75	1641397,57	2897,18	1465533,54	1468430,72	548864,99	490058,03
							57 252 723,23		14 566 056,92
									<b>71 818 780,15</b>

Příloha č. 6 - standardní výpočet vyúčtování za měsíc leden 2024 dle dat z clearingů

**VYROVNÁVÁNÍ TRŽEB MEZI KRAJEM A MĚSTEM DLE SMLOUVY 14/SML2785 (Teplice)**

dle SMLOUVY O SPOLUPRÁCI PŘI ZAJIŠŤOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI VEŘEJNOU LINKOVOU DOPRAVOU A VEŘEJNOU DRÁŽNÍ OSOBNÍ DOPRAVOU

Ref. tržby na 1 km: 2015 a 2016 - 21,59; 2017 - 21,89; 2018 - 21,69; od 12/2019 - 22,68, rok 2020 - 22,68 Kč (v Kč bez DPH), rok 2021 - 20,54 Kč, rok 2022 - 19,75 Kč

Rok 2023 - 22,61 Kč

Rok 2024 - 22,21 Kč (dle D9), **od 2/2024 - 27,40 Kč (D10)**

2024	Dopravní výkon v km za měsíc		Referenční tržby za měsíc (Kč bez DPH)	Normalizované skutečné tržby za měsíc (Kč bez DPH)			Kompensace státních slev (Kč bez DPH)	Vyrovnání Labe-Elbe s VVO	Rozdíl = (normalizované skutečné tržby) - (referenční tržby)	
	Teplice 401	Proboštov 421		401 + 421	Teplice 401	Proboštov 421				401 + 421
leden	133 657,00	789,00	134 446,00	2 968 521,97	2 732 669,73	16 131,41	2 748 801,14	75 517,06	0,00	-160 335,18
únor										
březen										
duben										
květen										
červen										
červenec										
srpen										
září										
říjen										
listopad										
prosinec										
<b>CELKEM</b>	<b>133 657,00</b>	<b>789,00</b>	<b>134 446,00</b>	<b>2 968 521,97</b>	<b>2 732 669,73</b>	<b>16 131,41</b>	<b>2 748 801,14</b>			<b>-160 335,18</b>

Do takto podbarvených polí se vkládají hodnoty.

Článek IV. odst 2 písm d)

v případě, že budou normalizované skutečné tržby dopravce MHD ve vyjádření bez DPH v příslušném kalendářním měsíci vyšší než referenční měsíční tržby bez DPH, bude Město povinno zaslat částku odpovídající tomuto rozdílu Kraji, a to nejpozději do 21 dnů ode dne, kdy obdrží výzvu k úhradě od Kraje;

Článek IV. odst 2 písm e)

budou-li naopak normalizované skutečné tržby dopravce MHD ve vyjádření bez DPH v příslušném kalendářním měsíci nižší než referenční měsíční tržby bez DPH, bude Kraj povinen zaslat částku odpovídající tomuto rozdílu Městu, a to nejpozději do 21 dnů ode dne, kdy obdrží od Města výzvu k úhradě obsahující informace o dopravním výkonu MHD a zároveň bude mít k dispozici informace ze zúčtovacího centra o normalizovaných skutečných tržbách dopravce MHD;



## Znalecký posudek č. 039635/2025

Stanovení škody v důsledku výpadku odbavovacího systému MHD Teplice



**statikum**

Zhotovitel: STATIKUM s. r. o.  
Purkyňova 125, Brno 612 00

+420 776 824 201  
objednavka@statikum.cz

**Znalecký posudek číslo:** 039635/2025

**Interní číslo Znalce:** 9068/2025

**Znalec:** STATIKUM s.r.o., znalecká kancelář zapsaná Ministerstvem spravedlnosti ČR, IČ: 15545881  
Purkyňova 648/125, Brno 612 00

**Obor/odvětví:** Ekonomika/Oceňování obchodních závodů

**Odpovědný zpracovatel:** Ing. Lukáš Pejchal

**Zadavatel:** **Statutární město Teplice**  
nám. Svobody 2/2, 415 95 Teplice 1  
IČ: 002 66 621

**Předmět ocenění:** Vyčíslení finanční škody vzniklé Ústeckému kraji v důsledku výpadku odbavovacího systému v MHD Teplice v období od 01.01.2024 do 02.02.2024

**Účel posudku:** Účelem znaleckého posudku je stanovit výši škody vzniklé Ústeckému kraji v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému v městské hromadné dopravě v zóně 401 Teplice v období od 01.01.2024 do 02.02.2024. Výpadek nastal při přechodu na nového dopravce a dodavatele odbavovacího systému a způsobil odchylku mezi skutečně realizovanými tržbami a tržbami očekávanými dle metodiky IDS DÚK. Znalecký posudek se zaměřuje na odborné vyčíslení této odchylky, která byla předmětem finančního vyrovnání mezi Statutárním městem Teplice a Ústeckým krajem.

**Oceněno k datu:** 02.02.2024

**Podle stavu ke dni:** 02.02.2024

**Číslo vyhotovení:** 1/1

**Počet stran:** 78, z toho příloh: 33

V Brně dne 02.06.2025

## Obsah

1	ZADÁNÍ ZNALECKÉHO POSUDKU .....	6
1.1	Znalecký úkol .....	6
1.2	Účel posudku .....	6
1.3	Skutečnosti sdělené zadavatelem mající vliv na přesnost závěru posudku.....	6
1.4	Prohlášení Znalce o nezávislosti .....	6
1.5	Předpoklady a omezující podmínky .....	6
1.6	Zvažované období .....	7
2	VÝČET PODKLADŮ .....	8
2.1	Popis postupu znalce při výběru zdrojů dat .....	8
2.1.1	Obdržená data od zadavatele .....	8
2.2	Výčet vybraných externích zdrojů dat a jejich popis.....	9
2.2.1	Podklady získané od veřejných institucí:.....	9
2.2.2	Použitá odborná literatura: .....	9
2.2.3	Použité Internetové zdroje .....	10
2.3	Věrohodnost zdroje dat .....	10
3	NÁLEZ .....	11
3.1	Popis postupu znalce při sběru či tvorbě dat .....	11
3.1.1	Postup samotný.....	11
3.1.2	Informace a podklady vztahující se ke vzniku a vyčíslení škody .....	11
3.2	Popis postupu při zpracování dat .....	14
3.3	Výčet zpracovaných dat .....	14
4	POSUDEK .....	15
4.1	Popis postupu znalce při analýze dat .....	15
4.2	Teoretická část - Názvosloví .....	15
4.2.1	Cena (price) .....	15
4.2.2	Náklady (cost).....	15
4.2.3	Trh (market) .....	15
4.2.4	Hodnota (value).....	15
4.2.5	Datum ocenění .....	16

4.2.6	Inflace .....	16
4.2.7	Definice tržní hodnoty .....	16
4.2.8	Používané metody obecně .....	16
4.2.9	Výnosové metody .....	17
4.2.10	Tržní metody (srovnávací) .....	19
4.3	Analýza dat – STRATEGICKÁ ANALÝZA SPOLEČNOSTI .....	19
4.3.1	Makroekonomické prostředí a predikce .....	19
4.3.2	Rating České republiky .....	22
4.3.3	Vývoj cen paliv .....	25
4.3.4	Trh autobusové dopravy .....	27
4.4	Analýza dat – Analýza vývoje výkonu a tržeb v Teplicích (zóna 401) .....	37
4.5	Výsledky analýzy dat – OCENĚNÍ SPOLEČNOSTI .....	40
4.6	Vyčíslení škody .....	40
4.6.1	Výpočet .....	40
5	ODŮVODNĚNÍ .....	42
5.1	Interpretace výsledků analýzy .....	42
5.2	Kontrola postupu .....	42
6	ZÁVĚR .....	43
6.1	Citace odborné zadané otázky .....	43
6.2	Odpověď .....	43
6.3	Podmínky správnosti závěrů, případné skutečnosti snižující jeho přesnost .....	43
6.4	Otisk znalecké pečeti .....	44
6.5	Datum a podpis .....	44
7	PŘÍLOHY .....	45

<b>Příloha. č.</b>	<b>Popis přílohy</b>	<b>Počet listů:</b>
<b>1</b>	Smlouva o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní dopravou (Bez příloh)	15
<b>2</b>	Principy zúčtování v integrovaném dopravním systému Doprava Ústeckého kraje a funkce zúčtovacího centra	11
<b>3</b>	Dohoda o vypořádání závazku	5
<b>4</b>	Skutečně vykázané tržby a dopravní výkony	2
<b>Celkem stran příloh:</b>		<b>33</b>

## Seznam grafů a obrázků

Graf 1 Vývoj reálného HDP.....	23
Graf 2 Ekonomický vývoj Eurozóny .....	25
Graf 3 Vývoj cen pohonných hmot.....	26
Graf 4 Vývoj cen ropy Brent .....	26
Graf 5 Přepravené osoby (2015 – 2023) .....	29
Graf 6 Přepravené osoby (2015 – 2023) .....	30
Graf 7 Vývoj EBITDA marže autobusových dopravců .....	31
Graf 8 Poměr mezi tržbami a dotacemi .....	35
Graf 9 Měsíční vývoj dopravního výkonu a tržeb na 1 km .....	38
Graf 10 Denní dopravní výkony v jednotlivých měsících .....	38
Graf 11 Denní tržby v jednotlivých měsících .....	39

## Seznam tabulek

Tabulka 1 Souhrn makroekonomických ukazatelů ČR .....	20
Tabulka 2 Predikce makroekonomických ukazatelů ČR .....	21
Tabulka 3 Vývoj cen ropy Brent v USD/barel .....	27



Tabulka 4 Data o autobusové dopravě v ČR (2015 – 2023) .....	29
Tabulka 5 Ekonomické ukazatele dopravců v silniční linkové dopravě 2015 - 2022 .....	32
Tabulka 6 Výkony a EBITDA marže jednotlivých typů dopravců za roky 2015 - 2022 .....	33
Tabulka 7 Linková autobusová doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu (celkem) .....	34
Tabulka 8 Ukazatele na 1 km dopravního výkonu .....	36
Tabulka 9 Tržby na 1 km.....	37
Tabulka 10 Tržba na 1 km v lednu jednotlivých let.....	41
Tabulka 11 Kalkulace odhadované škody .....	41

## 1 ZADÁNÍ ZNALECKÉHO POSUDKU

### 1.1 Znalecký úkol

Na základě písemné objednávky jsme byli my, znalecká kancelář STATIKUM s.r.o., IČ: 155 45 881 (dále jen „Zpracovatel“), požádáni Statutárním městem Teplice, IČ: 002 66 621 (dále jen „Zadavatel“), abychom vypracovali znalecký posudek („Znalecký posudek“ nebo „Posudek“) ve věci stanovení výše finanční škody vzniklé Ústeckému kraji v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému v městské hromadné dopravě Teplice v období od 01.01.2024 do 02.02.2024.

Ocenění bude provedeno k 02.02.2024

### 1.2 Účel posudku

Účelem znaleckého posudku je stanovit výši škody vzniklé Ústeckému kraji v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému v městské hromadné dopravě v zóně 401 Teplice v období od 01.01.2024 do 02.02.2024. Výpadek nastal při přechodu na nového dopravce a dodavatele odbavovacího systému a způsobil odchylku mezi skutečně realizovanými tržbami a tržbami očekávanými dle metodiky IDS DÚK. Znalecký posudek se zaměřuje na odborné vyčíslení této odchylky, která byla předmětem finančního vyrovnání mezi Statutárním městem Teplice a Ústeckým krajem.

### 1.3 Skutečnosti sdělené zadavatelem mající vliv na přesnost závěru posudku

Znalci nebyly nad rámec podkladů, které obdržel od Zadavatele pro účely zpracování tohoto znaleckého posudku, sděleny Zadavatelem žádné skutečnosti, které by měly nebo mohly mít vliv na přesnost závěrů tohoto znaleckého posudku.

### 1.4 Prohlášení Znalce o nezávislosti

Společnost **STATIKUM s.r.o.** (dále jen „Znalec“) dále prohlašuje, že k objednateli není ve vztahu personální či finanční závislosti, v zaměstnaneckém či obdobném právním vztahu.

Znalec dále prohlašuje, že jednání o odměně za zpracování tohoto znaleckého posudku byla vedena tak, aby výše odměny nebyla nikterak závislá na výsledcích ocenění.

### 1.5 Předpoklady a omezující podmínky

Tento znalecký posudek je zpracován v souladu s následujícími obecnými a omezujícími podmínkami:

1. Nebylo provedeno žádné šetření pravosti a správnosti podkladů předaných zadavatelem. Údaje o skutečnostech obsažených ve znaleckém posudku se považují za pravdivé a správné.

2. Informace z jiných zdrojů, na nichž je založen celý, nebo část znaleckého posudku, jsou věrohodné, ale nebyly ve všech případech ověřovány.
3. Tento znalecký posudek může být použit výhradně k účelu, pro který byl zpracován.
4. Zhotovitel nepřebírá odpovědnost za nepředvídatelné změny v podmínkách. Nepředpokládá, že by důvodem k přezkoumání tohoto znaleckého posudku mělo být zohlednění událostí nebo podmínek, které by se vyskytly následovně po datu zpracování.
5. Pokud se nezjistí něco jiného, předpokládá se u podnikání či jiných činností dotčených společností plný soulad se všemi aplikovanými zákony a předpisy v ČR.
6. Znalecký posudek zohledňuje všechny skutečnosti známé zhotoviteli, které by mohly ovlivnit dosažené závěry.
7. Zhotovitel prohlašuje, že nemá žádné současné ani budoucí zájmy na majetku osob, kterých se posudek týká, a že neexistuje osobní zájem nebo zaujatost vzhledem k předmětu znaleckého posudku.
8. Analýzy, názory a závěry uvedené ve znaleckém posudku jsou platné jen za omezených podmínek a předpokladů, které jsou v posudku uvedeny, a jsou nezaujatými profesionálními analýzami, názory a závěry zhotovitele znaleckého posudku.
9. Předpokládá se odpovědné vlastnictví a správa vlastnických práv.
10. Dále se předpokládá, že vlastnictví je pravé a čisté od všech zadržovacích práv, služebností nebo břemen kromě těch, které jsou vyznačeny v listinách osvědčujících vlastnictví anebo které byly eventuálně sděleny zhotoviteli.
11. Tento znalecký posudek je dílem podle autorského práva. Žádná jeho část nesmí být žádným způsobem reprodukována, ukládána do vyhledávacích systémů nebo přenášena v jakékoliv formě nebo jakýmkoliv prostředky (elektronickými, mechanizačními, kopírováním, fotografováním, zaznamenáváním nebo jinak) bez předchozího svolení zhotovitele. Výjimku tvoří použití tohoto znaleckého posudku pro účely v něm uvedené.
12. Výpočty jsou zpracovány pomocí programu MS Excel, přičemž dílčí výstupy nejsou průběžně zaokrouhlovány.

## 1.6 Zvažované období

Předmětem posudku je vyčíslení škody vzniklé v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému v období od 01.01.2024 do 02.02.2024. Toto období je z hlediska zkoumání rozhodující. Poslední relevantní informace pro zpracování posudku byly Zpracovatelem získány od Závadatele dne 17.04.2025.

## 2 VÝČET PODKLADŮ

### 2.1 Popis postupu znalce při výběru zdrojů dat

V rámci sběru dat pro zpracování Znalec získal data následujícím způsobem:

- Dodání podkladů Zadavatelem
- Dodání podkladů veřejnými institucemi (Český statistický úřad, Ministerstvo financí, ČNB)
- Sběr dostupných komerčních zpráv, které se věnují danému trhu
- Vlastní průzkum dostupné odborné literatury, vědeckých prací a článku, zákonů a vyhlášek v tuzemsku i zahraničí

Jednotlivá data zjištěná výše uvedeným způsobem jsou uvedena v následující kapitole 2.2

#### 2.1.1 Obdržená data od zadavatele

- Smlouva o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou uzavřenou mezi Ústeckým krajem a statutárním městem Teplice
- DRAFT Dohody o vypořádání závazků mezi Ústeckým krajem a statutárním městem Teplice.
- Principy zúčtování v integrovaném dopravním systému Doprava Ústeckého kraje a funkce zúčtovacího centra
- Skutečné tržby vykázané v rámci zóny 401 mezi srpnem 2020 a únorem 2024.
- Detail vyrovnání tržeb mezi lety 2015 a 2024

#### Komentář k těmto podkladům:

Znalci byly dodány výše uvedené podklady. Znalec přejímá podklady od Zadavatele v dobré víře, že jsou úplné a správné, a spoléhá na ně. Pokud by se data, se kterými Znalec na základě podkladů Zadavatele pracuje a vytváří své závěry, ukázala jako nesprávná, bylo by nutné tento znalecký posudek a jeho závěry revidovat.

Znalec v průběhu zpracování znaleckého posudku nezjistil žádné skutečnosti, které by jej vedly k závěrům, že data předkládaná Zadavatelem pro účely zpracování znaleckého posudku by nebyla úplná a správná.

## 2.2 Výčet vybraných externích zdrojů dat a jejich popis

### 2.2.1 Podklady získané od veřejných institucí:

- Makroekonomická predikce ČR zpracovaná Ministerstvem financí (listopad 2023)
- Ministerstvo dopravy – Ekonomické ukazatele v autobusové dopravě
- SYDOS – dopravní statistiky

#### Komentář k těmto podkladům:

Znalec získal výše uvedené podklady z veřejných zdrojů a přepokládá jejich pravost a úplnost.

### 2.2.2 Použitá odborná literatura:

- Vyhláška o výkonu znalecké činnosti č. 503/2020;
- Zákon č. 151/1997 Sb., „o oceňování majetku a o změně některých zákonů“ (zákon o oceňování majetku);
- Zákon č. 254/2019 Sb., Zákon o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech;
- Vyhláška Ministerstva financí č. 441/2013 Sb. ve znění platném k datu ocenění.
- INTERNATIONAL VALUATION STANDARDS COMMITTEE: International
- Valuation Standards Eight Edition. London: IVSC. 2007.
- TEGoVA.: European Valuation Standards Sixth Edition. Belgie: TEGoVA. 2009.
- Mařík, M. a kolektiv: Metody oceňování podniku, Ekopress, Praha 2007
- Mařík, M.: Diskontní míra v oceňování, Vysoká škola ekonomická 2001
- Mařík M.: metody oceňování podniku. Praha: Ekopress, 2018
- Mařík M.: metody oceňování podniku pro pokročilé. Praha: Ekopress 2011
- Brealey R., Myers S.: Teorie a praxe firemních financí, Praha, Victoria Publishing, 1991
- Synek M.: Manažerská ekonomika, Praha, Grada, 2007
- Bjačák, P.: Překlad. Mezinárodní účetní standardy, Praha, AmiCom, 1994
- IOM VŠE Praha: Návrh standardu pro oceňování podniku v České republice, Praha, září 2012
- IAS 17 – Mezinárodní účetní standard, Úřední věstník EU
- Hrdý M.: Dlouhodobý finanční management, Wolters Kluwer, 2019
- Čtvrtletník Oceňování, IOM, VŠE Fakulta financí, Vydání 2012 - 2024

#### Komentář k těmto podkladům:

V rámci vlastní činnosti jsme provedli analýzu dostupné odborné literatury, vědeckých prací a článků, zákonů a vyhlášek v tuzemsku i zahraničí. Jsme názoru, že výše uvedená odborná literatura poskytuje nejlepší metodické zázemí pro vypracování znaleckého posudku.

### 2.2.3 Použité Internetové zdroje

- <https://www.sydos.cz/>
- <https://md.gov.cz/Statistiky>
- <http://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/> - databáze prof. Damodarana
- [www.czso.cz](http://www.czso.cz)
- [www.cnb.cz](http://www.cnb.cz)
- <https://www.mpo.cz/cz/podnikani/zivnostenske-podnikani/statisticke-udaje-o-podnikatelich/>
- <https://www.mpo.cz/cz/panorama-interaktivni-tabulka.html>
- <https://www.merk.cz/>
- <https://www.statista.com/>
- <https://www.mfcr.cz/>
- <https://wwwinfo.mfcr.cz/ares>
- <https://ec.europa.eu/eurostat>

#### Komentář k těmto zdrojům:

V rámci vlastní činnosti jsme provedli analýzu dostupných zdrojů týkajících se veřejné dopravy a problematiky, zúčtování a ušlých tržeb. Jsme názoru, že výše uvedené zdroje poskytují dostatečný rámec pro posouzení škody vzniklé v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému a pro vypracování tohoto znaleckého posudku.

### 2.3 Věrohodnost zdroje dat

Pro potřeby vypracování znaleckého posudku Zpracovatel vycházel především z podkladů poskytnutých Zadavatelem a dalšími relevantními subjekty zapojenými do zúčtování tržeb v integrované dopravě Ústeckého kraje. Konkrétně byly podklady předány:

- Bc. Tomášem Hadvigou, náměstkem primátora s působností doprava, Statutární město Teplice,
- Mgr. Radkou Opavovou, Odbor dopravy a silničního hospodářství, Krajský úřad Ústeckého kraje,
- Jiřím Marešem, ČSAD SVT Praha, s.r.o. – zástupcem clearingového centra.

Zpracovatel neprověřoval správnost ani úplnost těchto podkladů a pro účely zpracování znaleckého posudku předpokládá jejich věcnou správnost, úplnost a důvěryhodnost. Zároveň byly využity veřejně dostupné informace a statistiky, zejména z oficiálních zdrojů veřejné správy, odborné literatury a specializovaných institucí dlouhodobě působících v oblasti veřejné dopravy a oceňování. Tyto zdroje jsou považovány za relevantní a obecně uznávané v odborné praxi.

### 3 NÁLEZ

#### 3.1 Popis postupu znalce při sběru či tvorbě dat

##### 3.1.1 Postup samotný

V první fázi byly shromážděny podklady vztahující se k provozu veřejné dopravy v dotčeném období, zejména údaje o vývoji tržeb, referenčních a normalizovaných tržbách, odjetých výkonech a metodice zúčtování v rámci integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje. Tyto informace byly následně analyzovány v kontextu zavedeného systému zúčtování a předchozího vývoje tržeb v zóně 401 Teplice.

Při plnění znaleckého úkolu Zpracovatel čerpal informace zejména od Zadavatele, dále od zástupců kraje a clearingového centra. Doplnkově byly využity údaje a podklady z veřejně dostupných databází, odborné literatury, legislativy a dokumentů veřejné správy. Jsme názoru, že byla zohledněna všechna relevantní data, která jsou pro objektivní a odborné posouzení předmětu tohoto znaleckého posudku nezbytná.

##### 3.1.2 Informace a podklady vztahující se ke vzniku a vyčíslení škody

Na základě informací poskytnutých Zadavateli bylo zjištěno, že Statutární město Teplice a Ústecký kraj uzavřely dne 29. 12. 2014 Smlouvu o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou (dále jen „Smlouva“). Cílem této smlouvy je koordinace obou stran za účelem zajištění vzájemného uznávání jízdních dokladů mezi dopravci zapojenými do Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje (DÚK) a dopravcem zajišťujícím městskou hromadnou dopravu na území města Teplice. Dále je smlouvou definován mechanismus vyrovnávání snížených tržeb nebo zvýšených kompenzací, které vznikají v důsledku tohoto vzájemného uznávání jízdních dokladů.

Na tuto smlouvu navazovala řada dodatků, které postupně upravovaly její podmínky. K datu zpracování tohoto posudku bylo uzavřeno celkem deset dodatků, a to v období od roku 2017 do roku 2024.

K významné změně došlo s účinností od 1. 1. 2024, kdy byl změněn dopravce zajišťující provoz MHD v Teplicích; novým provozovatelem se stala příspěvková organizace Městská doprava Teplice, p. o. V souvislosti s tímto přechodem však došlo k výpadku odbavovacího systému na linkách MHD, který trval od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024. V tomto období nebylo možné správně odbavovat cestující, a tedy ani evidovat a vybírat tržby v souladu s nastavenými pravidly IDS DÚK.

Dle smlouvy byly stanoveny následující klíčové povinnosti:

##### **Ceník a bezplatné přepravy:**

- Smluvní strany se dohodly na struktuře tarifu a výši cen jízdného a přepravného dle přílohy č. 1 Smlouvy („Ceník jízdného DÚK“).
- Dohodly se také na podmínkách bezplatné přepravy osob dle přílohy č. 2 („Bezplatné přepravy“).

**Závazek dodržování:**

- Obě strany se zavazují dodržovat schválený ceník i podmínky bezplatných přeprav.
- **Bez souhlasu druhé strany** nesmí žádná ze smluvních stran v zóně Teplice zavádět nové typy jízdních dokladů ani bezplatných přeprav, pokud nejde o slevy stanovené právními předpisy.

**Změny jízdného z iniciativy kraje:**

- **Ústecký kraj může měnit tarif a ceník bez souhlasu města**, pokud:
  - změna **neovlivní ceny jednozónových jízdenek** pro zónu Teplice,
  - dopravce MHD obdrží data se **2měsíčním předstihem**,
  - nedojde ke změně SW, pouze ke změně vstupních dat.

**Dodatek ke smlouvě:**

- **Každá jiná změna** ceníku nebo bezplatné přepravy mimo zákonem předepsané slevy **vyžaduje dodatek ke smlouvě**.
- I u zákonem nařízených slev se má dodatek uzavřít **před zavedením změny**, pokud je to možné – jinak **bez zbytečného odkladu**.

Statutární město Teplice se zavazuje, že **doprovce MHD bude vydávat papírové jízdní doklady DÚK výhradně na speciálním zabezpečeném papíře s ochrannými prvky**, které definuje a poskytuje Ústecký kraj. Tento papír poskytne kraj městu, a to jej následně **předá dopravci MHD** k použití.

Město se dále zavazuje zajistit, že dopravce MHD bude od 1. 1. 2015 na všech linkách MHD plnit tyto technické a tarifní požadavky v rámci IDS DÚK:

- a) **Uznávat papírové jízdní doklady DÚK** vydané na zabezpečeném papíře, pokud jsou platné pro tarifní zónu Teplice a odpovídají Tarifu DÚK.
- b) **Uznávat elektronické jízdní doklady** uložené na bezkontaktní čipové kartě typu Mifare DESFire EV1 8kB, opět pokud jsou platné pro tarifní zónu Teplice.
- c) **Akceptovat elektronické peníze** z aplikace „dopravní peněženka“ při prodeji jízdních dokladů – prostřednictvím čipových karet dopravců DÚK.
- d) **Plnohodnotně pracovat s aplikacemi** „elektronická jízdenka“ a „elektronická peněženka“ – to zahrnuje např. prodej elektronických jízdenek, jejich zápis na kartu a dobíjení peněženky.
- e) **Umožnit bezplatnou přepravu vybraných skupin osob**, jak je definováno v příloze č. 2 smlouvy.

Statutární město Teplice se zavazuje, že bude samo nebo prostřednictvím dopravce MHD pravidelně poskytovat úplné a správné údaje o tržbách dopravce do zúčtovacího centra a zároveň i v kopii Ústeckému kraji. Jedná se zejména o:

počty a typy prodaných jízdních dokladů, tržby z přepravy zavazadel, další údaje požadované zúčtovacím centrem.



Údaje musí být dodávány v pravidelných intervalech, které stanoví zúčtovací centrum s minimálně dvouměsíčním předstihem. Tyto intervaly však nesmí být kratší než 24 hodin. Formát dat má odpovídat definici Cards Interface společnosti ČSAD SVT, jak je uvedeno v příloze č. 3 smlouvy. Specifické typy jízdenek (např. SMS jízdenky, prodej u řidičů, automaty) mají být předávány ve formátech stanovených zúčtovacím centrem.

### Vyrovnaní tržeb

Systém zúčtování probíhá na základě dat, která jsou dopravci povinni zasílat clearingovému centru. Clearingové centrum následně přiřadí jednotlivým dopravcům **skutečné normalizované tržby** a kompenzace dle stanovených pravidel (principy zúčtování – podíly jednotlivých dopravců na celkových tržbách DÚK stanovené na základě ročních odjetých km uvedených ve smlouvě). V pravidelném měsíčním vyúčtování jsou pak skutečně odjeté km za příslušný měsíc vynásobeny výší **referenčních tržeb** platných pro příslušné období a od těchto referenčních tržeb jsou následně **odečteny** normalizované skutečné tržby za příslušný měsíc a kompenzace státních slev (data z clearingových sestav). Pokud jsou referenční tržby vyšší než součet normalizovaných tržeb a kompenzací státních slev, je město povinno tento rozdíl uhradit kraji, v opačném případě rozdíl hradí kraj městu.

Referenční tržby jsou stanoveny na základě vzorce a postupu uvedeného ve smlouvě o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti č. 14/SML2785 mezi Ústeckým krajem a Statutárním městem Teplice. Pro leden 2024 činily referenční tržby na 1 km výši **22,21 Kč** dle dodatku č. 9.

Vzorec pro výpočet referenčních tržeb je následující:

$$Ref_i = Ref_{i-1} * \frac{Skut_{i-1}}{Skut_{i-2}}$$

Kde:

$Ref_i$ ..... referenční tržba na 1 km pro kalendářní rok  $i$

$Ref_{i-1}$ ..... referenční tržba na 1 km pro kalendářní rok  $i-1$

$Skut_{i-1}$ ..... skutečné tržby za kalendářní rok  $i-1$  v oblasti zón se začátkem nebo cílem v zóně Teplice.

$Skut_{i-2}$  ..... skutečné tržby za kalendářní rok  $i-2$  v oblasti zón se začátkem nebo cílem v zóně Teplice

Vzorec pro výpočet referenčních tržeb je tedy založen na principu **úpravy (indexace) referenčních tržeb podle meziročního tempa růstu skutečných tržeb**. V praxi to znamená, že se referenční hodnota na 1 km dopravního výkonu pro aktuální období odvozuje z hodnoty předchozího roku, která je upravena o tempo růstu skutečných tržeb za předchozí dva kalendářní roky.

**Normalizované skutečné** tržby jsou přiřazeny clearingovým centrem na základě principů zúčtování, které stanovují podíl jednotlivých dopravců na celkových tržbách DÚK. Dopravce Městská doprava měl k 01.01.2024 podíl na celkových tržbách DÚK ve výši **4,84 %** (Principy zúčtování platné od 1. 1. 2024, verze 42).

### 3.2 Popis postupu při zpracování dat

Znalec při zpracování tohoto znaleckého posudku neprováděl kontrolu jednotlivých účetních operací subjektů zapojených do zúčtování v rámci Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje. Předpokládá se, že poskytnuté podklady, zejména údaje o tržbách, dopravních výkonech a principech zúčtování, jsou úplné a vedené v souladu s příslušnými právními a metodickými předpisy.

V průběhu zpracování znaleckého posudku nebyly zjištěny žádné skutečnosti, které by zpochybňovaly správnost nebo věrohodnost těchto údajů. Všechny výpočty a závěry byly učiněny na základě předaných dat, veřejně dostupných zdrojů a konzultací s relevantními subjekty (město, kraj, zúčtovací centrum). Jednotlivé kroky vedoucí ke kvantifikaci škody jsou podrobně rozvedeny v následujících kapitolách posudku.

### 3.3 Výčet zpracovaných dat

Pro splnění znaleckého úkolu využil Znalec níže uvedené datové podklady a informace:

- Skutečné tržby v zóně 401 Teplice dle výkazů zúčtovacího centra za období srpen 2020 – únor 2024,
- Principy zúčtování a podíl dopravce MHD na tržbách systému DÚK k 1. 1. 2024 (verze 42),
- Referenční tržby na 1 km dle dodatků ke smlouvě mezi městem a krajem,
- Detailní data o odjetých kilometrech v měsíci lednu a únoru 2024,
- Data o kompenzacích státních slev v dotčeném období,
- Interní podklady a dokumentace poskytnuté Zadavatelem
- Veřejně dostupné statistické údaje a informace z odborné literatury vztahující se k veřejné dopravě,
- Výpočtové principy z metodiky IDS DÚK,
- Konzultace s pracovníky Města, kraje a provozovatele clearingového centra.

Na základě těchto podkladů byly provedeny potřebné výpočty a analýzy, jejichž výsledkem je odborné vyčíslení rozdílu mezi očekávanými a skutečně realizovanými tržbami v období výpadku odbavovacího systému.

## 4 POSUDEK

### 4.1 Popis postupu znalce při analýze dat

Znalec čerpal data od Zadavatele, veřejných institucí, dostupné odborné literatury, vědeckých prací a článku, zákonů a vyhlášek v tuzemsku i zahraničí. Jsme názoru, že jsme použili veškeré možné dostupné zdroje, tak abychom zajistili, co možná nejobjektivnější posouzení znaleckého úkolu.

### 4.2 Teoretická část - Názvosloví

Úvodem jsou nejprve definovány základní názvy v oblasti oceňování (ohodnocování, zjišťování hodnoty). Nejuznávanější autoritou v oblasti oceňování majetku v ČR je bezesporu Institut oceňování majetku při Vysoké škole ekonomické v Praze. Vzhledem k jeho metodické, vzdělávací i certifikační činnosti v oblasti oceňování, Znalec plně respektuje jím navržený Standard pro oceňování podniku, ze kterého přejímá i definice nejdůležitějších pojmů (toto názvosloví odpovídá i jejich vymezení v Mezinárodních oceňovacích standardech IVS).

#### 4.2.1 Cena (price)

Je termín používaný pro částku požadovanou, nabízenou nebo zaplacenou za aktivum. Prodejní cena je historickou skutečností, ať je zveřejněna nebo držena jako důvěrná. V důsledku finančních možností, motivací nebo speciálních zájmů daného kupujícího nebo prodávajícího se cena zaplacená za určité aktivum může lišit od hodnoty, kterou by tomuto aktivu mohli přisoudit ostatní. Cena je obecně ukazatelem relativní hodnoty přisouzené aktivu konkrétním kupujícím nebo prodávajícím za určitých podmínek.

#### 4.2.2 Náklady (cost)

Představují cenu zaplacenou za získání nebo vytvoření určitého aktiva. Když je toto aktivum získáno nebo vytvořeno, jeho náklady se stávají historickou skutečností. Cena má souvislost s náklady, protože cena zaplacená za aktivum se stává nákladem pro kupujícího.

#### 4.2.3 Trh (market)

Je prostředí, ve kterém jsou zboží a služby obchodovány mezi kupujícími a prodávajícími prostřednictvím cenového mechanismu. Pojem trhu předpokládá, že zboží a/nebo služba může být obchodována mezi kupujícími a prodávajícími bez omezení jejich činností. Každá strana bude reagovat na vztahy nabídky a poptávky a ostatní cenotvorné faktory, stejně jako na své vlastní chápání relativní užitečnosti zboží nebo služby a individuální potřeby a přání. Trh může být místní, regionální, národní nebo mezinárodní.

#### 4.2.4 Hodnota (value)

není skutečnost, ale názor buď:

- na nejpravděpodobnější cenu, která by měla být zaplacená při směně,

- nebo na ekonomické užitky z držení aktiva.

Hodnota při směně je hypotetická cena a předpoklady, za kterých je hodnota odhadována, jsou určeny účelem ocenění. Hodnota pro vlastníka je odhad užitků, které by vlastnictví přineslo konkrétní straně.

Hodnota podniku není jeho imanentní vlastností, kterou znalec změří vhodně zvolenými postupy. Hodnota je pouze názor (odhad) investora a jej zastupujícího znalce (odhadce) na pravděpodobnou cenu podniku, která by mohla být dosažena za podmínek stanovených definicí hledané hodnotové báze.

Hodnotou netto se rozumí ocenění na úrovni vlastního kapitálu podniku (tj. na úrovni equity).

Hodnotou brutto se rozumí ocenění na úrovni vlastního a úročeného kapitálu podniku (tj. na úrovni entity).

#### **4.2.5 Datum ocenění**

Je datum, ke kterému se vztahuje odhadnutá hodnota. Datum ocenění je nutné odlišovat od data, kdy je ocenění zpracováno. Do hodnoty podniku se nemohou promítat informace a vlivy, které nastaly až po datu ocenění.

Ocenění, jehož cílem je odhad nejpravděpodobnější ceny na trhu (tedy zejména tržní hodnota), musí odrážet podmínky na relevantním trhu k datu ocenění a nikoli upravenou nebo vyhlazenou cenu založenou na předpokladu obnovení rovnováhy na trhu.

#### **4.2.6 Inflace**

Údaje a kalkulace finančních toků u výnosových ocenění zahrnují účinky inflace.

#### **4.2.7 Definice tržní hodnoty**

Dle Mezinárodních oceňovacích standardů IVS (International Valuation Standards – International Valuation Standards Committee), Evropských oceňovacích standardů EVS (European Valuation Standards – The Europeans Group of Valuers' Associations) a Profesionálních standardů RICS (Professionals Standards – Royal Institution of Chartered Surveyors) je tržní hodnota definována jako:

- a) „Tržní hodnota je odhadnutá částka, za kterou by bylo možné k datu ocenění posuzovaný majetek směnit mezi ochotným kupujícím a ochotným prodávajícím v nezávislé transakci a po uskutečnění náležitého marketingu, přičemž každá ze stran jedná informovaně, obezřetně a bez donucení.“.*

#### **4.2.8 Používané metody obecně**

Finanční ocenění si klade za cíl vyjádřit jejich hodnotu peněžním ekvivalentem. Při stanovování výsledné peněžité hodnoty se používají v zásadě tři skupiny oceňovacích metod: majetkové metody, metody výnosové, metody porovnávací a metody kombinované.

Konkrétní způsob ocenění pak plně závisí na třech základních východiscích:

- účelu ocenění,

- funkci, ve které bude Znalec ocenění provádět,
- bázi hodnoty, která má být vyčíslena.

Pro ocenění podniku jsou k dispozici tři skupiny oceňovacích metod:

- výnosové metody,
- metody tržní a tržně porovnávací,
- majetkové metody

Každá ze skupin metod je pak rozpracována do několika různých variant, což poskytuje Znalci široké spektrum možností, jak se ke konkrétnímu danému oceňovacímu úkolu postavit. Podrobnější popis jednotlivých metodologických variant není předmětem tohoto posudku, Znalec tak k bližším informacím odkazuje na odbornou literaturu (Mařík, M. a kolektiv: Metody oceňování podniku, Ekopress, Praha 2018). Níže bude uveden pouze základní popis postupů nejběžnějších a v praxi nejčastěji používaných. Mařík ve výše zmíněné literatuře uvádí následující souhrn doporučení ke zvolení nejpříhodnější metody ocenění:

1. Platí důležitá zásada, že pokud je výnosové ocenění nižší než likvidační hodnota, je třeba podnik ocenit na úrovni likvidační hodnoty.
2. Pro perspektivní podnik lze doporučit, aby byla zjištěna:
  - výnosová hodnota, nejlépe DCF nebo EVA – pokud lze sestavit pro podnik zdůvodněný finanční plán a z něho výnosové ocenění vyvodit, bude výnosová hodnota základním kamenem pro výsledné ocenění,
  - Substanční hodnota - poskytne doplňkovou informaci o hodnotě majetku podniku,
  - Likvidační hodnota – poskytne doplňkovou informaci o dolním limitu hodnoty podniku,
  - v případech, kde je to možné (zejména pokud se zjišťuje tržní hodnota), doporučujeme použít i tržní porovnání – pomůže otestovat výsledky výnosového ocenění.
3. Pro podnik, který je sice pravděpodobně perspektivní, ale u kterého je obtížné sestavit dlouhodobý plán (například malé nebo nové podniky), je možno uvážit použití metody kapitalizovaných čistých výnosů. Máme na mysli paušální variantu této metody.
4. Výsledné ocenění by mělo být zvoleno na úrovni některé konkrétní metody podle situace a volby oceňovatele – zdůrazňujeme, že nikoliv jako průměr. Výsledky ostatních metod by pak měly určitým způsobem zahrnovat hodnotu zvolenou jako základní.

#### **4.2.9 Výnosové metody**

Výnosové metody odhadují hodnotu podniku na principu současné hodnoty budoucích užitků, které poplynou po datu ocenění držiteli kapitálu investovaného v podniku. Současná hodnota užitků je pomocí diskontování nebo kapitalizace propočtena k datu ocenění.

Výnosový přístup je nejvíce používán především při oceňování celých podniků, jejich částí a průmyslových práv, příp. jiného duševního vlastnictví. Mezi základní varianty tohoto přístupu patří: metoda diskontovaného salda cash-flow (DCF), metoda kapitalizace čistých

zisků (přínosů, výnosů, metoda reflektující vývoj na burze cenných papírů apod.), metoda ekonomické přidané hodnoty (EVA).

Výnosový přístup vždy předpokládá dostupnost určité časové řady ekonomických výsledků – buď budoucí prognózu (DCF), či výsledky dosahované v minulosti (metoda kapitalizovaných zisků).

#### **4.2.9.1 Metoda diskontovaného salda cash-flow (DCF)**

V tomto případě jde o ocenění budoucího „cash flow“ (při zakalkulování rizika jeho dosažení a jeho současné časové hodnoty). Pravděpodobnost dosažení určitých příjmů v budoucnosti je dána vnitřními i vnějšími faktory specifickými pro každou obchodní společnost, a to: 1. kapitálovými, komoditními, marketingovými, managementem, goodwillem, know-how, prodejní sítí apod., 2. geografickými, místními, časovými, kupní silou obyvatelstva apod., přičemž lze nyní již vycházet v České republice z předpokladu stabilizovaného tržního prostředí. Podmnožinou této metody je metoda diskontovaného dividendového výnosu. Výhodou metody je orientace na budoucí příjmy a přesnější možnosti stanovení diskontní míry, nevýhodou je riziko nedosažení prognóz, z nichž ocenění touto metodou vychází.

Základním přístupem při výnosovém ocenění je za výnosy považovat peněžní tok, a to tzv. volný peněžní tok (free cash flow – FCF). Jedná se o provozní peněžní tok (tzn. peněžní tok před odpočtem placených úroků) snížený o investice do provozně nutného pracovního kapitálu a provozně nutného dlouhodobého majetku. Volný peněžní tok pak představuje peněžní tok, který mohou vlastníci a věřitelé z podniku odčerpat (např. použít jej na splátky úvěrů, vyplatit jej ve formě dividend), aniž by byl narušen očekávaný vývoj podniku.

Princip této metody tedy spočívá v následujících krocích:

- provedení důkladné analýzy oceňovaného podniku a jeho okolí,
- na základě analýzy sestavení více či méně podrobného finančního plánu,
- na základě finančního plánu výpočet volného peněžního toku, který je třeba diskontovat k datu ocenění.

#### **4.2.9.2 Metoda kapitalizovaných čistých výnosů**

Druhou často používanou výnosovou metodou je metoda kapitalizovaných čistých výnosů. Vyznačuje se větší snahou o objektivitu a opatrnost, než je tomu u jiných výnosových metod a vede k přímému zjištění hodnoty vlastního kapitálu podniku, přičemž jádrem ocenění je výnosový potenciál podniku k datu ocenění. Dlouhodobý rozvoj do úvah zahrnut buď vůbec není nebo jen na úrovni, která bude dosažena do konce dohlédnutelného časového horizontu.

Metoda vychází z tzv. trvale odnímatelného čistého výnosu, tj. velikosti prostředků, které je možné rozdělit vlastníkům. Tuto veličinu lze zjistit na základě řady hospodářských výsledků (ať už minulých či budoucích), upravených na srovnatelnou reálnou úroveň. Výpočet odnímatelného čistého výnosu provádíme buď metodou paušální (u jednodušších případů) nebo metodou analytickou. Samotnou hodnotu podniku pak počítáme podle vzorce:

Výnosová hodnota podniku = trvale odnímatelný zisk/míra kapitalizace.

#### **4.2.9.3 Metoda ekonomické přidané hodnoty (EVA)**

Metoda ekonomické přidané hodnoty vychází z výpočtu veličiny, o kterou čistý provozní zisk převyšuje náklady investovaného kapitálu (tzv. Economic Value Added – EVA). Hodnotu podniku tvoří součet hodnoty 1. fáze (souhrn diskontované ekonomické přidané hodnoty za plánovací období), hodnoty 2.fáze (diskontovaná perpetuita) a celkového investovaného kapitálu na počátku plánovacího období. Tato metoda vede primárně ke stanovení hodnoty vlastního kapitálu, takže hodnota podniku se stanoví následně jako součet zjištěné hodnoty vlastního kapitálu a cizího úročeného kapitálu na počátku plánovacího období.

#### **4.2.10 Tržní metody (srovnávací)**

Porovnávací hodnota se rovná ceně podobného podniku dosažené na volném trhu se zohledněním odlišností a časového posunu.

### **4.3 Analýza dat – STRATEGICKÁ ANALÝZA SPOLEČNOSTI**

#### **4.3.1 Makroekonomické prostředí a predikce**

Zastřešujícím tématem roku 2023 byla vysoká inflace a snaha centrálních bank ji snížit. K vysoké hladině inflace přispěly mimo jiné geopolitická nejistota a energetická krize. Uvedené faktory se promítly napříč celou ekonomikou a všemi odvětvími.

#### **Přetrvávající konflikt na Ukrajině**

Konflikt na Ukrajině měl značný dopad na českou ekonomiku, především z hlediska energetické bezpečnosti a obchodu. Země, jako člen Evropské unie, čelila výzvám spojeným s uvalením sankcí na Rusko a nutností hledat alternativní zdroje energie. Tento konflikt také přispěl k celkové nejistotě v regionu, což mělo dopady na investice a ekonomickou důvěru.

#### **Dopady energetické krize**

Energetická krize v roce 2023 výrazně ovlivnila českou ekonomiku. Vysoké ceny energií a inflace měly za následek pokles HDP a dopad na podniky a domácnosti. Původní ruský plyn byl nahrazen LNG jehož cena je dána světovou nabídkou a poptávkou, kterou zásadně ovlivňuje například ekonomická situace Číny, ale i dalších zemí. Cena elektřiny v Evropě dnes téměř okamžitě reaguje na změnu ceny plynu a emisní povolenky.

#### **Příčiny z předchozích let**

Jedním z hlavních přispěvatelů k inflaci byly celosvětové ekonomické výzvy, včetně dopadů pandemie COVID-19 a geopolitických událostí, jako byl konflikt na Ukrajině. Tyto události vedly k narušení dodavatelských řetězců a zvýšení nákladů na suroviny a energii, což mělo za následek zvýšení cen na celosvětovém trhu.

#### **Přehled poptávky a odložená spotřeba předchozích let**

S uvolňováním opatření souvisejících s pandemií došlo k oživení ekonomické aktivity, což vedlo ke zvýšené poptávce po zboží a službách. Tato obnovená poptávka, ve spojení s omezenou nabídkou v důsledku narušení dodavatelských řetězců, přispěla k růstu cen.

### Úrokové sazby

Původně nízké úrokové sazby, způsobené pandemií v reakci na všeobecně rostoucí inflaci centrální banky navyšovaly. Základní úrokové sazby tak násobně vzrostly, což mělo mimo jiné za následek navyšování úspor a útlum investic. Navýšení úrokových sazeb společně s vysokou inflací utlumilo hospodářský růst.

#### 4.3.1.1 *Predikce ministerstva financí*

Česká ekonomika se letos pohybuje na hraně recese. Za celý rok 2023 hrubý domácí produkt pravděpodobně klesne o 0,5 %, v roce 2024 podle predikce vzroste o 1,9 %. Inflace bude příští rok výrazně nižší než letos, stále se ale po většinu roku bude držet nad 3 %. Dopad slabé hospodářské dynamiky na trh práce by s ohledem na přetrvávající nerovnováhy neměl být významný. (zdroj: mfcr.cz)

Podle ministra financí ekonomický výkon ČR brzdí vysoká míra inflace, která má vliv na nižší spotřebu domácností i na veřejné finance. Přestože roste výběr některých daní jako té z příjmů právnických i fyzických osob, státní rozpočet podstatně zatěžují vysoké náklady na valorizace penzí a další sociální výdaje včetně kompenzací vysokých cen energií pro firmy a domácnosti.

### Konsolidační balíček

Od ledna 2024 vstupuje v platnost soubor celkem 65 novel zákonů, reprezentovány jako „Ozdravný“ nebo „Konsolidační balíček“, které mají za cíl v rámci následujících dvou let snížit rozpočtový deficit o 150 mld. CZK.

Konsolidační balíček zahrnuje mimo jiného reformy v oblasti daní, účetnictví a zaměstnaneckých benefitů. Zásadní změny jsou ve snižování národních dotací a snižování spoluúčasti na projektech, navýšení daně právnických osob **19 % -> 21 %**. Dále například v oblasti daně dochází k navýšení daně z nemovitosti ze 4 % na 7,2 % nebo ke změnám v DPH.

*Tabulka 1 Souhrn makroekonomických ukazatelů ČR*

	2023	2024	2025
<b>CELKOVÁ INFLACE</b>	10,8 %	2,6 %	2,1 %
<b>HDP (Y/Y)</b>	-0,4 %	1,2 %	2,8 %
<b>ÚROKOVÁ SAZBA PRIBOR (3M)</b>	7 %	4,3 %	3,4 %
<b>MĚNOVÝ KURZ (CZK/EUR)</b>	24,0	24,6	24,1

Zdroj: Data CNB,CBA,MF, vlastní zpracování



**Tabulka 2 Predikce makroekonomických ukazatelů ČR**

<b>Přehled hlavních ukazatelů</b>		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2023	2024
							<i>Aktuální predikce</i>		<i>Minulá predikce</i>	
<b>Nominální hrubý domácí produkt</b>	<i>mld. Kč, b.c.</i>	<b>5 411</b>	<b>5 791</b>	<b>5 709</b>	<b>6 109</b>	<b>6 786</b>	<b>7 363</b>	<b>7 726</b>	<b>7 384</b>	<b>7 751</b>
	<i>růst v %, b.c.</i>	5,9	7,0	-1,4	7,0	11,1	8,5	4,9	8,8	5,0
<b>Reálný hrubý domácí produkt</b>	<i>růst v %, s.c.</i>	<b>3,2</b>	<b>3,0</b>	<b>-5,5</b>	<b>3,6</b>	<b>2,4</b>	<b>-0,5</b>	<b>1,9</b>	<b>-0,2</b>	<b>2,3</b>
Spotřeba domácností	<i>růst v %, s.c.</i>	3,5	2,7	-7,2	4,1	-0,7	-2,7	3,9	-3,4	3,9
Spotřeba vládních institucí	<i>růst v %, s.c.</i>	3,9	2,5	4,2	1,4	0,6	2,4	1,6	2,4	1,8
Tvorba hrubého fixního kapitálu	<i>růst v %, s.c.</i>	10,0	5,9	-6,0	0,8	3,0	2,2	1,7	0,8	0,7
Příspěvek čistých vývozů k růstu HDP	<i>p.b., s.c.</i>	-1,2	0,0	-0,4	-3,6	0,9	1,5	1,3	2,4	1,3
Příspěvek změny zásob k růstu HDP	<i>p.b., s.c.</i>	-0,5	-0,3	-0,9	4,8	0,9	-1,8	-1,9	-1,7	-1,3
<b>Deflátor HDP</b>	<i>růst v %</i>	<b>2,6</b>	<b>3,9</b>	<b>4,3</b>	<b>3,3</b>	<b>8,5</b>	<b>9,0</b>	<b>3,0</b>	<b>9,0</b>	<b>2,6</b>
<b>Míra inflace spotřebitelských cen</b>	<i>průměr v %</i>	<b>2,1</b>	<b>2,8</b>	<b>3,2</b>	<b>3,8</b>	<b>15,1</b>	<b>10,8</b>	<b>3,3</b>	<b>10,9</b>	<b>2,8</b>
<b>Zaměstnanost (VSPS)</b>	<i>růst v %</i>	<b>1,3</b>	<b>0,2</b>	<b>-1,7</b>	<b>0,4</b>	<b>1,5</b>	<b>0,9</b>	<b>0,5</b>	<b>1,1</b>	<b>0,7</b>
<b>Míra nezaměstnanosti (VSPS)</b>	<i>průměr v %</i>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>2,6</b>	<b>2,8</b>	<b>2,2</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,7</b>
<b>Objem mezd a platů (dom. koncept)</b>	<i>růst v %, b.c.</i>	<b>9,6</b>	<b>7,8</b>	<b>0,1</b>	<b>5,9</b>	<b>9,3</b>	<b>8,4</b>	<b>6,5</b>	<b>8,4</b>	<b>6,1</b>
<b>Saldo běžného účtu</b>	<i>% HDP</i>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>2,0</b>	<b>-2,8</b>	<b>-6,1</b>	<b>-2,4</b>	<b>-1,2</b>	<b>-1,7</b>	<b>-0,6</b>
<b>Saldo sektoru vládních institucí</b>	<i>% HDP</i>	<b>0,9</b>	<b>0,3</b>	<b>-5,8</b>	<b>-5,1</b>	<b>-3,2</b>	<b>-3,6</b>	<b>-2,2</b>	<b>-3,6</b>	<b>-2,2</b>
<b>Dluh sektoru vládních institucí</b>	<i>% HDP</i>	<b>32,1</b>	<b>30,0</b>	<b>37,7</b>	<b>42,0</b>	<b>44,2</b>	<b>44,7</b>	<b>45,9</b>	<b>44,7</b>	<b>45,4</b>
<b>Předpoklady:</b>										
<b>Měnový kurz CZK/EUR</b>		<b>25,6</b>	<b>25,7</b>	<b>26,4</b>	<b>25,6</b>	<b>24,6</b>	<b>24,0</b>	<b>24,4</b>	<b>23,8</b>	<b>23,9</b>
<b>Dlouhodobé úrokové sazby</b>	<i>% p.a.</i>	<b>2,0</b>	<b>1,5</b>	<b>1,1</b>	<b>1,9</b>	<b>4,3</b>	<b>4,4</b>	<b>3,6</b>	<b>4,3</b>	<b>3,9</b>
<b>Ropa Brent</b>	<i>USD/barel</i>	<b>71</b>	<b>64</b>	<b>42</b>	<b>71</b>	<b>101</b>	<b>83</b>	<b>84</b>	<b>80</b>	<b>77</b>
<b>HDP eurozóny</b>	<i>růst v %, s.c.</i>	<b>1,8</b>	<b>1,6</b>	<b>-6,2</b>	<b>5,9</b>	<b>3,4</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>0,7</b>	<b>1,2</b>

Zdroj: <https://www.mfcr.cz/>

**Reálný hrubý domácí produkt ČR**, očištěný o sezónní a kalendářní vlivy, v 1. polovině letošního roku víceméně stagnoval, ve 3. čtvrtletí 2023 však podle předběžného odhadu Českého statistického úřadu mezičtvrtletně klesl o 0,3 %. Ekonomický výkon tak stále nepřekonal předpandemickou úroveň. Za celý rok **2023** by HDP mohl **klesnout o 0,5 %**. Domácnosti se i v letošním roce potýkají s dopady vysoké inflace, jejich reálná spotřeba by se tak měla dále snížit. Na investiční aktivitu dopadají hospodářské problémy v zemích eurozóny a restriktivní měnové podmínky, pozitivní vliv však mají výdaje sektoru vládních institucí spolufinancované fondy EU z předchozí finanční perspektivy. Ekonomiku by měla citelně zpomalit meziročně slabší akumulace zásob, zejména v souvislosti s dokončováním rozpracované produkce. Tento faktor pak spolu s odezněním problémů v dodavatelských řetězcích podpoří export, dovoz však vzhledem k celkově slabé domácí poptávce zůstane utlumený. Příspěvek salda zahraničního obchodu k růstu HDP by tak měl být výrazně kladný.

V roce **2024** by se výkon ekonomiky mohl **zvýšit o 1,9 %**, hlavně zásluhou obnoveného růstu spotřeby domácností. Hospodářskou aktivitu podpoří také soukromé investice a růst exportních trhů. Mírně ji však budou tlumit dopady konsolidačního balíčku, což ale zároveň přispěje ke snížení inflačních tlaků.

**Vysoká inflace** i letos zpomaluje ekonomický růst a snižuje životní úroveň obyvatel. K mimořádně silnému růstu spotřebitelských cen významně přispívají nejen potraviny, elektřina či zemní plyn, ale i další kategorie zboží a služeb. Silné domácí poptávkové tlaky jsou již tlumeny zvýšenými měnově politickými sazbami. Meziroční inflace se v průběhu letošního roku rychlým tempem snižovala, ve 4. čtvrtletí ji však bude zvyšovat bazický efekt úsporného energetického tarifu. Průměrná míra inflace by letos mohla dosáhnout 10,8 %. V průběhu téměř celého roku 2024 by se již meziroční růst spotřebitelských cen mohl pohybovat mezi 3 a 4 %. V celoročním vyjádření očekáváme pokles na 3,3 %.

**Na trhu práce** se nadále projevují nerovnováhy související s nedostatkem pracovníků. V důsledku toho by navzdory slabé hospodářské dynamice neměla míra nezaměstnanosti v roce 2023 příliš vzrůst. Z průměrných 2,2 % v roce 2022 by se letos mohla zvýšit na 2,7 % a dále na 2,8 % v roce 2024. Přetrvávající napětí na trhu práce bude tlačit na růst mezd, který však i letos bude zaostávat za inflací. K obnovení růstu průměrné reálné mzdy by tak mělo dojít až v roce 2024.

**Běžný účet platební bilance** vykázal ve 2. čtvrtletí 2023 schodek ve výši 4,3 % HDP. Ten odráží zejména zhoršení bilance prvotních důchodů vlivem vyššího odlivu důchodů z investic (především ve formě dividend). Odezdnívání cenových tlaků v průmyslu a energetice a zlepšení podmínek v exportně orientovaném automobilovém průmyslu naopak vedlo k návratu obchodní bilance do kladných čísel. Tyto faktory by přitom měly být směrodatné i nadále. Deficit běžného účtu by se tak postupně měl snižovat na 2,4 % HDP v letošním roce a na 1,2 % HDP v roce příštím. (zdroj: mfcr.cz)

#### 4.3.2 Rating České republiky

Podle agentury Standard & Poor's má Česká republika silnou vnější bilanci, mírnou úroveň vládního dluhu a vysokou úroveň bohatství. Zároveň však předpokládá, že rozpočtová konsolidační opatření vlády nemusí dostatečně zlepšit strukturální rozpočtové schodky kvůli zvýšeným výdajům na obranu a sociálním výdajům. I přesto se očekává, že čistý veřejný dluh

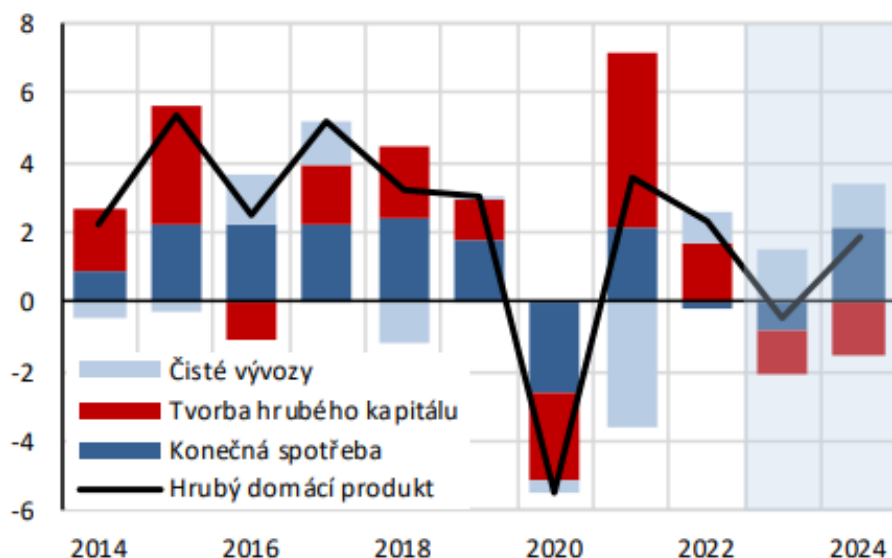
Česka zůstane mírný a do roku 2026 se stabilizuje pod 35 % HDP. Energetická bezpečnost Česka se zlepšila díky diverzifikačnímu úsilí, které snížilo závislost na ruském zemním plynu na méně než 4 % celkové potřeby plynu z 95 % v únoru 2022.

Agentura S&P potvrdila ratingy "AA-/A-1+" v zahraniční měně a "AA/A-1+" v domácí měně s stabilním výhledem.

Stabilní výhled odráží názor agentury S&P, že rezervy, které poskytuje solidní vládní a zahraniční rozvaha České republiky, včetně stále značných devizových rezerv, zmírní nepříznivé makroekonomické dopady plynoucí z vysoké inflace a rychlého zpříšňování měnové politiky. (zdroj: spglobal.com)

Agentura Moody's upravila rating z negativního na stabilní převážně z již výše zmíněných důvodů. Potvrzení ratingu na investičním stupni Aa3 odráží hlavní silné stránky České republiky – rostoucí úroveň bohatství a konkurenceschopnosti ekonomiky, vysokou kvalitu institucí a efektivitu zaváděných politik, relativně nízkou úroveň veřejného dluhu a mírné vystavení země geopolitickým rizikům. (zdroj: mfcr.cz)

*Graf 1 Vývoj reálného HDP*



Zdroj: Data czso.cz, zpracování mfcr.cz

#### **4.3.2.1 Makroekonomické prostředí eurozóny**

Rok 2023 byl pro eurozónu smíšený. Zpočátku evropská ekonomika prokazovala odolnost vůči energetické krizi a vzdorovala očekávání recese. Od jara 2023 však růst zklamal, což odráží přetrvávající negativní dopady vysokých cen plynu, zpříšňování měnové politiky a slabou globální průmyslovou aktivitu. V důsledku toho růst v eurozóně v letošním roce výrazně zaostal za růstem v USA.

Předpokládá se, že rok 2024 bude pro ekonomiku eurozóny lepší, a to na základě:

- **Zrychlení růstu**

Očekává se, že růst zrychlí jakmile opadnou „headwinds“ v podobě přetrvávajících negativních vlivů vysokých cen plynu, velkému vlivu zpříšňování politiky ECB a mírnému růstu v zahraničí,

zejména v Číně. Předpokládá se, že ustupující „headwinds“ faktory více než převáží nad rostoucí fiskální zátěží, a v příštím roce dojde k růstu v celé oblasti o 0,9 %. Z pohledu jednotlivých zemí se očekává v Německu růst o 0,6 %, ve Francii o 1,1 %, v Itálii o 0,7 % a ve Španělsku o 1,7 %.

- **Zpomalení inflace**

Reálný disponibilní příjem by měl výrazně vzrůst, protože celková inflace prudce zpomalí a růst nominálních mezd zůstane stabilní, což podpoří spotřebitelské výdaje. Předpokládá se, že základní inflace se v roce 2024 normalizuje. Jádrová inflace se v posledních měsících ochladila více, než se očekávalo – její sekvenční tempo se nyní pohybuje kolem 2,5 % - a růst mezd vykazuje jasné známky zpomalení. Trh práce zůstane v zásadě odolný s pouze mírným zvýšením míry nezaměstnanosti. Normalizace růstu mezd bude pravděpodobně pokračovat s tím, jak budou slábnout dopady minulé vysoké celkové inflace. Odhad jádrové inflace je pokles na 2,7 % v polovině roku 2024.

- **Úrokové sazby**

V první polovině roku by měl výrazně ustoupit negativní úvěrový odpor, protože ECB drží sazby na stabilní úrovni. A očekáváme, že růst zpracovatelského průmyslu se normalizuje, i když růst je omezený, protože globální průmyslové prostředí zůstává smíšené. Očekává se, že strany ECB bude významnější podpora ekonomiky v následujícím roce. Vzhledem k pokroku v oblasti snižování základní inflace, lze očekávat postupné snižování úrokových sazeb. První snížení depozitní sazby by mohlo přijít ve třetím čtvrtletí 2024. Existuje předpoklad, že by depozitní sazba mohla být snížena o 25 bb za čtvrtletí, tak že dosáhne 2,5 % v Q4 2025.

## **Zdroje nejistoty**

Výhled evropské ekonomiky zůstává nejistý zejména díky dvěma rizikovým faktorům.

### **1) Opětovný nárůst cen zemního plynu**

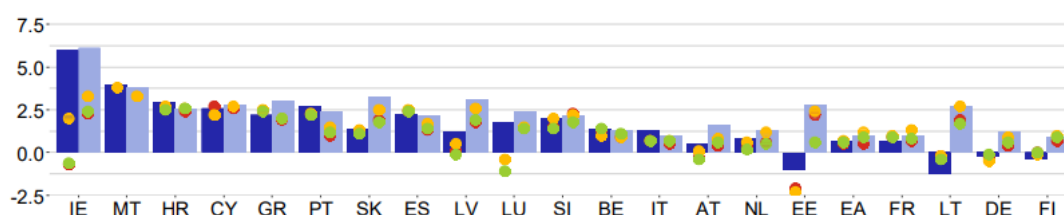
Aktuálně mají na cenu plynu vliv dva faktory – vliv počasí a eskalace geopolitického napětí. V případě scénáře, kdy ceny ropy vzrostou na 100 USD za barel a evropské ceny plynu vyskočí na 100 EUR/MWh, může nastat situace, že vyšší ceny energií by v tomto scénáři vyvolaly obnovený tlak na růst celkové inflace a utlumily by očekávané oživení reálných příjmů domácností a tím snížení růstu reálného HDP prostřednictvím spotřeby o 0,1-0,2 p.b. v každém z 1. a 2. čtvrtletí 2024. Na základní inflaci však bude mít jen malý vliv, neboť šíření energetického šoku bude pravděpodobně tlumeno utlumenou poptávkou a restriktivní měnovou politikou. Navíc je riziko omezeno faktem, že EU má vysoké zásoby plynu a nižší poptávkou v celém regionu díky vyššímu dovozu LNG.

## 2) Fiskální napětí

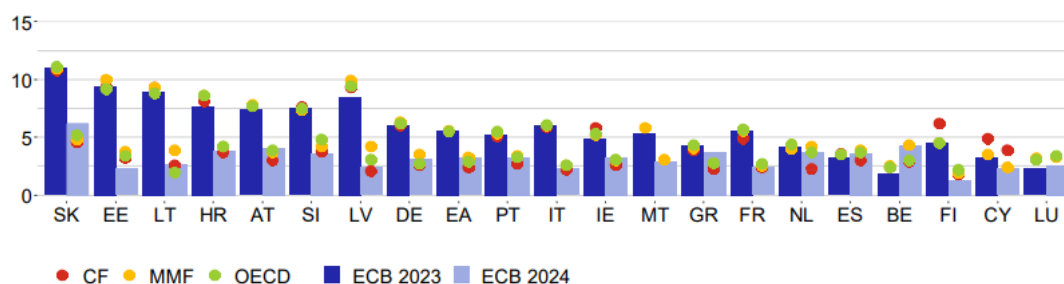
Zásadnějším rizikem je, rozpočtové napětí v Itálii, které by se mohlo vzhledem ke zpomalujícímu nominálnímu růstu, vyšším úrokovým sazbám a zvýšenému deficitu opět dostat do centra pozornosti. Hlavním očekáváním je, že případné fiskální napětí zůstane zvládnutelné, protože italský růst se zlepšuje a institucionální zázemí EU zůstává příznivé. Fiskální napětí by se však mohlo znovu objevit a zatížit růst v celé oblasti prostřednictvím přísnějších finančních podmínek a další rozpočtové konsolidace. (zdroj: goldmansachs.com)

Graf 2 Ekonomický vývoj Eurozóny

Růst HDP v zemích eurozóny pro rok 2023 a 2024, %



Inflace v zemích eurozóny pro rok 2023 a 2024, %

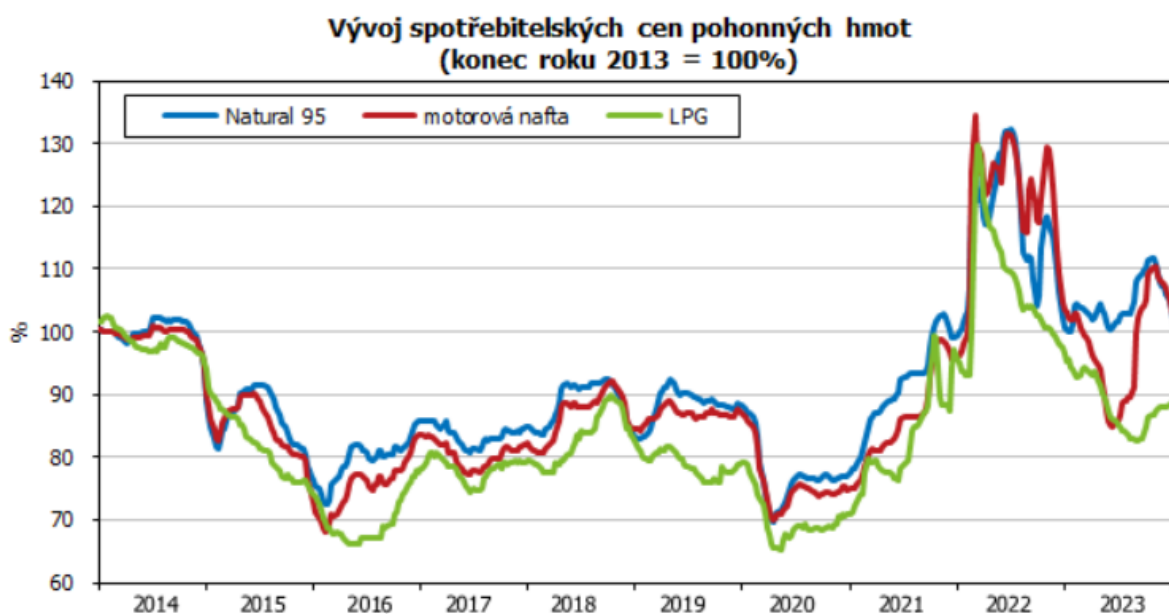


Zdroj: cnb.cz, globální ekonomický výhled

### 4.3.3 Vývoj cen paliv

Co se týče vývoje cen pohonných hmot, tak ceny pohonných hmot překonaly cenové šoky předchozího období a do roku 2023 vstoupily v podstatě na úrovni cen roku 2021. Zatímco cena benzínu Natural 95 byla v průběhu roku stabilní a pohybovala se od 35,97 Kč/l v 51. týdnu do 40,46 Kč/l ve 39. týdnu (rozpětí 4 koruny a 49 haléřů), cena motorové nafty kolísala v rozpětí 9 korun a 30 haléřů. Nejlevněji se prodávala za cenu 31,08 Kč/l ve 22. týdnu, nejvíce stála 40,38 Kč/l ve 41. týdnu. Rozdílnost ve vývoji cen Naturalu 95 a motorové nafty je patrná i z toho, že na počátku a na konci roku byla motorová nafta dražší než Natural 95, zatímco od 5. do 40. kalendářního týdne to bylo naopak a v polovině června byla motorová nafta levnější dokonce až o 5,43 Kč/l (o 14,8 %). LPG měl nejnižší cenu v 32. a 33. týdnu sledovaného období, kdy dosáhla úrovně 14,74 Kč/l. Nejdražše se LPG prodával ve 2. týdnu za průměrnou cenu 17,04 Kč/l.

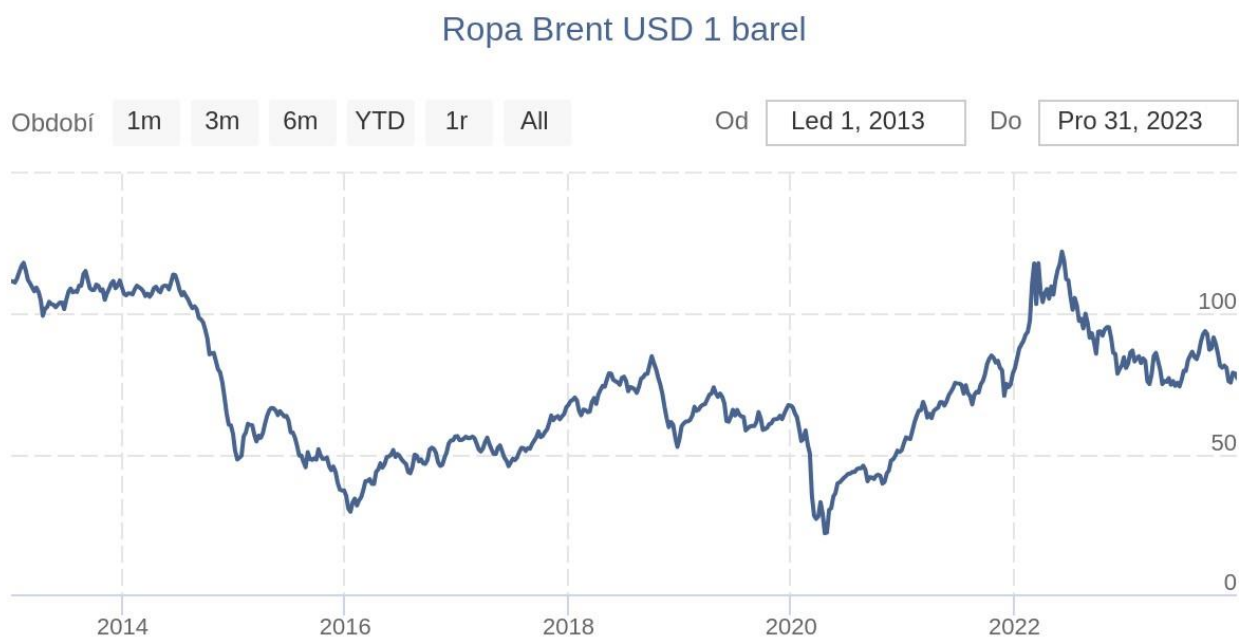
Graf 3 Vývoj cen pohonných hmot



Zdroj: ČSU

Co se týče další predikce vývoje, tak ten se bude odvíjet zejména od vývoje ceny ropy. Cena ropy se v posledních 3 letech pohybovala v poměrně širokém pásmu od 50,6 USD za barel až do 130,3 USD za barel. V roce 2023 byla již cena méně volatilní a vykazovala vyšší stabilitu. Průměrná cena ropy za poslední 3 roky je 84 USD za barel, sledované období bylo zakončené cenou 77,1 USD/barel.

Graf 4 Vývoj cen ropy Brent



Zdroj: Kurzy.cz

Tabulka 3 Vývoj cen ropy Brent v USD/barel

Rok	začátek roku	závěr roku	minimum	maximum	průměr
2023	85,9	77,1	72,0	94,6	82,1
2022	79,0	85,9	76,5	130,3	98,9
2021	50,6	77,9	50,6	85,9	70,9
2020	66,2	51,7	19,7	68,6	43,4
2019	55,1	66,0	55,1	74,5	64,2
2018	66,6	53,8	50,5	86,0	71,7
2017	55,7	66,9	44,8	66,9	54,7
2016	37,3	56,8	28,2	56,8	45,1
2015	57,3	37,3	36,2	67,5	53,5
2014	110,8	57,3	57,3	115,0	99,3

Zdroj: Kurzy.cz

V roce 2024 se očekává průměrná cena ropy Brent kolem 89 dolarů za barel. Vzhledem ke geopolitickému napětí a dynamice trhu však mohou ceny občas vyskočit až na 120 USD za barel. Pokud se podíváme dále do budoucna, dlouhodobé projekce naznačují pokles cen ropy, přičemž v roce 2030 se očekává průměrná cena 73 USD za barel. Tento předpokládaný pokles je do značné míry způsoben předpokládaným poklesem celosvětové poptávky po ropě v souvislosti s rozšířením alternativních zdrojů energie a zprísňením ekologických politik. Tyto trendy odrážejí složitou souhru rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou, geopolitického vývoje a globálních posunů směrem k udržitelné energetice. (Zdroj: capex.com)

Dle predikce Ministerstva financí ČR se očekává cena ropy Brent na rok 2024 na úrovni 84 USD/barel.

Dlouhodobě se tedy očekává spíše klesající trend vývoje ceny ropy s možnými krátkodobými cenovými šoky, kdy cena může chvilkově výrazně vzrůst dle aktuální geopolitické situace.

#### 4.3.4 Trh autobusové dopravy

Autobusová doprava v Česku je z hlediska rozsahu sítě nejdůležitějším druhem veřejné dopravy v zemi. Veřejná linková autobusová doprava ve funkci regionální a příměstské dopravy doplňuje železniční síť, navazuje na ni a pokrývá většinu obcí. Všechna velká města a mnoho menších měst má vlastní síť nebo linku městské autobusové dopravy, v největších městech mají autobusové linky doplňkovou roli k páteřní kolejové městské dopravě. V dálkové a mezinárodní dopravě jsou autobusy významným a úspěšným konkurentem železnice. V počátcích autobusové dopravy koexistovaly státní síť provozované státní poštovní a železniční správou se soukromými linkami, státní síť byla poté sjednocena pod hlavičkou Československých státních drah. V roce 1948 byly soukromé dopravní podniky v Československu znárodněny a meziměstská a regionální veřejná autobusová doprava sloučena do národního podniku ČSAD, který se poté rozdělil do krajských a v některých obdobích i okresních podniků; městská autobusová doprava ve větších městech byla (často společně s tramvajovou či trolejbusovou dopravou) provozována městskými dopravními podniky. Od roku 1990 byla postupně většina státních autobusových společností privatizována a zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, umožnil do linkové dopravy vstoupit velkému množství nových,

většinou soukromých subjektů. Postupně začal růst vliv několika velkých holdingů, z nichž některé mají nadnárodní či zahraniční zázemí. Provoz většiny linek, zejména městských a regionálních, je z velké části dotován kraji a obcemi v rámci tzv. zajištění dopravní obslužnosti území, v některých oblastech jsou tyto linky postupně začleňovány do integrovaných dopravních systémů. Většina dálkových a mezinárodních linek i malá část místních linek je provozována na náklady a obchodní riziko dopravce (hrazena z jízdného), část místních linek je dotována soukromými subjekty (obchodními, zábavními, sportovními a turistickými centry, výrobními podniky atd.). Významná je též neveřejná autobusová doprava – patří k nabídce většiny velkých dopravců a působí v ní i mnoho dalších, malých dopravců s jedním či několika málo autobusy, kteří se v linkové dopravě neangažují. Několik dispečinků se specializuje na zprostředkování poptávkové dopravy.

Aktuální vývoj autobusové dopravy v ČR sleduje ministerstvo dopravy ČR. Dle nejnovější ročenky dopravy za rok 2022 (zveřejněna 30.8.2023) celkové investiční výdaje do dopravní infrastruktury vzrostly a činily více než 90 miliard korun, což představovalo meziroční nárůst o téměř 10 %. V roce 2022 došlo oproti roku 2021 opět k mírnému nárůstu počtu mikrobusů a autobusů asi o 3 %.

Díky odeznění pandemie Covid-19 a již nebylo zaznamenáno žádné omezení v mobilitě osob ani zboží a celkový přepravní výkon v osobní dopravě oproti roku 2021 vzrostl o cca 14 %.

Autobusová doprava zaznamenala za rok 2022 výrazný nárůst u přepravených osob o **33 %** a u přepravních výkonů (v oskm) nárůst o necelých 72 %. V MHD došlo meziročně k výraznému nárůstu přepravených osob, a to o téměř 25 %. Zajímavým faktem je, že v roce 2023 v MHD i dálkové linkové dopravě řidiči autobusů chybí, v řadě měst je z tohoto důvodu omezována, což statistiku také velmi ovlivňuje.

Z oficiálních čísel publikovaných Ministerstvem dopravy ČR vyplývá, že velký pokles v přepravě osob byl zaznamenán v roce 2020 a to z důvodů lock downů a restrikcí spojených s koronavirovou pandemií Covid-19. Oživení je v datech vidět opět až v roce 2022 a pokračuje i v roce 2023.

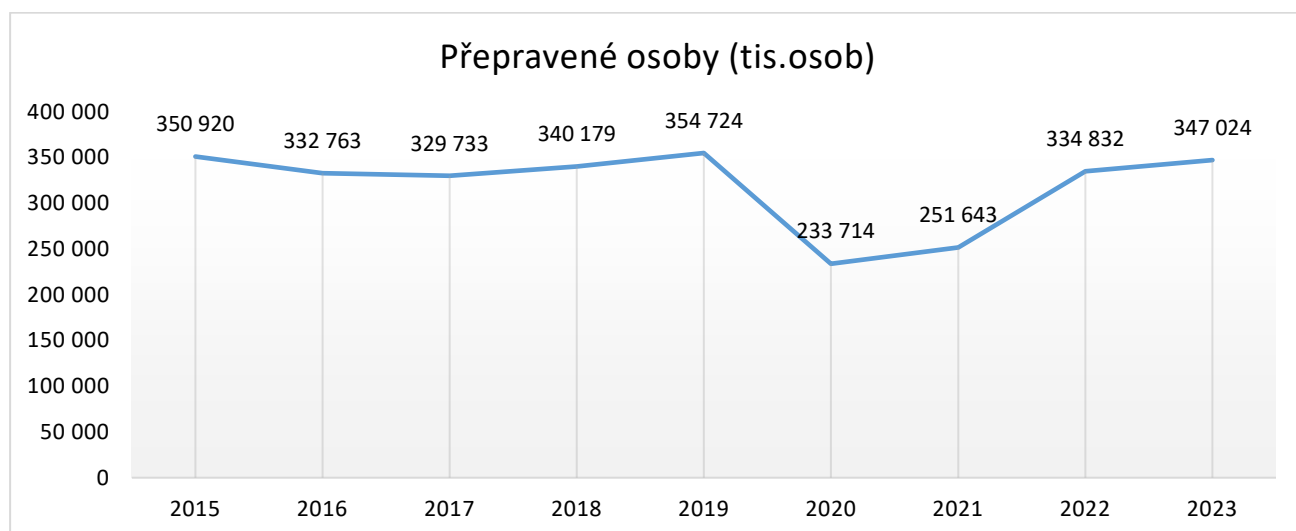


**Tabulka 4 Data o autobusové dopravě v ČR (2015 – 2023)**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Přepravené osoby celkem (tis.osob)</b>	<b>350 920</b>	<b>332 763</b>	<b>329 733</b>	<b>340 179</b>	<b>354 724</b>	<b>233 714</b>	<b>251 643</b>	<b>334 832</b>	<b>347 024</b>
<i>v tom:</i>									
doprava nepravidelná	42 218	28 830	31 712	33 628	37 784	22 883	20 792	26 702	20 013
doprava linková celkem	308 701	303 933	298 021	306 550	316 939	210 832	230 851	308 129	327 011
<i>v tom:</i>									
linková mezinárodní	2 403	2 956	3 356	4 255	3 715	1 363	1 124	4 121	3 920
linková vnitrostátní	306 298	300 977	294 665	302 295	313 225	209 469	229 727	304 009	323 091
<i>v tom:</i>									
linková doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu	274 928	271 373	265 482	279 607	292 022	199 553	220 607	293 820	312 097
linková doprava ostatní	31 370	29 604	29 183	22 688	21 203	9 917	9 120	10 189	10 994
<b>Přepravení výkony celkem (mil.oskm)</b>	<b>9 996</b>	<b>10 257</b>	<b>11 178</b>	<b>10 950</b>	<b>10 547</b>	<b>5 444</b>	<b>5 403</b>	<b>9 227</b>	<b>8 826</b>
<i>v tom:</i>									
doprava nepravidelná	3 717	3 648	4 318	4 083	3 947	1 824	1 950	3 624	2 877
doprava linková celkem	6 279	6 609	6 860	6 868	6 600	3 620	3 453	5 602	5 948
<i>v tom:</i>									
linková mezinárodní	1 139	1 708	1 962	1 900	1 827	534	305	1 649	1 806
linková vnitrostátní	5 140	4 901	4 898	4 968	4 773	3 086	3 147	3 954	4 143
<i>v tom:</i>									
linková doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu	3 615	3 459	3 457	3 832	3 566	2 514	2 583	3 317	3 395
linková doprava ostatní	1 525	1 442	1 442	1 135	1 206	573	564	637	748

Zdroj: MD ČR

Z grafu níže je patrné, že i přes výrazné oživení v roce 2022 a 2023 počet cestujících ještě nepřekonal čísla z roku 2019, nicméně počet cestujících již dosáhl úrovně, jež byla běžně dosahována ve sledovaném předpandemickém období 2015 – 2019 (roční průměr v tomto období činil 354 724 tis. cestujících ročně).

**Graf 5 Přepravené osoby (2015 – 2023)**


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z MD ČR

Dlouhodobě nelze očekávat výrazný nárůst v počtu cestujících. Trend je zcela opačný, počty cestujících v autobusové dopravě spíše ubývají, či stagnují. V roce 1995 bylo přepraveno 644 200 tis. cestujících (při výkonu 11 763 mil. oskm), v roce 2000 bylo přepraveno 438 878 tis. cestujících (při výkonu 9 351 mil. oskm), v roce 2005 bylo přepraveno 388 261 tis.

cestujících (při výkonu 8 607 mil. oskm) a v roce 2010 bylo přepraveno 372 548 tis. cestujících (př výkonu 10 335 mil. oskm). Novější data viz tabulka výše. Z dat vyplývá, že přestože počet cestujících v autobusové dopravě v dlouhodobém trendu ubývá (od roku 1995 se jedná o úbytek o 46 %), přepravní výkony se pohybují neustále na podobných úrovních. V roce 1995 byl vykázán výkon 11 763 mil. oskm, což je srovnatelné s rokem 2017, kdy bylo vykázán výkon 11 178 mil. oskm a to i přes poloviční počet cestujících. Mírný propad ve výkonech (když se nepočítají mimořádné covidové roky) lze pozorovat až v letech 2022 a 2023, které se ale i přes propad ve vykázáných výkonech výrazně neodchylují od historicky vykázáných výkonů (např. rok 2022 dokonce překonal výkony z roku 2005, ve kterém bylo přepraveno o 16 % cestujících více).

*Graf 6 Přepravené osoby (2015 – 2023)*

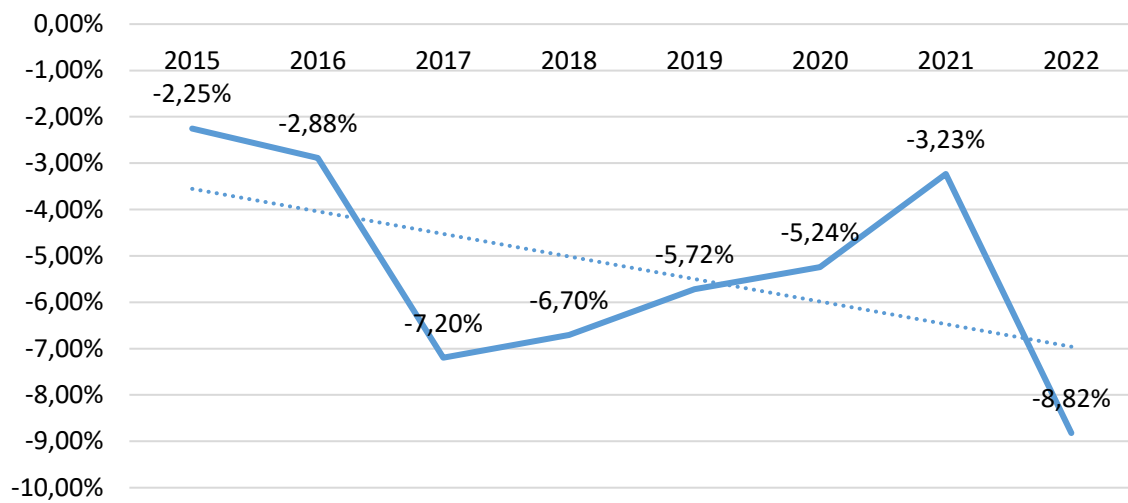


*Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z MD ČR*

Přestože počet cestujících již dosáhl úrovní před pandemických let, přepravní výkony měřené v osobo kilometrech oživením neprocházejí. Z maxim v rámci sledovaného období z roku 2017, kdy se výkony pohybovali na 11 178 milionech oskm spadly výkony o více než 50 % vinou covidu v letech 2020 a 2021. V následném oživení v roce 2022 již výkony nepřesáhly ani 9 300 milionů oskm a v roce 2023 (po oživení v předchozím roce) výkony dokonce opět poklesly.

#### **4.3.4.1 Výdělečnost sektoru**

Ministerstvo dopravy ČR na svém webu zveřejňuje mimo jiné i Ekonomické ukazatele dopravců v silniční linkové dopravě. Z dat vyplývá, že sektor má jako celek problémy dosáhnout ziskovosti, kdy se dopravci za posledních 8 let nedostali do zisku a to ani na úrovni EBITDA. Zároveň ve sledovaném období dochází k neustálému trendovému propadu marže.

**Graf 7 Vývoj EBITDA marže autobusových dopravců**


Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z MD ČR

**Tabulka 5 Ekonomické ukazatele dopravců v silniční linkové dopravě 2015 - 2022**

Ukazatel (v tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pohonné hmoty	4 069 233	3 862 966	3 904 025	4 294 178	4 202 593	3 398 228	3 965 081	6 149 001
Přímý materiál a energie	741 301	852 448	729 685	692 079	711 684	705 585	664 517	690 069
Opravy a udržování	2 089 447	2 149 011	2 111 120	2 257 747	2 264 675	2 310 001	2 348 711	2 373 796
Odpisy	2 105 996	2 197 734	2 237 420	2 225 218	2 389 631	2 736 394	3 031 815	2 824 089
Leasing	535 709	623 569	361 739	603 347	709 946	701 519	645 847	692 174
Přímé mzdy	4 634 153	5 023 285	5 568 254	6 249 850	6 658 334	6 950 270	6 950 972	7 198 088
Sociální a zdravotní	1 563 291	1 699 292	1 873 212	2 100 489	2 234 387	2 319 564	2 317 473	2 431 447
Cestovné	272 935	280 701	236 324	245 774	251 121	228 019	250 797	282 612
Úhrada za použití infrastruktury	341 376	359 990	292 054	305 067	313 102	300 702	263 382	320 335
Silniční daň	15 989	15 874	16 521	13 667	22 274	7 023	6 844	804
Elektronické mýtné	63 868	62 626	42 359	31 087	30 779	29 457	19 942	27 153
Pojištění zákonné odpovědnosti	202 032	221 664	218 851	244 727	258 527	280 852	272 522	275 614
Ostatní přímé náklady	1 520 971	1 377 485	1 376 292	1 408 283	1 368 755	1 346 342	1 554 653	2 176 110
Ostatní služby	406 104	460 498	338 988	453 581	531 615	922 184	833 097	859 664
Režijní náklady	1 607 479	1 475 292	1 485 255	1 669 215	1 726 815	1 723 762	1 745 916	1 857 983
<b>Náklady ř 11-25</b>	<b>20 169 855</b>	<b>20 662 434</b>	<b>20 792 101</b>	<b>22 794 311</b>	<b>23 674 238</b>	<b>23 959 904</b>	<b>24 871 568</b>	<b>28 158 941</b>
<b>+zisk -ztráta</b>	<b>-2 504 050</b>	<b>-2 715 333</b>	<b>-3 483 030</b>	<b>-3 517 684</b>	<b>-3 540 779</b>	<b>-3 792 976</b>	<b>-3 715 297</b>	<b>-4 877 804</b>
<b>Součet (29+33)</b>	<b>17 665 805</b>	<b>17 947 102</b>	<b>17 309 071</b>	<b>19 276 627</b>	<b>20 133 459</b>	<b>20 166 928</b>	<b>21 156 271</b>	<b>23 281 137</b>
Tržby (30+31+32)	10 013 135	9 817 854	8 352 066	8 359 257	7 555 825	5 891 047	6 168 544	8 279 814
T. jízdné	8 525 224	8 345 656	7 094 104	7 176 120	6 487 058	4 712 924	4 931 743	6 651 587
T. jiné	1 446 500	1 408 820	1 195 708	1 142 481	1 037 713	1 132 342	1 181 903	1 554 275
T. výnosy AD	41 410	63 378	62 253	40 656	31 055	45 781	54 899	73 951
Dotace (34+35+36)	7 652 669	8 129 248	8 957 005	10 917 370	12 577 633	14 275 881	14 987 727	15 001 323
D. od obcí a měst	2 685 133	2 841 628	3 138 583	3 881 049	3 924 149	4 781 729	4 843 740	5 175 833
D. od krajů	4 829 139	5 159 278	5 773 715	6 356 386	6 682 608	8 310 322	8 794 090	8 423 431
D. slevy	138 398	128 342	44 707	679 934	1 970 876	1 183 830	1 349 896	1 402 059
Jízdné (s DPH)	8 774 317	8 357 747	7 737 395	7 914 027	6 427 730	4 526 530	4 413 316	6 433 731
Výše slevy dle CVMF	294 836	321 900	301 923	610 649	1 497 932	877 274	991 240	1 014 036
50 % sleva	176 705	198 028	182 924	139 837	17 531	13 473	13 633	558 423
75% sleva	64 618	60 760	46 467	422 258	1 433 137	830 870	946 939	389 784
100% sleva	53 513	63 112	72 533	48 555	47 264	32 931	30 669	65 829
Dotace pořízení DIM	993 082	18 560	320 044	486 855	331 088	280 900	476 677	262 998
z ř. 42 dotace od MD	0	0	0	50 669	9 253	48 087	33 173	102 719
z ř. 23 náklady AN	55 301	61 258	58 005	78 084	69 760	67 376	54 814	67 670
<b>EBITDA</b>	<b>-398 053</b>	<b>-517 598</b>	<b>-1 245 611</b>	<b>-1 292 465</b>	<b>-1 151 149</b>	<b>-1 056 582</b>	<b>-683 482</b>	<b>-2 053 715</b>
<b>EBITDA marže</b>	<b>-2,25%</b>	<b>-2,88%</b>	<b>-7,20%</b>	<b>-6,70%</b>	<b>-5,72%</b>	<b>-5,24%</b>	<b>-3,23%</b>	<b>-8,82%</b>

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z MD ČR

Zároveň je třeba zdůraznit, že marže se velmi liší dle typu autobusového dopravce. Jednotlivé typy dopravců i s dosahovanými výkony, zisky a maržemi jsou zobrazené v následující tabulce:

*Tabulka 6 Výkony a EBITDA marže jednotlivých typů dopravců za roky 2015 - 2022*

<b>Typ dopravce</b>	<b>Průměrné výnosy (tis. Kč)</b>	<b>Průměrná EBITDA (tis. Kč)</b>	<b>Průměrná EBITDA marže</b>
Autobusová doprava nepravidelná	1 377 607	269 221	19,54 %
Linková autobusová doprava městská (IDS)	3 152 365	375 793	11,92 %
Linková autobusová doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu (celkem)	11 580 592	1 312 061	11,33 %
Linková autobusová doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu v (IDS)	8 753 840	855 962	9,78 %
Linková autobusová doprava mezinárodní	252 293	19 718	7,82 %
Linková autobusová doprava vnitrostátní (ostatní)	860 393	9 622	1,12 %
Linková autobusová doprava městská (celkem)	5 546 165	-2 660 454	-47,97 %

*Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z MD ČR*

Z dat vyplývá, že nejhorších hospodářských výsledků dosahuje městská linková autobusová doprava, která hospodaří s průměrnou EBITDA marží (– 48 %). Jedná se o jediný ztrátový typ dopravy (na úrovni EBITDA). Ostatní typy dopravců dosahují kladných výsledků. Naopak nejlepších výsledků dosahuje nepravidelná autobusová doprava, která dosahuje stabilně marží ve velikosti kolem 20 %. Hlavním předmětem činnosti oceňované Společnosti ČSAD Liberec je autobusová doprava v závazku veřejné služby a zájezdová doprava. Jedná se o předměty činnosti, které mají marže kolem 7,82 – 11,92 %.

**Tabulka 7 Linková autobusová doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu (celkem)**

Ukazatel (v tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pohonné hmoty	1 926 964	1 859 967	2 029 252	2 269 972	2 310 814	1 900 544	2 214 979	3 390 867
Přímý materiál a energie	384 210	412 687	384 047	371 434	402 161	387 562	349 297	339 522
Opravy a udržování	687 351	721 168	815 981	855 334	905 212	909 080	886 921	887 115
Odpisy	1 224 821	1 249 520	1 215 493	1 148 214	1 223 631	1 393 566	1 572 839	1 468 265
Leasing	190 232	211 183	250 801	460 330	548 363	541 561	557 182	613 770
Přímé mzdy	2 088 735	2 270 957	2 802 183	3 173 152	3 490 398	3 598 638	3 634 674	3 767 014
Sociální a zdravotní	705 042	764 413	940 197	1 060 777	1 168 800	1 199 114	1 212 588	1 255 521
Cestovné	145 695	155 791	156 616	176 503	185 562	183 504	201 402	220 808
Úhrada za použití infrastruktury	218 131	219 215	228 380	251 162	266 650	261 845	224 856	283 536
Silniční daň	756	879	948	1 035	11 277	719	749	45
Elektronické mýtné	11 880	12 223	13 812	11 969	11 842	16 957	9 948	12 604
Pojištění zákonné odpovědnosti	115 746	128 267	135 777	153 717	163 855	175 221	169 221	170 486
Ostatní přímé náklady	418 810	499 613	526 811	491 818	593 391	651 023	821 290	1 117 521
Ostatní služby	179 979	140 595	144 031	215 433	303 315	614 734	620 809	533 258
Režijní náklady	601 962	631 437	652 692	671 479	685 477	721 336	761 738	732 045
<b>Náklady ř 11-25</b>	<b>8 900 313</b>	<b>9 277 915</b>	<b>10 297 020</b>	<b>11 312 330</b>	<b>12 270 746</b>	<b>12 555 403</b>	<b>13 238 494</b>	<b>14 792 379</b>
<b>+zisk -ztráta</b>	<b>228 610</b>	<b>122 295</b>	<b>-200 903</b>	<b>-178 515</b>	<b>26 263</b>	<b>14 862</b>	<b>303 004</b>	<b>-315 476</b>
<b>Součet (29+33)</b>	<b>9 128 923</b>	<b>9 400 209</b>	<b>10 096 117</b>	<b>11 133 814</b>	<b>12 297 009</b>	<b>12 570 265</b>	<b>13 541 498</b>	<b>14 476 903</b>
Tržby (30+31+32)	4 074 490	4 095 791	4 085 969	3 948 100	3 646 138	2 912 191	3 219 785	4 574 244
T. jízdné	3 837 681	3 861 033	3 802 081	3 641 499	3 316 979	2 548 562	2 723 770	3 913 812
T. jiné	208 741	193 390	237 625	287 046	309 898	352 579	480 420	632 926
T. výnosy AD	28 067	41 368	46 263	19 554	19 261	11 049	15 595	27 506
Dotace (34+35+36)	5 054 433	5 304 418	6 010 149	7 185 714	8 650 870	9 658 075	10 321 714	9 902 660
D. od obcí a měst	329 656	334 276	327 046	355 972	339 940	358 051	368 266	232 538
D. od krajů	4 691 396	4 937 278	5 681 908	6 261 821	6 604 568	8 238 168	8 713 302	8 343 704
D. slevy	33 381	32 864	1 195	567 920	1 706 362	1 061 856	1 240 145	1 326 418
Jízdné (s DPH)	4 105 397	3 815 974	4 220 174	4 110 718	3 347 451	2 495 577	2 424 656	3 867 565
Výše slevy dle CVMF	187 417	200 097	198 182	470 376	1 294 407	784 158	910 234	943 955
50 % sleva	112 314	125 268	129 024	88 580	9 255	9 025	9 370	523 862
75% sleva	44 036	41 904	38 511	354 615	1 257 807	752 879	881 422	366 781
100% sleva	31 066	32 925	30 647	27 182	27 346	22 255	19 442	53 312
Dotace pořízení DIM	171 835	2 281	164 982	55 201	22 524	118 109	181 476	27 555
z ř. 42 dotace od MD	0	0	0	1 870	7 402	17 449	26 538	27 555
z ř. 23 náklady AN	34 793	37 427	39 472	59 896	56 235	48 437	35 158	52 577
<b>EBITDA</b>	<b>1 453 431</b>	<b>1 371 814</b>	<b>1 014 590</b>	<b>969 699</b>	<b>1 249 893</b>	<b>1 408 428</b>	<b>1 875 843</b>	<b>1 152 789</b>
<b>EBITDA marže</b>	<b>15,92%</b>	<b>14,59%</b>	<b>10,05%</b>	<b>8,71%</b>	<b>10,16%</b>	<b>11,20%</b>	<b>13,85%</b>	<b>7,96%</b>

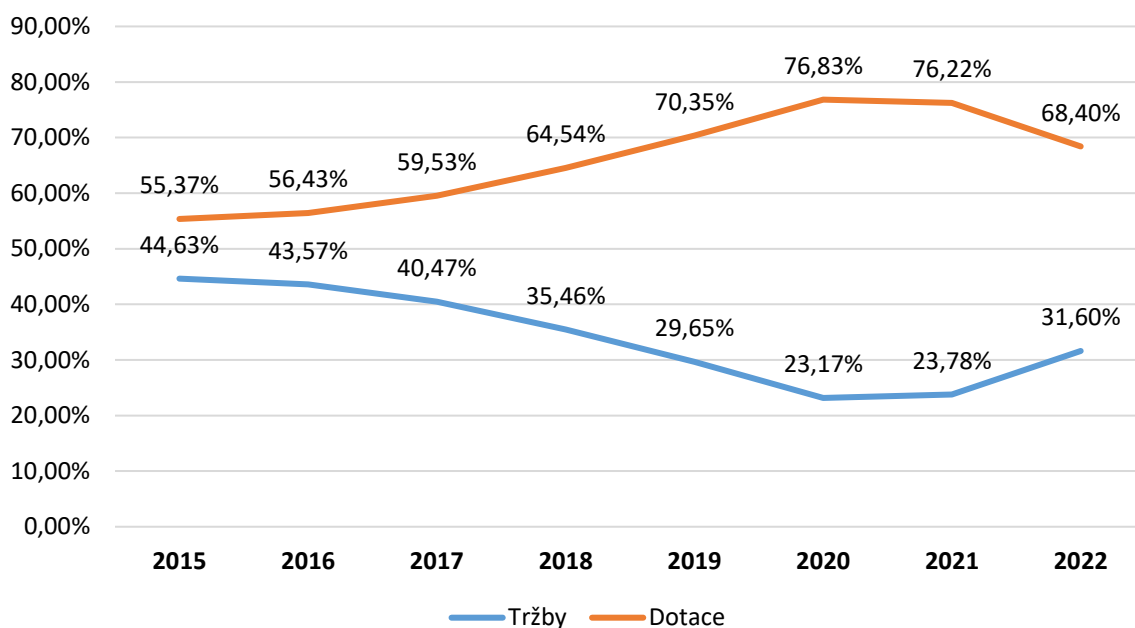
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z MD ČR

Linková autobusová doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu vykazuje ze všech kategorií nejvyšší výkony. V roce 2022 dosáhly společnosti provozující tento typ dopravy výnosů ve výši 14,477 mld. Kč. Co se týče zisku EBIT, tak ten se pohybuje v letech 2015 – 2022 kolem nuly (průměr EBIT zisku ve sledovaných letech je pouze 17 tis. Kč, při průměrných výnosech 11,58 mld. Kč). Na úrovni EBITDA dosáhly Společnosti zisku 1,3 mld. Kč a jedná se tak o již zmíněnou průměrnou marži na úrovni 11,33 %. V roce 2022 ale lze spatřit mírný pokles marže až na hodnotu pod 8 %.

Největším nákladem společností jsou personální náklady a pohonné hmoty, které dohromady představují 55 % všech nákladů (Průměr sledovaných let). Následují odpisy a opravy.

Co se týče zdrojů příjmů, tak společnosti generovaly v roce 2022 31,6 % výnosů z tržeb za prodej jízdného a 68,4 % výnosů generovaly z dotací. Rekordních poměrů se dosáhlo během koronavirové pandemie, kdy až 77 % výnosů bylo tvořeno dotacemi. Po skončení pandemie se poměr opět o něco snížil, stále ale dosahuje vysoce nadprůměrných hodnot.

*Graf 8 Poměr mezi tržbami a dotacemi*



*Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z MD ČR*

Pro účely objektivního srovnání hospodaření mezi jednotlivými autobusovými dopravci, případně napříč časem v rámci jednoho subjektu, je nezbytné aplikovat metriky přepočtené na jednotku výstupu – nejčastěji **na jeden odjetý kilometr**. Tento přístup umožňuje eliminovat vliv rozdílného rozsahu provozu a lépe vyhodnotit efektivitu, nákladovost a výnosnost dopravního výkonu bez ohledu na velikost provozovaného systému.

**Tabulka 8 Ukazatele na 1 km dopravního výkonu**

<b>Položka</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Pohonné hmoty	6,65	7,35	7,34	6,21	7,01	11,27	8,94
Přímý materiál a energie	1,26	1,20	1,28	1,27	1,10	1,13	1,33
Opravy a udržování	2,67	2,77	2,88	2,97	2,81	2,95	3,17
Odpisy	3,98	3,72	3,89	4,56	4,97	4,88	5,22
Leasing (pronájem)	0,82	1,49	1,74	1,77	1,76	2,04	1,70
Přímé mzdy	9,18	10,28	11,09	11,77	11,50	12,52	13,48
Sociální a zdravotní pojištění	3,08	3,44	3,71	3,92	3,84	4,17	4,49
Cestovné	0,51	0,57	0,59	0,60	0,64	0,73	0,86
Úhrada za použití infrastruktury	0,75	0,81	0,85	0,86	0,71	0,94	1,00
Silniční daň	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00
Elektronické mýtné	0,05	0,04	0,04	0,06	0,03	0,04	0,04
Pojištění zákonné odpovědnosti	0,44	0,50	0,52	0,57	0,54	0,57	0,57
Ostatní přímé náklady	1,73	1,59	1,88	2,13	2,60	3,71	4,12
Ostatní služby	0,47	0,70	0,96	2,01	1,96	1,77	2,02
Režijní náklady	2,14	2,18	2,18	2,36	2,41	2,43	2,72
Náklady celkem (ř.11 až 25)	33,74	36,64	38,98	41,05	41,87	49,15	49,66
Zisk, ztráta	-0,66	-0,58	0,08	0,05	0,96	-1,05	0,89
Součet (ř. 29 + ř. 33)	33,09	36,07	39,06	41,10	42,83	48,10	50,55
<b>Tržby a výnosy</b>	<b>celkem (ř.30+31+32)</b>	<b>13,39</b>	<b>12,79</b>	<b>11,58</b>	<b>9,52</b>	<b>10,18</b>	<b>17,48</b>
	jízdné	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	15,33
	jiné tržby	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,07
	výnosy autobusových nádraží	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08
<b>Dotace do tržeb</b>	<b>celkem (ř.34+35+36)</b>	<b>19,70</b>	<b>23,28</b>	<b>27,48</b>	<b>31,58</b>	<b>32,64</b>	<b>33,07</b>
	od obcí a měst	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,71
	od krajů	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28,00
	slevy	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,36
<b>Jízdní výkony celkem v tis. km</b>	<b>305 147</b>	<b>308 708</b>	<b>314 821</b>	<b>305 836</b>	<b>316 188</b>	<b>300 985</b>	<b>304 263</b>

Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat z MD ČR

Z dat Ministerstva dopravy vyplývá, že průměrné **celkové náklady** v autobusové dopravě v se v roce 2023 pohybovaly kolem **50 Kč/km**, přičemž **výnosy z jízdného** tvořily v průměru **17,5 Kč**. Zbývající část byla kryta dotacemi.



#### 4.4 Analýza dat – Analýza vývoje výkonu a tržeb v Teplicích (zóna 401)

Za účelem podrobného vyhodnocení dopadů výpadku odbavovacího systému v zóně 401 byl analyzován **měsíční vývoj dopravního výkonu a tržeb na 1 km** v období **srpen 2020 – prosinec 2023**, jak je patrné z interních dat Zadavatele.

##### Tržby na 1 km – vývoj v čase

- Průměrné **tržby na 1 km** se v období srpen 2020 – prosinec 2023 pohybují v rozmezí **8,34 Kč až 19,51 Kč**.
- Nejnižší hodnoty byly zaznamenány během pandemických omezení (např. březen 2021 – pouze **8,34 Kč/km**).
- K výraznému nárůstu došlo zejména od roku 2022, přičemž od **října 2022** se tržby na 1 km **stabilně pohybují nad hranicí 15 Kč**, s kulminací v **prosinci 2023**, kdy dosáhly **19,51 Kč/km**.

Tento růst lze přičíst obnovení standardního provozu po pandemii, zvýšení efektivity odbavení a cen jízdného, nárůstu přepravní poptávky.

##### Porovnání s tržními daty

Z hlediska efektivity výběru tržeb na jeden ujetý kilometr je možné porovnat hodnoty dosažené v rámci zóny 401 v Teplicích s republikovým průměrem podle dat Ministerstva dopravy ČR. V následující tabulce jsou uvedeny agregované roční tržby, dopravní výkony a vypočtená tržba na 1 km za roky 2020 až 2023 pro městskou hromadnou dopravu v Teplicích. Pro srovnání je uveden také republikový průměr tržeb na 1 km ve stejném období.

Tabulka 9 Tržby na 1 km

Rok	Tržby (Kč)	Výkon (km)	Tržba na 1 km (Kč)	Tržba na 1 km (Kč) – celorepublikový průměr
2020	9 146 039	832 949	10,98	9,52
2021	23 016 899	1 993 996	11,54	10,18
2022	28 763 748	1 975 550	14,56	15,20
2023	30 885 997	1 818 068	16,99	17,48

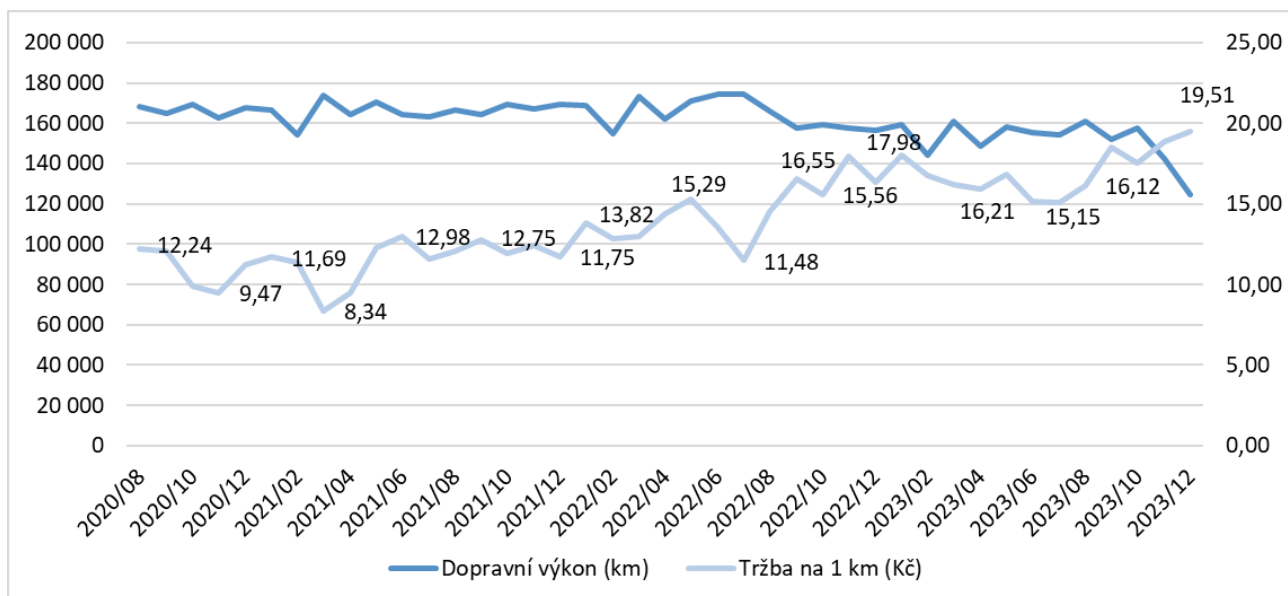
Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat od Zadavatele a z MD ČR

V letech **2020 a 2021** dosahovala MHD Teplice **vyšších tržeb na 1 km** než činil republikový průměr podle Ministerstva dopravy ČR. To naznačuje nadprůměrnou efektivitu výběru jízdného v těchto letech. Tento trend se **v roce 2022 obrátil** – celorepubliková průměrná tržba na 1 km (15,20 Kč) převýšila hodnotu dosaženou v Teplicích (14,56 Kč). **V roce 2023** pak byly výnosy na kilometr v Teplicích již **prakticky srovnatelné** s republikovým průměrem (16,99 Kč vs. 17,48 Kč), což svědčí o ustálení tržních podmínek a možné konvergenci k širšímu trendu v rámci ČR.

V následujícím grafu je možné sledovat, že zatímco dopravní výkon je v rámci sledovaného období velmi stabilní, tržby na 1 km neustále stoupají. V měsíčním vyjádření dosahují vrcholu v prosinci roku 2023, kdy tržby dosáhnou 19,51 Kč na každý ujetý Km.

Ve sledovaném období rostl ukazatel tržeb na 1 km tempem **1,17 %** měsíčně, což je na anualizované bázi **15,02 % ročně**.

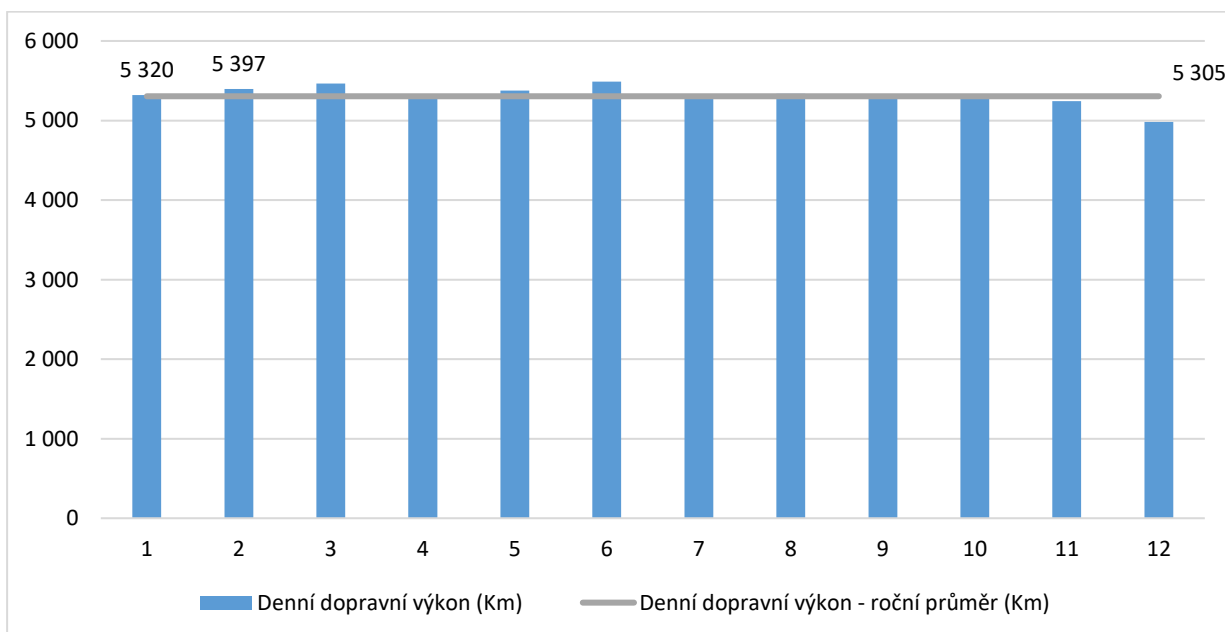
*Graf 9 Měsíční vývoj dopravního výkonu a tržeb na 1 km*



Zdroj: Vlastní zpracování na základě dat od Zadavatele a z MD ČR

Co se týče sezónnosti, tak z přehledu průměrných denních dopravních výkonů podle jednotlivých měsíců vyplývá, že sezónní výkyvy jsou poměrně **mírné**, s rozpětím od 4 983 km v prosinci po 5 491 km v červnu. Roční průměr činí **5 305 km denně**, přičemž většina měsíců se pohybuje v úzkém pásmu  $\pm 2 \%$  od této hodnoty.

*Graf 10 Denní dopravní výkony v jednotlivých měsících*



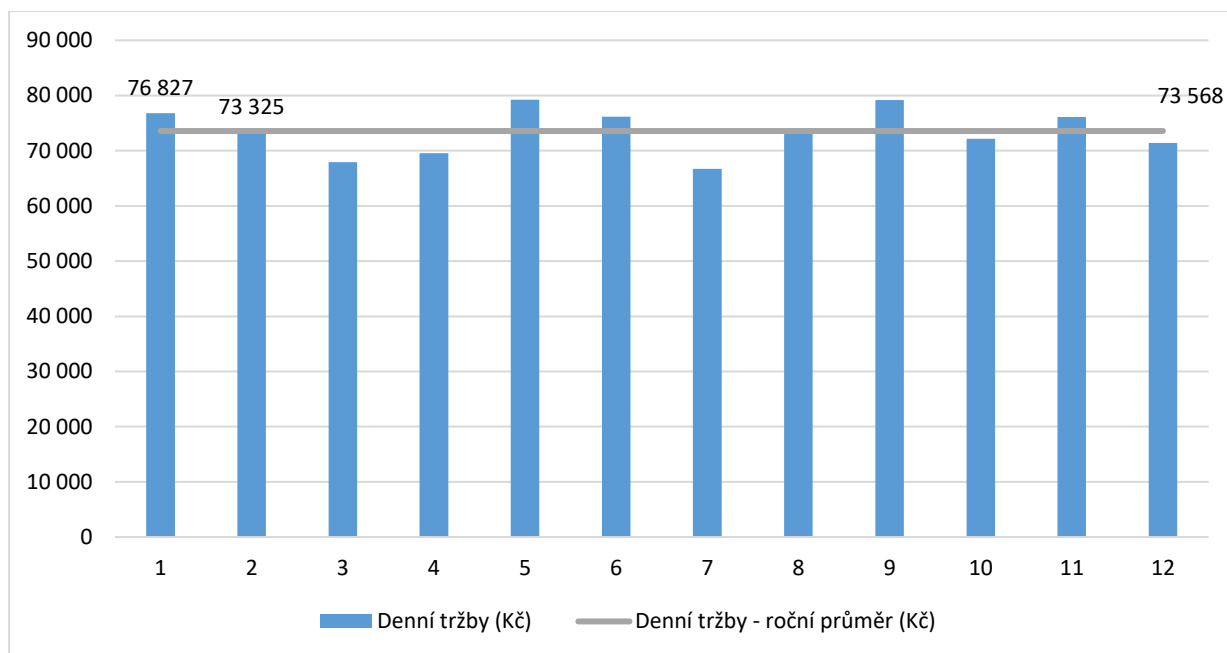
Zdroj: Vlastní zpracování

Denní dopravní výkony v lednu a únoru se pohybují velmi blízko ročního průměru, což potvrzuje, že v tomto období nedochází k žádným zásadním sezónním výkyvům. Konkrétně bylo ve sledovaném období vykázán dopravní výkon:

- **Leden:** 5 320 km (o 0,3 % nad ročním průměrem),
- **Únor:** 5 397 km (o 1,7 % nad průměrem).

Co se týče

*Graf 11 Denní tržby v jednotlivých měsících*



*Zdroj: Vlastní zpracování*

Co se týče sezónnosti tržeb, tak z přehledu průměrných denních tržeb podle jednotlivých měsíců vyplývá, že výkyvy jsou relativně mírné, ačkoli mírně výraznější než u dopravních výkonů. Roční průměr činí 73 568 Kč denně, přičemž většina měsíců se pohybuje v rozmezí  $\pm 5\%$  od této hodnoty, s výjimkou března ( $-7,7\%$ ) a května ( $+7,7\%$ ), které tvoří spodní a horní extrém.

Denní tržby v lednu a únoru se pohybují velmi blízko ročního průměru, a nenaznačují žádné zásadní sezónní výkyvy v příjmech v tomto období. Konkrétně bylo ve sledovaném období vykázáno:

- **Leden:** 76 827 Kč (o **4,4 %** nad ročním průměrem),
- **Únor:** 73 325 Kč (o **0,3 %** pod průměrem).

Tyto hodnoty potvrzují, že první dva měsíce roku vykazují standardní úroveň tržeb bez výraznější sezónní odchylky.

#### 4.5 Výsledky analýzy dat – OCENĚNÍ SPOLEČNOSTI

Jak již bylo dříve uvedeno, Znalec čerpal data od Zadavatele, veřejných institucí, dostupné odborné literatury, vědeckých prací a článků, zákonů a vyhlášek v tuzemsku i zahraničí. V rámci analýzy dat se Znalci podařilo nashromáždit dostatečná data (resp. s přihlédnutím k dříve uvedeným předpokladům a omezením), tak aby mohl být splněn zadaný znalecký úkol.

Zjištěná data jsou pak použita při samotném výpočtu. Pro zachování přehlednosti a lepší kontrolovatelnosti jsou zjištěná data a zdroje, ze kterých jsou čerpána, vždy uvedena v dílčích částech výpočtu.

#### 4.6 Vyčíslení škody

Cílem této kapitoly je kvantifikovat výši škody vzniklé Ústeckému kraji v důsledku výpadku odbavovacího systému v městské hromadné dopravě v Teplicích (zóna 401) v období od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024. V tomto období nebylo možné řádně evidovat tržby z jízdného, což mělo přímý dopad na zúčtování v rámci Integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje (IDS DÚK).

Znalec při výpočtu škody vychází z referenčních tržeb a skutečně vykázaného dopravního výkonu za dotčené období. Pro určení škody je rozhodující rozdíl mezi očekávanými tržbami (stanovenými dle metodiky IDS DÚK a historických dat) a skutečně realizovanými tržbami v období, kdy odbavovací systém nefungoval.

Výpočet je proveden s důrazem na metodickou správnost, transparentnost a kontrolovatelnost použitých dat a předpokladů.

##### 4.6.1 Výpočet

Pro účely stanovení výše škody vzniklé v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému v období od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024 Znalec vycházel z těchto klíčových datových vstupů:

- skutečně vykázaných dopravních výkonů (v kilometrech) pro leden a únor 2024,
- skutečně vykázaných tržeb (v Kč) pro leden a únor 2024,
- Skutečně vykázaných tržeb a dopravních výkonů v období srpen 2020–prosinec 2023

Klíčovým krokem pro výpočet výše škody je stanovení hodnoty jednoho kilometru dopravního výkonu, tedy **jednotkové tržby na 1 km**. Tento ukazatel představuje středobod celé kalkulace, neboť právě jeho úrovní se odvíjí očekávané tržby, které by za standardního provozu bez výpadku odbavovacího systému byly generovány.

Z analýzy historického vývoje tržeb na 1 km je patrné, že tato hodnota v čase **stabilně roste**. Identifikované tempo růstu činí **1,17 % měsíčně**, což odpovídá **15,02 % ročně**. Tento růstový trend byl potvrzen i v průběhu roku 2023. V lednu 2023 činila hodnota tržeb na 1 km **17,99 Kč**, přičemž v prosinci 2023 – tedy v měsíci bezprostředně předcházejícím období výpadku – dosáhla již **19,51 Kč/km**.

Při aplikaci uvedeného tempa meziročního růstu ve výši 15,02 % lze odhadnout, že **průměrná tržba na 1 km dopravního výkonu v lednu 2024 činila přibližně 20,69 Kč**. Tato částka je

v souladu jak s meziročním, tak meziměsíčním sledovaným vývojem ve vykázaných historických datech. Tato predikovaná hodnota pak představuje základ pro odhad očekávaných tržeb, které by za normálního provozu (tj. bez výpadku systému) byly pravděpodobně realizovány. Výpočet škody pak vychází z rozdílu mezi tímto očekávaným výnosem a skutečně vykázanými tržbami v daném období. Dále je tento odhad konzistentní i se sezónním profilem dopravních výkonů, neboť leden a únor se dle dat dlouhodobě pohybují velmi blízko ročního průměru – tedy nevykazují žádné mimořádné výkyvy, které by indikovaly potřebu upravit koeficient očekávaného růstu tržeb v těchto měsících. Kompletní využitý data set se nachází v příloze č. 4.

*Tabulka 10 Tržba na 1 km v lednu jednotlivých let*

Leden	Tržba na 1 km (Kč)
2021	11,69
2022	13,82
2023	17,99
2024E	20,69

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Výpočet škody se nachází v následující tabulce:

*Tabulka 11 Kalkulace odhadované škody*

Měsíc	Leden 2024	Únor 2024
Počet dní	31	2
Očekávaná tržba na 1 km (Kč)	20,69	20,94
Dopravní výkony v měsíci (Km)	133 657	116 730
Dopravní výkon v předmětném období (Km)	133 657	8 050
<b>Očekávané tržby v předmětném období (Kč)</b>	<b>2 765 749</b>	<b>168 539</b>
Skutečně vykázané tržby v měsíci (Kč)	788 530	2 945 036
<b>Skutečně vykázané tržby v předmětném období (Kč)</b>	<b>788 530</b>	<b>203 106</b>
Rozdíl (Kč)	1 977 220	-34 567
<b>Celková odhadovaná škoda (Kč)</b>		<b>1 942 652</b>

*Zdroj: Vlastní zpracování*

Odhadovaná škoda je Znalcem vyčíslena po zaokrouhlení na **1 940 000 Kč**.

## 5 ODŮVODNĚNÍ

### 5.1 Interpretace výsledků analýzy

Při vyčíslení škody Znalec vycházel z údajů poskytnutých Zadavatelem, z veřejně dostupných dat Ministerstva dopravy ČR, jakož i z interních provozních a finančních dat společnosti zajišťující dopravní obslužnost zóny 401 v rámci IDS Ústeckého kraje. Použita byla rovněž odborná literatura a statistické podklady, přičemž všechna použitá data a jejich zdroje jsou uvedena v kapitolách výpočtu a přílohách tohoto posudku.

Znalec ve své analýze vymezil předpoklady a omezující podmínky, které jsou podrobně rozvedeny v úvodních kapitolách. Klíčovým parametrem výpočtu byla hodnota tržeb na 1 km dopravního výkonu, která byla odhadnuta na základě vývoje v předchozích obdobích. Tento ukazatel, vykazující dlouhodobě stabilní růstové tempo, byl následně aplikován na skutečně vykázaný dopravní výkon v období výpadku, a sloužil tak jako základ pro určení očekávaných (referenčních) tržeb. Výše škody pak byla stanovena jako rozdíl mezi těmito referenčními tržbami a skutečně vykázanými tržbami za období od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024.

Na základě výše uvedeného Znalec konstatuje, že **výše škody vzniklé Ústeckému kraji v důsledku výpadku odbavovacího systému v MHD Teplice (zóna 401) činí 1 940 tis. Kč.**

### 5.2 Kontrola postupu

Znalec opětovně provedl kontrolu jednotlivých dílčích výpočtů. Kontrola postupů byla provedena dle § 52 písm. A) až E) vyhlášky č. 503/2020 Sb., o výkonu znalecké činnosti.

## 6 ZÁVĚR

### 6.1 Citace odborné zadané otázky

Na základě písemné objednávky jsme byli my, znalecká kancelář STATIKUM s.r.o., IČ: 155 45 881 (dále jen „Zpracovatel“), požádáni Statutárním městem Teplice, IČ: 002 66 621 (dále jen „Zadavatel“), abychom vypracovali znalecký posudek („Znalecký posudek“ nebo „Posudek“) ve věci stanovení výše finanční škody vzniklé Ústeckému kraji v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému v městské hromadné dopravě Teplice v období od 01.01.2024 do 02.02.2024.

Vyčíslení škody bude provedeno za období 01.01.2024 – 02.02.2024

### 6.2 Odpověď

**Na základě výše uvedeného výpočtu a za podmínek uvedených v tomto znaleckém posudku dospěl Znalec k závěru, že odhadovaná výše škody vzniklé Statutárnímu městu Teplice v souvislosti s výpadkem odbavovacího systému v městské hromadné dopravě (zóna 401) za období od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024 činí celkem:**

**1 940 000 Kč**

**Slovy: Milion devět set čtyřicet tisíc Kč**

### 6.3 Podmínky správnosti závěrů, případné skutečnosti snižující jeho přesnost

Veškeré podmínky jsou uvedeny v kapitole 1.5.

- ke zpracování znaleckého posudku nebyl konzultant přibrán
- Znalecký posudek zpracoval a zaštiťuje –Ing. Lukáš Pejchal– znalec, který je zároveň oprávněn na žádost orgánu veřejné moci osobně stvrdit nebo doplnit znalecký posudek
- Na posudku také pracoval Ing. Daniel Vrána, odhadce podniků ve znalecké kanceláři Statikum s.r.o.
- Odměna byla sjednána smluvní
- Způsob vyhodnocení je založen na úsudku a erudici znalce. Výše škody se pohybuje kolem určené částky.

## ZNALECKÁ DOLOŽKA

Znalecký posudek podala kancelář (ústav) zapsaný rozhodnutím Ministerstva spravedlnosti ČR ze dne 9.10. 1997 (rozšířeným rozhodnutím Ministerstva spravedlnosti ČR ze dne 11.7.2012) v souladu § 47(2) ve spojení s § 48 zákona 254/2019ve znění pozdějších předpisů, do prvního oddílu seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost v oborech:

- stavebnictví, s rozsahem znaleckého oprávnění pro: technický stav konstrukcí pozemního stavitelství, staveb obytných, průmyslových, občanské vybavenosti, betonových, Y91 ocelových a dřevěných konstrukcí
- ekonomika, s rozsahem znaleckého oprávnění pro ceny a odhady: nemovitostí, podniků, movitostí - strojů a zařízení, nehmotného majetku, nepeněžitých vkladů.

Znalecký posudek je veden pod číslem 039635/2025, interní číslo Znalce 9068/2025.

Znaleckou činnost vykonáváme na základě § 47 odst. 2 zákona č. 254/2019 Sb. o znalcích, znaleckých kancelářích a znaleckých ústavech.

### 6.4 Otisk znalecké pečeti



### 6.5 Datum a podpis

.....  
STATIKUM s.r.o.  
Ing. Lukáš Pejchal, znalec a jednatel



## 7 PŘÍLOHY

Sktruktura příloh nutných pro splnění zadaného úkolu:

Příloha. č.	Popis přílohy	Počet listů:
<b>1</b>	Smlouva o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní dopravou (Bez příloh)	15
<b>2</b>	Principy zúčtování v integrovaném dopravním systému Doprava Ústeckého kraje a funkce zúčtovacího centra	11
<b>3</b>	Dohoda o vypořádání závazku	5
<b>4</b>	Skutečně vykázané tržby a dopravní výkony	2
<b>Celkem stran příloh:</b>		<b>33</b>

Jednotlivé přílohy jsou zobrazeny níže

## **Příloha č. 1**

### **Smlouva o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní dopravou (Bez příloh)**

Počet listů: 15

**SMLOUVA O SPOLUPRÁCI PŘI ZAJIŠŤOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI  
VEŘEJNOU LINKOVOU DOPRAVOU A VEŘEJNOU DRÁŽNÍ OSOBNÍ  
DOPRAVOU**

uzavřená níže uvedeného dne, měsíce a roku v souladu s ustanoveními § 24 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a § 160, § 163 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, mezi smluvními stranami:

**1. Ústecký kraj**

Sídlo: Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem  
 Zastoupený: Oldřichem Bubeníčkem, hejtmanem  
 IČ: 70892156  
 DIČ: CZ70892156  
 Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s., číslo účtu: 882733379/0800

(dále jen „**Kraj**“)

a

**2. Statutární město Teplice**

Sídlo: náměstí Svobody 2, 415 95 Teplice  
 Zastoupené: Jaroslavem Kuberou, primátorem města  
 IČ: 00266621  
 DIČ: CZ0026621  
 Bankovní spojení: ██████████

(dále jen „**Město**“, společně s Krajem dále jen „**Smluvní strany**“)

VZHLEDEM K TOMU, ŽE:

- (A) Kraj v souladu s § 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění, zajišťuje dopravní obslužnost území Kraje veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou, a to v rámci integrovaného dopravního systému Kraje;
- (B) Město v souladu s § 3 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění, zajišťuje dopravní obslužnost územního obvodu Města veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou;

- (C) trasy některých linek a spojů zajišťujících dopravní obslužnost území Kraje v rámci integrovaného dopravního systému Kraje jsou zčásti vedeny v územním obvodu Města, v důsledku čehož je dopravní obslužnost v tomto obvodu paralelně zajišťována Krajem i Městem;
- (D) podstatná část linek a spojů veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy, jejichž trasy vedou v územním obvodu Města, je provozována dopravcem zajišťujícím dopravní obslužnost Města;
- (E) je v zájmu občanů i návštěvníků Kraje a Města, kteří využívají veřejnou drážní osobní dopravu a veřejnou linkovou dopravu, aby byly vzájemně uznávány papírové i elektronické jízdní doklady (dále jen „**jízdní doklady**“) vystavované dopravci zajišťujícími dopravní obslužnost území Kraje na straně jedné a dopravcem zajišťujícím dopravní obslužnost územního obvodu Města na straně druhé, v důsledku čehož mají Kraj i Město zájem na tom, aby se dopravce zajišťující dopravní obslužnost územního obvodu Města zapojil do integrovaného dopravního systému Kraje;
- (F) vzájemné uznávání jízdních dokladů vystavovaných dopravci zajišťujícími dopravní obslužnost území Kraje a dopravcem zajišťujícím dopravní obslužnost územního obvodu Města ve smyslu bodu (E) výše může mít za následek, že některé tržby za dopravní výkony provedené jedním dopravcem obdrží jiný dopravce;
- (G) dopravci zajišťující dopravní obslužnost území Kraje ani dopravce zajišťující dopravní obslužnost územního obvodu Města nenesou žádné riziko spojené s výši tržeb;
- (H) lze předpokládat, že vzájemné uznávání jízdních dokladů vystavovaných dopravci zajišťujícími dopravní obslužnost území Kraje a dopravcem zajišťujícím dopravní obslužnost územního obvodu Města ve smyslu bodu (E) výše bude mít vliv na celkové tržby dopravce zajišťujícího dopravní obslužnost územního obvodu Města;
- (I) v důsledku shora uvedeného lze předpokládat, že může dojít i k situaci, kdy se zvýší platba kompenzace hrazené Městem dopravci zajišťujícímu dopravní obslužnost územního obvodu Města. V tomto případě má Kraj zájem Městu nahradit tuto zvýšenou platbu kompenzace za podmínek sjednaných v této smlouvě;
- (J) z výše uvedených důvodů je nezbytné stanovit principy vyrovnávání tržeb obdržených dopravci zajišťujícími dopravní obslužnost území Kraje v rámci integrovaného dopravního systému Kraje na straně jedné a dopravcem zajišťujícím dopravní obslužnost územního obvodu Města na straně druhé mezi Krajem a Městem, jakož i stanovit způsob řešení dalších souvisejících otázek;

DOHODLY SE SMLUVNÍ STRANY NÁSLEDOVNĚ:

## Článek I.

### DEFINICE POJMŮ

1. Pro účely této smlouvy budou mít následující pojmy níže uvedený význam:
  - a) „dopravce MHD“ znamená dopravce určeného Městem, který zajišťuje dopravní obslužnost územního obvodu Města;
  - b) „dopravci DÚK“ znamenají dopravce určené Krajem, kteří v rámci DÚK zajišťují dopravní obslužnost Kraje veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní

dopravou, výčet dopravců DÚK je uveden v příloze 1 Smluvních přepravních podmínek DÚK zveřejněných na webu Kraje;

- c) „tržby“ znamenají tržby z jízdného a tržby z přepravy zavazadel, které jsou realizovány na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřené mezi dopravcem MHD a Městem nebo mezi dopravcem DÚK a Krajem;
- d) „referenční měsíční tržby“ znamenají průměrné měsíční tržby dopravce MHD v Kč bez DPH, o nichž lze předpokládat, že by byly dopravcem MHD realizovány při neexistenci vzájemného uznávání jízdních dokladů vystavovaných dopravci DUK na straně jedné a dopravcem MHD na straně druhé ve smyslu této smlouvy, a které se ve vztahu k jednotlivému kalendářnímu měsíci vypočítají jako součin (i) dopravního výkonu skutečně realizovaného dopravcem MHD na linkách a spojích objednávaných Městem v rámci MHD v příslušném kalendářním měsíci a (ii) referenčních tržeb na 1 km;
- e) „referenční tržby na 1 km“ znamenají průměrné tržby dopravce MHD na 1 km provedeného dopravního výkonu v Kč bez DPH, o nichž lze předpokládat, že by byly dopravcem MHD realizovány při neexistenci vzájemného uznávání jízdních dokladů vystavovaných dopravci DÚK na straně jedné a dopravcem MHD na straně druhé ve smyslu této smlouvy;
- f) „DÚK“ znamená integrovaný dopravní systém Kraje nazvaný Doprava Ústeckého kraje, v jehož rámci zajišťují dopravci určení Krajem dopravní obslužnost Kraje veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou;
- g) „MHD“ znamená veřejnou drážní osobní dopravu a veřejnou linkovou dopravu (městskou hromadnou dopravu), jejímž prostřednictvím Město zajišťuje dopravní obslužnost územního obvodu Města;
- h) „zúčtovací centrum“ znamená osobu vybranou Krajem v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších změn, která bude provádět rozúčtování tržeb mezi dopravci DÚK a dopravcem Města a vykonávat další s tím související činnosti. Ke dni uzavření této smlouvy je zúčtovacím centrem ČSAD SVT Praha, s.r.o., IČ 45805202, se sídlem Praha 8, Křížkova 4-6. V případě změny v osobě zúčtovacího centra Kraj sdělí identifikační a kontaktní údaje nového zúčtovacího centra Městu nejpozději 2 měsíce před změnou v osobě zúčtovacího centra.

## Článek II.

### ÚČEL SMLOUVY

1. Účelem této smlouvy je vzájemná spolupráce a koordinace Smluvních stran směřující k (i) zajištění vzájemného uznávání jízdních dokladů vystavovaných dopravci DÚK na straně jedné a dopravcem MHD na straně druhé opravňujících cestující k využívání služeb veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy poskytovaných těmito dopravci a (ii) nastavení principů vyrovnávání snížených tržeb (resp. zvýšené kompenzace hrazené Městem dopravci MHD za zajišťování provozu MHD) v důsledku vzájemného uznávání jízdních dokladů dle této smlouvy.

### Článek III.

#### PRÁVA A POVINNOSTI SMLUVNÍCH STRAN

1. Smluvní strany se dohodly na struktuře tarifu a výši cen jízdného a přepravného uvedených v příloze č. 1 této smlouvy (dále jen „**Ceník jízdného DÚK**“) a na bezplatných přepravách osob uvedených v příloze č. 2 této smlouvy (dále jen „**Bezplatné přepravy**“). Smluvní strany se zavazují, že budou dodržovat strukturu jízdních dokladů a výši cen jízdného a přepravného dle Ceníku jízdného DÚK a Bezplatné přepravy a že bez souhlasu druhé Smluvní strany nebudou zavádět v zóně Teplice žádné další typy jízdních dokladů nad rámec jízdních dokladů stanovených Ceníkem jízdného DÚK nebo bezplatné přepravy nad rámec Bezplatných přeprav, vyjma slev závazně stanovených obecně závaznými právními předpisy (např. výměrem Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami). Ve vztahu ke slevám závazně stanoveným obecně závaznými právními předpisy se Smluvní strany zavazují upravit Ceník jízdného DÚK a/nebo Bezplatné přepravy takovým způsobem, aby neodporovaly obecně závazným právním předpisům. Kraj je oprávněn změnit na strukturu tarifu a výši cen jízdného a přepravného uvedených v Ceníku jízdného DÚK bez souhlasu Města pouze v případech, kdy tyto změny nebudou mít vliv na výši jednozónových jízdních dokladů pro zónu Teplice a dopravce MHD dostane od Kraje s dvouměsíčním předstihem veškerá data potřebná ke změnám Ceníku jízdného DÚK, Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínek DÚK, a tyto změny nebudou mít vliv na úpravu SW, tj. bude se jednat pouze o změnu vstupních dat ve formátu xml a binárních souborů, které dopravci MHD poskytne Kraj.

Před případným zavedením nového typu jízdního dokladu v zóně Teplice nad rámec Ceníku jízdného DÚK uvedeného v příloze 1 této smlouvy nebo bezplatné přepravy nad rámec Bezplatných přeprav uvedených v příloze 2 této smlouvy nebo učiněním jakéhokoliv jiného kroku ve smyslu předchozího pododstavce (s výjimkou zavedení slevy závazně stanovené obecně závaznými právními předpisy) musí být Smluvními stranami uzavřen písemný dodatek k této smlouvě upravující dopady takového kroku na práva a povinnosti Smluvních stran dle této smlouvy.

V případě zavedení slevy závazně stanovené obecně závaznými právními předpisy musí být Smluvními stranami uzavřen písemný dodatek k této smlouvě upravující dopady takové slevy na práva a povinnosti Smluvních stran dle této smlouvy ještě před zavedením příslušné slevy, je-li to možné, jinak bez zbytečného odkladu po jejím zavedení.

2. Kraj se zavazuje zajistit, že dopravci DÚK budou v rámci DÚK na linkách vymezených přílohou 2 Smluvních přepravních podmínek DÚK,
  - a) od 1.1.2015 uznávat papírové jízdní doklady vydané dle Tarifu DÚK a vystavené na zabezpečeném papíře s ochrannými prvky definovanými Krajem, které opravňují cestující k využívání služeb veřejné drážní osobní dopavy a veřejné linkové dopavy v zóně Teplice a které budou vydány v souladu s přílohu č. 1 této smlouvy;
  - b) od 1.1.2015 uznávat elektronické jízdní doklady vydané dle Tarifu DÚK a uložené na bezkontaktní čipové kartě Mifare DESFire EV 1 8kB, které opravňují cestující k využívání služeb veřejné drážní osobní dopavy a veřejné linkové dopavy v zóně Teplice a které budou vydány v souladu s přílohu č. 1 této smlouvy;

- c) nejpozději od 1.1.2015 akceptovat při prodeji jízdních dokladů opravňujících cestující k využívání služeb veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy elektronické peníze v aplikaci dopravní peněženka uložené dopravcem MHD na bezkontaktní čipové kartě Mifare DESFire EV 1 8Kb v rámci DÚK;
  - d) nejpozději od 1.1.2015 v rámci DÚK plnohodnotně pracovat s aplikací elektronická jízdenka a elektronická peněženka na kartách vydaných dopravcem MHD (tj. prodej elektronických jízdenek a jejich zápis do aplikace vydané jménem dopravce MHD; dobíjení elektronické peněženky vydané dopravcem MHD);
  - e) od 1.1.2015 umožňovat bezplatnou přepravu osob uvedených v příloze č. 2 této smlouvy.
3. Kraj se zavazuje, že Městu poskytne veškeré potřebné informace o DÚK včetně zejména informací o Tarifu DÚK, Smluvních přepravních podmínkách DÚK, zúčtovacím centru a způsobu a frekvenci komunikace se zúčtovacím centrem nejpozději 2 měsíce před jakoukoliv změnou. Kraj se dále zavazuje na žádost Města zaškolit osoby určené Městem (např. kontrolory působící u dopravce MHD) v podmínkách relevantních pro jejich činnost v souladu s touto smlouvou a Město se zavazuje zajistit náležitou součinnost všech osob dopravce MHD, o jejichž zaškolení požádá.
4. Kraj se zavazuje, že Městu poskytne zabezpečený papír s ochrannými prvky pro tisk jízdních dokladů dopravcem MHD v rámci DÚK.
5. Město se zavazuje, že dopravce MHD bude vydávat papírové jízdní doklady DÚK na zabezpečeném papíru s ochrannými prvky, který Kraj poskytne Městu a Město následně dopravci MHD.
6. Město se zavazuje zajistit, že dopravce MHD bude na všech linkách MHD,
- a) od 1.1.2015 uznávat papírové jízdní doklady vydané dle Tarifu DÚK a vystavené na zabezpečeném papíře s ochrannými prvky definovanými Krajem, které budou vydány v souladu s přílohu č. 1 této smlouvy, a to v souladu s jejich časovou platností dle Tarifu DÚK a za podmínky, že jsou platné pro tarifní zónu Teplice;
  - b) nejpozději od 1.1.2015 uznávat elektronické jízdní doklady vydané dle Tarifu DÚK a uložené na bezkontaktní čipové kartě Mifare DESFire EV 1 8kB, které budou vydány v souladu s přílohu č. 1 této smlouvy, a to v souladu s jejich časovou platností dle Tarifu DÚK a za podmínky, že jsou platné pro tarifní zónu Teplice;
  - c) nejpozději od 1. 1. 2015 v rámci DÚK akceptovat při prodeji jízdních dokladů opravňujících cestující k využívání služeb veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy elektronické peníze v aplikaci dopravní peněženka uložené dopravci DÚK na bezkontaktní čipové kartě Mifare DESFire EV 1 8kB;
  - d) nejpozději od 1. 1. 2015 v rámci DÚK plnohodnotně pracovat s aplikací elektronická jízdenka a elektronická peněženka na kartách vydaných dopravci DÚK (tj. prodej elektronických jízdenek a jejich zápis do aplikace vydané jménem dopravce DÚK; dobíjení elektronické peněženky vydané dopravcem DÚK);
  - e) od 1.1.2015 umožňovat bezplatnou přepravu osob uvedených v příloze č. 2 této smlouvy.

7. Město se zavazuje zajistit, že potisk karet vydaných dopravcem MHD, které budou platné v rámci celého systému DÚK, bude v souladu s grafickým manuálem karet vydaným Krajem.
8. Město se zavazuje, že nebude měnit rozsah ročního dopravního výkonu objednaného u dopravce MHD o více než 10 %, a to ve vztahu k plánovanému ročnímu dopravnímu výkonu pro rok 2015 v rozsahu **2 043 046 km**. Před případnou změnou rozsahu ročního dopravního výkonu dopravce MHD o více než 10 % musí být Smluvními stranami uzavřen písemný dodatek k této smlouvě upravující dopady takové změny rozsahu ročního dopravního výkonu dopravce MHD na práva a povinnosti Smluvních stran dle této smlouvy.
9. Město se zavazuje, že po celou dobu trvání této smlouvy bude zachován přinejmenším stejný rozsah kontrol dodržování tarifních a smluvních přepravních podmínek ze strany cestujících využívajících služeb veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy poskytovaných dopravcem MHD v rámci MHD jako v kalendářním roce 2013, tj. 520. Pokud se v kterémkoliv kalendářním roce trvání této smlouvy sníží rozsah objednaného dopravního výkonu dopravce MHD oproti rozsahu objednaného dopravního výkonu dopravce MHD v kalendářním roce 2013, tj. 2 294 385 km, je Město oprávněno pro daný kalendářní rok ve stejném poměru snížit minimální požadovaný rozsah kontrol dodržování tarifních a smluvních přepravních podmínek ve smyslu předcházející věty.
10. Město se zavazuje zajistit, že kontroloři a pověřeni zaměstnanci dopravce MHD budou kontrolovat i jízdní doklady vydané dopravci DÚK opravňující cestující k využívání služeb veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy poskytovaných dopravci DÚK na linkách a spojích dopravce MHD. Smluvní strany pro vyloučení pochybností sjednávají, že cestující s neplatnou jízdenkou vydanou dopravcem DÚK (tj. zejména jízdenkou po uplynutí časové platnosti nebo jízdenkou neplatnou v příslušné zóně) budou považováni za cestující bez platné jízdenky.
11. Město se zavazuje, že bude samo nebo prostřednictvím dopravce MHD dodávat do zúčtovacího centra a v záloze (kopii) Kraji úplné a správné údaje o tržbách dopravce MHD (zejména údaje o počtu a typech jednotlivých prodaných jízdních dokladů a tržbách z přepravy zavazadel) a případné další údaje v souladu s požadavky zúčtovacího centra, a to v pravidelných intervalech sdělených Městu zúčtovacím centrem s alespoň dvouměsíčním předstihem, přičemž tyto intervaly nebudou kratší než 24 hodin. Pro komunikaci se zúčtovacím centrem budou předpokládány formáty dat definované vstupní větou Cards Interface společnosti ČSAD SVT, jehož popis tvoří přílohu č. 3 této smlouvy. Informace o vybraných druzích jízdních dokladů (např. SMS jízdenky, předtištěné jízdenky prodávané v doplňkovém prodeji u řidičů a u smluvních prodejců, jízdní doklady prodávané ve stacionárních automatech, aj.) budou dodané ve formátu definovaném zúčtovacím centrem.
12. Město se zavazuje na žádost Kraje poskytnout Kraji bez zbytečného odkladu kopie veškerých výkazů, které dopravce MHD předkládá nebo je povinen předkládat Městu v souvislosti s jím poskytovanými veřejnými službami ve veřejné drážní osobní dopravě a ve veřejné linkové dopravě, včetně zejména výkazů nákladů a výnosů (včetně tržeb) z přepravní činnosti dle platných a účinných právních předpisů.
13. Smluvní strany se zavazují vzájemně se informovat o plánovaných změnách v jízdních řádech linek a spojů provozovaných dopravci (spočívající např. v omezení dopravy), které by mohly mít vliv na kapacitní požadavky veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy provozované dopravci DÚK a dopravcem MHD v územním obvodu



Města, vyjma nezbytných změn vyvolaných dočasnými omezeními provozu na komunikacích či uzavírkami komunikací.

14. Smluvní strany se zavazují vzájemně se informovat nejméně 90 dní předem o veškerých zamýšlených změnách v Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínkách DÚK. Smluvní strany pro vyloučení pochybností sjednávají, že nebude nijak dotčena možnost uplatňování Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínek DÚK ze strany dopravce MHD a dopravců DÚK vůči všem cestujícím využívajícím jejich služby bez ohledu na to, který dopravce těmto cestujícím vydal příslušný jízdní doklad platný dle Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínek DÚK.
15. Jestliže bude dopravce MHD zajišťovat přepravu cestujících mimo územní obvod Města jako dopravci DÚK, zavazuje se Město zajistit, že ceny jízdních dokladů vydávaných dopravcem MHD opravňujících k cestě do jiných zón v rámci DÚK budou shodné s cenami jízdních dokladů vydávaných dopravci DÚK opravňujících k cestě do takových jiných zón v rámci DÚK. Smluvní strany pro vyloučení pochybností sjednávají, že o ceně jízdních dokladů ve smyslu tohoto odstavce bude oprávněn rozhodovat Kraj.
16. Smluvní strany se zavazují zajistit, že tarif a smluvní přepravní podmínky budou jednotné, resp. že Tarif DÚK a Smluvní přepravní podmínky DÚK budou zahrnovat veškerá specifika tarifu a dalších pravidel v zóně Teplice.
  - a) Kraj se zavazuje zajistit, že dopravci DÚK budou (i) počínaje 1. 1. 2015 oprávněni vydávat ve svých prodejních místech jízdní doklady pro zónu Teplice dle Ceníku jízdného DÚK uvedené v příloze 1 a dle Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínek DÚK, který bude zahrnovat veškerá specifika tarifu a další pravidla v zóně Teplice, a (ii) počínaje 1. 1. 2015 povinni uznávat jízdní doklady dopravce MHD platné dle Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínek DÚK.
  - b) Město se zavazuje zajistit, že dopravce MHD bude (i) počínaje 1.12.2014, nejdříve však po podpisu této smlouvy, oprávněn vydávat ve svých prodejních místech jízdní doklady dle Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínek DÚK a (ii) počínaje 1. 1. 2015 povinen uznávat jízdní doklady vydané dopravci DÚK platné v zóně Teplice dle Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínek DÚK.
17. Smluvní strany se zavazují zajistit, že k 1. lednu každého druhého kalendářního roku trvání této smlouvy počínaje kalendářním rokem 2017 budou pro období následujících dvou kalendářních let navýšeny tarify uvedené v příloze č. 1 této smlouvy o procento odpovídající míře inflace vyjádřené přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen, která vyjadřuje procentní změnu (a) průměrné cenové hladiny za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců do června bezprostředně předcházejícího kalendářního roku oproti (b) průměrné cenové hladině za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců v období od července 2013 do června 2014, a to dle dat uveřejněných Českým statistickým úřadem. Částka, o kterou se má v souladu s postupem uvedeným v předcházející větě ten který tarif navýšit, musí být před jeho případným navýšením zokrouhlena na celé koruny české v souladu s matematickými pravidly zaokrouhlování (příčemž číslice 5 se zaokrouhluje nahoru).

Příklad: Pro roky 2017 a 2018 budou tarify uvedené v příloze č. 1 této smlouvy k 1.1.2017 navýšeny o procento odpovídající míře inflace vyjádřené přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen, která vyjadřuje procentní změnu (a) průměrné cenové hladiny za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců do června 2016 (tj. od července 2015) oproti (b) průměrné cenové hladině za 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců v období od července 2013 do června 2014, a to dle dat

uverejňených Českým statistickým úřadem. Pokud by měl být určitý tarif navýšen o 0,4 Kč, bude v souladu s matematickými pravidly zaokrouhlování tato částka zaokrouhlena na 0 Kč, a tedy fakticky k žádnému navýšení nedojde. Pokud by však měl být určitý tarif navýšen o 0,5 Kč, bude v souladu s matematickými pravidly zaokrouhlování tato částka zaokrouhlena na 1 Kč, a tedy dojde k navýšení daného tarifu o 1 Kč.

18. Jestliže Město v rozporu s bezprostředně předcházejícím odstavcem nezajistí navýšení kteréhokoliv z tarifů uvedených v příloze č. 1 této smlouvy, budou referenční tržby na 1 km dle této smlouvy po dobu, po kterou nebude příslušný tarif navýšen, v odpovídajícím rozsahu sníženy.

#### Článek IV.

##### PRINCIPY VYROVNÁVÁNÍ TRŽEB MEZI KRAJEM A MĚSTEM

1. Kraj se zavazuje dorovnávat Městu za podmínek stanovených v této smlouvě referenční tržby na 1 km, s tím, že:

- referenční tržby na 1 km pro období kalendářního roku 2015 a pro období kalendářního roku 2016 se rovnají **21,59 Kč bez DPH**; v případě změny zákonné sazby DPH pro jízdné ve veřejné dopravě Smluvní strany upraví výši referenčních tržeb na 1 km bez DPH tak, aby výše referenčních tržeb na 1 km s DPH byla shodná před i po změně zákonné sazby DPH s tím, že výsledek bude zaokrouhlen matematicky na 2 desetinná místa (např. v případě změny zákonné sazby DPH pro jízdné ve veřejné dopravě z 15 % na 17 % by referenční tržby na 1 km činily 21,22 (po zaokrouhlení z 21,2209) Kč bez DPH, přičemž výše referenčních tržeb na 1 km s DPH by před i po změně zákonné sazby DPH činila 24,8285 Kč);
- referenční tržby na 1 km pro období kalendářního roku 2017 a každého následujícího kalendářního roku ( $Ref_i$ ) se vypočítají dle vzorce:

$$Ref_i = Ref_{i-1} \cdot \frac{Skut_{i-1}}{Skut_{i-2}}$$

$i$  je  $i$ -tý kalendářní rok,

$Ref_{i-1}$  jsou referenční tržby na 1 km platné pro bezprostředně předcházející kalendářní rok,

$Skut_{i-1}$  jsou skutečné tržby dosažené v rámci příslušné části DÚK v bezprostředně předcházejícím kalendářním roce ze všech jízdních dokladů, jejichž počáteční nebo cílová zóna bude zóna Teplice a

$Skut_{i-2}$  jsou skutečné tržby dosažené v rámci příslušné části DÚK v kalendářním roce bezprostředně předcházejícím předcházejícímu kalendářnímu roku ze všech jízdních dokladů, jejichž počáteční nebo cílová zóna bude zóna Teplice,

[například referenční tržby na 1 km pro období kalendářního roku 2017 ( $Ref_{2017}$ ) se vypočítají jako součin referenčních tržeb na 1 km platných pro kalendářní rok 2016 ( $Ref_{2016}$ ) a podílu skutečných tržeb na 1 km dosažených v rámci příslušné části DÚK v kalendářním roce 2016 ze všech jízdních dokladů, jejichž počáteční nebo cílová zóna bude zóna Teplice ( $Skut_{2016}$ ) a skutečných tržeb na 1 km dosažených

v rámci příslušné části DÚK v kalendářním roce 2015 ( $Skut_{2015}$ ) ze všech jízdních dokladů, jejichž počáteční nebo cílová zóna bude zóna Teplice, tj. dle vzorce:

$$Ref_{2017} = Ref_{2016} \cdot \frac{Skut_{2016}}{Skut_{2015}};$$

2. Vyrovnávání tržeb a s tím spojené zvýšené kompenzace hrazené Městem dopravci MHD ze strany Kraje se bude řídit následujícími pravidly:

- a) zúčtovací centrum na základě informací dle čl. III odst. 11 této smlouvy výše vypočítá v souladu s předem stanoveným algoritmem zohledňujícím vlivy zapojení dopravce MHD do DÚK ve vztahu ke každému kalendářnímu měsíci výši tržeb dopravce MHD, která odpovídá dopravnímu výkonu realizovanému dopravcem MHD na linkách a spojích objednaných Městem v rámci MHD v příslušném kalendářním měsíci (dále jen „**normalizované skutečné tržby dopravce MHD**“);
- b) Město poskytne Kraji informace o dopravním výkonu skutečně provedeném dopravcem MHD v rámci MHD v každém kalendářním měsíci vždy nejpozději do 10. dne bezprostředně následujícího kalendářního měsíce (dále jen „**dopravní výkon MHD**“);
- c) Kraj na základě dopravního výkonu MHD a referenčních tržeb na 1 km vypočte výši referenčních měsíčních tržeb a porovná ji s výši normalizovaných skutečných tržeb dopravce MHD vypočítaných zúčtovacím centrem pro příslušný kalendářní měsíc dle písm. a) výše (tj. nikoliv s výši tržeb skutečně inkasovaných dopravcem MHD v příslušném kalendářním měsíci, ale s výši tržeb vypočítaných zúčtovacím centrem postupem ve smyslu čl. V odst. 4 této smlouvy);
- d) v případě, že budou normalizované skutečné tržby dopravce MHD ve vyjádření bez DPH v příslušném kalendářním měsíci vyšší než referenční měsíční tržby bez DPH, bude Město povinno zaslat částku odpovídající tomuto rozdílu Kraji, a to nejpozději do 21 dnů ode dne, kdy obdrží výzvu k úhradě od Kraje;
- e) budou-li naopak normalizované skutečné tržby dopravce MHD ve vyjádření bez DPH v příslušném kalendářním měsíci nižší než referenční měsíční tržby bez DPH, bude Kraj povinen zaslat částku odpovídající tomuto rozdílu Městu, a to nejpozději do 21 dnů ode dne, kdy obdrží od Města výzvu k úhradě obsahující informace o dopravním výkonu MHD a zároveň bude mít k dispozici informace ze zúčtovacího centra o normalizovaných skutečných tržbách dopravce MHD;
- f) tržby z časového jízdného na období přesahující jeden měsíc budou pro účely této smlouvy zahrnovány do tržeb celé ve vztahu k měsíci, ve kterém byly prodány (tj. nebudou děleny poměrně podle ceny časového kupónu připadající na příslušný kalendářní měsíc);
- g) v případě změny zákonné sazby DPH pro jízdné ve veřejné dopravě nebo v případě jiných změn právních předpisů, které budou mít vliv na pravidla dohodnutá touto smlouvou, budou Smluvní strany jednat o případné změně pravidel dohodnutých v této smlouvě;
- h) referenční tržby na 1 km, referenční měsíční tržby a normalizované skutečné tržby dopravce MHD budou pro účely této smlouvy zahrnovat výlučně tržby z jízdného a přepravy zavazadel;

- i) pro vyloučení pochybností Smluvní strany výslovně sjednávají, že referenční tržby na 1 km, referenční měsíční tržby a normalizované skutečné tržby dopravce MHD se musí vztahovat výlučně k dopravním výkonům provedeným dopravcem MHD na linkách a spojích objednávaných městem v rámci MHD;
- j) pro vyloučení pochybností se dále stanoví, že vyrovnávání tržeb mezi Krajem a Městem bude prováděno v pravidelných měsíčních intervalech.

## Článek V.

### ZAPOJENÍ DOPRAVCE MHD DO DÚK

1. Za účelem zapojení dopravce MHD do DÚK se Město se zavazuje zajistit, že dopravce MHD uzavře se zúčtovacím centrem smlouvu, na jejímž základě se dopravce MHD zaváže dodržovat veškerá práva a povinnosti vyplývající z jeho účasti v DÚK stanovená Krajem. Za tímto účelem Město zejména zajistí, že dopravce bude dodržovat práva a povinnosti uvedené v odst. 2 až 8 níže.
2. Město se zavazuje zajistit, že v souvislosti s přistoupením k DÚK dopravce MHD:
  - a) bude na všech jím provozovaných linkách a spojích uznávat platné jízdní doklady DÚK vydané dopravci DÚK, jakož i jakékoliv jiné jízdní doklady, jejichž povinné uznávání dopravcem MHD na jím provozovaných linkách a spojích objednávaných Městem v rámci MHD bude Kraj oprávněn jednostranně stanovit;
  - b) bude předávat zúčtovacímu centru data o bezkontaktních čipových kartách (pokud byly takové karty před uvedeným datem vydány) a identifikační data o zařízeních používaných dopravcem MHD v elektronickém odbavovacím systému;
  - c) poskytne Kraji veškerou možnou součinnost potřebnou k tomu, aby mohlo dojít k bezproblémovému zapojení dopravce MHD do DÚK k 1.1.2015; v této souvislosti zejména, nikoliv však výlučně, poskytne Kraji v Krajem stanovené lhůtě vzorovou čipovou kartu vydávanou dopravcem MHD či technické údaje o elektronickém odbavovacím systému používaném dopravcem MHD, resp. jakýkoliv doklad či informaci s tím související, zúčastní se jednání souvisejících se zavedením DÚK a dle pokynů Kraje učinit jakýkoliv další úkon nezbytný k propojení (zajištění kompatibility) elektronických odbavovacích systému a čipových karet používaných jednotlivými dopravci zapojenými do DÚK podle pokynů Kraje;
  - d) bude vydávat a akceptovat bezkontaktní čipové karty se strukturou odpovídající struktuře BČK Ústeckého kraje, která bude Krajem sdělena dopravci MHD do 3 pracovních dnů poté, co (i) dojde k podpisu této smlouvy oběma Smluvními stranami a zároveň (ii) se dopravce MHD vůči Kraji písemně zaváže zachovávat mlčenlivost ohledně struktury BČK Ústeckého kraje;
  - e) bude předávat zúčtovacímu centru a v záloze Kraji v pravidelných intervalech sdělených zúčtovacím centrem s alespoň dvouměsíčním předstihem, přičemž tyto intervaly nebudou kratší než 24 hodin (i) informace o bezkontaktních čipových kartách (nově vydané, zrušené, blokováné), (ii) informace o transakcích elektronického odbavovacího systému, (iii) identifikační data o změnách zařízení používaných dopravcem MHD v elektronickém odbavovacím systému,
  - f) bude předávat Kraji informace o provedených dopravních výkonech za kalendářní měsíc nejpozději do 10. dne následujícího kalendářního měsíce;

- g) zajistí, aby informace o transakcích elektronického odbavovacího systému byly úplné, a zamezí ztrátám transakcí (ztrátou transakce se rozumí přerušení vzestupné řady čísel transakcí realizovaných dopravcem MHD);
  - h) bude přijímat od zúčtovacího centra aktualizovaný seznam zakázaných čipových karet (tzv. blacklist) a tento nahrávat do všech zařízení elektronického odbavovacího systému tak, aby nebylo možné použití zakázaných čipových karet;
  - i) bude evidovat elektronickým odbavovacím systémem všechny cestující s elektronickým jízdním dokladem;
  - j) uzavře s Krajem smlouvu o utajení informací v souladu se vzorem uvedeným v příloze č. 5 této smlouvy;
  - k) bude dodržovat Krajem stanovenou politiku bezpečnosti odbavovacího systému DÚK, jejíž zpřístupnění dopravci MHD bude podmíněné uzavřením smlouvy o utajení informací a uzavře s Krajem smlouvu o zajištění bezpečnosti odbavovacího systému v souladu se vzorem v příloze č. 6 této smlouvy;
  - l) zajistí potřebný počet SAM modulů a poskytne Kraji veškerou jím požadovanou součinnost tak, aby Kraj mohl na tyto SAM moduly nahrát bezpečnostní algoritmy a klíče systému pro komunikaci s bezkontaktními čipovými kartami;
  - m) bude dodržovat další práva a povinnosti související s čipovými kartami a elektronickým odbavovacím systémem, jak jsou uvedeny v příloze č. 4 této smlouvy;
  - n) bude kontrolovat platnost jízdních dokladů vydaných dopravcem DÚK dle Tarifu DÚK a Smluvních přepravních podmínek DÚK zveřejněných na stránkách Kraje [www.dopravauk.cz](http://www.dopravauk.cz).
3. Město se zavazuje zajistit, že komunikace dopravce MHD se zúčtovacím centrem bude realizována prostřednictvím formátů dat definovaných vstupní větou Cards Interface společnosti ČSAD SVT, jehož popis tvoří přílohu č. 3 této smlouvy.
4. Mezi jednotlivými dopravci zapojenými do DÚK (tj. včetně dopravce MHD) bude probíhat v každém kalendářním měsíci vzájemné zúčtování jimi inkasovaných tržeb, a to dle pokynů zúčtovacího centra. Zúčtovací centrum bude na základě informací poskytnutých dopravcem MHD a dopravci zapojenými do DÚK, identifikovat ve vztahu ke každému kalendářnímu měsíci výkony provedené dopravcem MHD výhradně na linkách a spojích provozovaných dopravcem MHD a dopravní výkony provedené jinými dopravci na jiných linkách v rámci DÚK. Zúčtovací centrum následně vypočte výši tržeb, která takovým výkonům dopravce MHD odpovídá, a porovná ji s výší tržeb, kterou dopravcem MHD v příslušném kalendářním měsíci skutečně inkasoval. V případě, že budou tržby skutečně inkasované dopravcem MHD v příslušném kalendářním měsíci vyšší než tržby, které souvisí s výkony provedenými dopravcem MHD, Město zajistí, že dopravce MHD zašle částku odpovídající tomuto rozdílu třetí osobě či třetím osobám (jiným dopravcům zapojeným do DÚK, a to přímo nebo prostřednictvím zúčtovacího centra) prostřednictvím bankovního převodu a dle instrukcí zúčtovacího centra. Budou-li naopak tržby skutečně inkasované dopravcem MHD v příslušném kalendářním měsíci nižší než tržby, které by měl dopravce MHD inkasovat za výkony provedené v příslušném kalendářním měsíci, bude dopravci MHD zaslána částka odpovídající tomuto rozdílu třetí osobou či třetími osobami (jinými dopravci zapojenými do DÚK, a to přímo nebo prostřednictvím zúčtovacího centra) prostřednictvím bankovního převodu a dle instrukcí zúčtovacího centra. Město zajistí, že se dopravce MHD v souvislosti s prováděním zúčtování dle tohoto odstavce bude řídit písemnými instrukcemi zúčtovacího

centra a příslušnou platbu vždy provede (resp. přijme) do 10 kalendářních dnů ode dne, kdy dopravce MHD takovou písemnou instrukci obdrží. Kraj bude oprávněn stanovit podrobnosti týkající se zúčtování tržeb dle tohoto odstavce a dále stanovit, ve vztahu ke kterým jízdním dokladům bude zúčtování probíhat odlišným způsobem.

5. Kraj předá dopravci MHD ve stanovené lhůtě veškeré potřebné informace o DÚK včetně informací o zúčtovacím centru, způsobu a frekvenci komunikace mezi dopravcem MHD a zúčtovacím centrem a formátu dat používaných v rámci DÚK. Město zajistí, že dopravce MHD vyvine maximální možnou součinnost při testování vzájemné kompatibility jednotlivých součástí elektronického odbavovacího systému DÚK.
6. Město se zavazuje zajistit, že bezkontaktní čipové karty a elektronický odbavovací systém používané dopravcem MHD budou po celou dobu jeho účasti v DÚK kompatibilní s bezkontaktními čipovými kartami a elektronickým odbavovacím systémem DÚK Kraje.
7. Město se zavazuje, že dopravce MHD bude vydávat karty anonymní a karty osobní. Osobní karty budou vydávány konkrétnímu držiteli. Na osobní kartě budou natištěny následující údaje: jméno, příjmení, datum narození, logické číslo karty ve formě čárového kódu. Karty budou vydávány bez evidence osobních údajů, tj. osobní údaje žadatele budou zpracovávány pouze po nezbytně dlouhou dobu nutnou pro výrobu a krátké otestování karty.
8. Pokud to bude nezbytné pro naplnění níže uvedených principů fungování DÚK, bude Město povinno za níže uvedených podmínek zajistit, že dopravce MHD na žádost Kraje změni jím používaný elektronický odbavovací systém či bezkontaktní čipové karty (případně též odchylně od parametrů bezkontaktních čipových karet či elektronického odbavovacího systému) tak, aby byly tyto principy naplněny:
  - zachování plné kontroly Kraje nad DÚK;
  - fungování DÚK tak, aby byly spravedlivě distribuovány platby mezi jednotlivými dopravci zapojenými DÚK;
  - ochrana investic (vložených finančních prostředků) cestujících;
  - zamezení podvodů či snížení zvýšeného rizika podvodů s nástroji DÚK; a
  - efektivní a uživatelsky přátelský systém.

Po obdržení žádosti Kraje o zajištění změny elektronického odbavovacího systému či bezkontaktních čipových karet používaných dopravcem MHD Město zajistí, že dopravce MHD Kraji bez zbytečného odkladu předloží podrobnou kalkulaci veškerých účelných a hospodárných nákladů, které by si taková změna vyžádala.

Pokud Kraj rozhodne, že dopravce MHD bude povinen příslušnou změnu provést, zavazuje se Město zajistit, že dopravce MHD takovou změnu bez zbytečného odkladu zajistí, a Kraj bude povinen dopravci MHD uhradit veškeré skutečné účelné a hospodárné vynaložené náklady nezbytné pro její provedení.

Doprovce MHD však nebude oprávněn zajistit změnu jím používaného elektronického odbavovacího systému či bezkontaktních čipových karet ve smyslu tohoto odstavce, pokud a dokud o jejím provedení v souladu s výše uvedeným nerozhodne Kraj. Bude-li rozhodnutí Kraje o provedení změny dopravcem MHD používaného elektronického odbavovacího systému či bezkontaktních čipových karet ve smyslu tohoto odstavce podmíněno naplněním určitých zákonných předpokladů (např. z oblasti veřejných

zakázek, veřejné podpory nebo jiné oblasti), nebude o provedení takové změny možné rozhodnout dříve, než budou příslušné zákonné předpoklady naplněny.

## Článek VI.

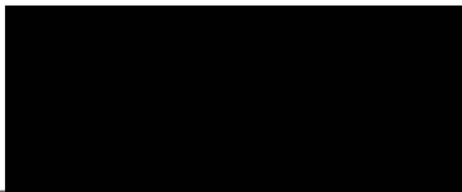
### ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

1. Tato smlouva se uzavírá na dobu určitou do prosince 2024, přičemž poslední den platnosti této smlouvy v prosinci 2024 bude Krajem upřesněn předem nejpozději dne 30.9.2023.
2. Tato smlouva nabývá účinnosti v celém rozsahu ke dni 1.1.2015 s výjimkou čl. I, čl. III odst. 6, 9, 10, 14, 15 a 16, čl. V a čl. VI, které nabývají účinnosti podpisem smlouvy oběma Smluvními stranami.
3. Tato smlouva může být ukončena dohodou Smluvních stran.
4. Tato smlouva může být dále jednostranně ukončena písemnou výpovědí kterékoliv ze Smluvních stran pouze k 31. 12. příslušného kalendářního roku s výpovědní dobou v délce nejméně 6 měsíců. Výpovědní doba dle předcházející věty počíná běžet 1. dne kalendářního měsíce následujícího po dni, kdy byla výpověď doručena druhé Smluvní straně.
5. Touto smlouvou nejsou zakládána žádná práva třetích osob vůči Kraji ani Městu.
6. Změny a doplňky této smlouvy lze provádět výlučně formou písemných, vzestupně číslovaných dodatků, které se po podpisu poslední Smluvní stranou stanou nedílnou součástí této smlouvy.
7. Smlouva je vyhotovena ve čtyřech stejnopisech, všechny s platností originálu, z nichž dva stejnopisy obdrží Kraj a dva stejnopisy Město.
8. Tato smlouva je uzavírána jako veřejnoprávní smlouva ve smyslu § 160 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších změn. Pro vztahy touto smlouvou výslovně neupravené se použije ustanovení § 170 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších změn.
9. Nedílnou součástí této smlouvy jsou následující přílohy:
  - Příloha č. 1 – Ceník jízdného DÚK
  - Příloha č. 2 – Bezplatná přeprava osob
  - Příloha č. 3 – Popis Cards Interface
  - Příloha č. 4 – Čipové karty a elektronický odbavovací systém
  - Příloha č. 5 – Návrh smlouvy o utajení informací
  - Příloha č. 6 – Návrh smlouvy o zajištění bezpečnosti odbavovacího systému
10. Tato smlouva byla schválena usnesením zastupitelstva Ústeckého kraje č. 76/20Z/2014 ze dne 15. 12. 2014 a usnesením zastupitelstva Statutárního města Teplice č. ZM – 084/14 ze dne 12. 12. 2014.

SMLUVNÍ STRANY PROHLAŠUJÍ, ŽE TUTO SMLOUVU UZAVŘELY NA ZÁKLADĚ VÁŽNÉ A SVOBODNÉ VŮLE, NIKOLI V TÍSNI ZA NÁPADNĚ NEVÝHODNÝCH PODMÍNEK A NA DŮKAZ TOHO PŘIPOJUJÍ SVÉ VLASTNORUČNÍ PODPISY.

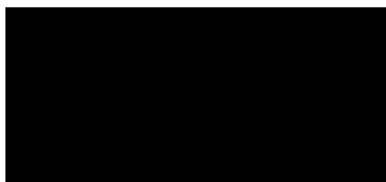
17. 12. 2014

V Ústí nad Labem dne .....



Oldřich Bubeníček

Hejtman Ústeckého kraje



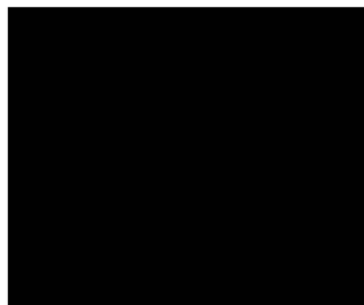
29. 12. 2014

V Teplicích dne .....



Jaroslav Kubera

Primátor Statutárního města Teplice





## **Příloha č. 2**

### **Principy zúčtování v integrovaném dopravním systému** **Doprava Ústeckého kraje a funkce zúčtovacího centra**

Počet listů: 11

## **Principy zúčtování v integrovaném dopravním systému Doprava Ústeckého kraje a funkce zúčtovacího centra**

Tento dokument definuje principy zúčtování používané v rámci Integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje.

Dokument bude představován jednotlivým dopravcům zapojeným v systému Doprava Ústeckého kraje (DÚK), dodavatelům jejich odbavovacích systémů a dodavatelům zúčtovacího centra.

V případě požadavku na změny tohoto dokumentu je potřeba kontaktovat Odbor dopravy a silničního hospodářství Ústeckého kraje, který žádost na změnu posoudí a následně v případě souhlasu schválí.

### **1. Činnosti zúčtovacího centra integrovaného dopravního systému Doprava Ústeckého kraje**

Zúčtovací centrum bude:

- 1.1. Provádět clearing elektronické peněženky.
- 1.2. Rozúčtovat tržby z prodeje elektronických jednotlivých a časových předplatních jízdních dokladů DÚK nahraných na bezkontaktní čipové kartě Ústeckého kraje (DESFire EV1 a EV3) dle stanovených principů (viz kapitola 4 Principy rozúčtování tržeb v integrovaném dopravním systému Doprava Ústeckého kraje).
- 1.3. Evidovat a zpracovávat hotovostní transakce z odbavovacích zařízení.
- 1.4. Evidovat počty check-in (tj. transakcí) s jednotlivými typy elektronických jízdních dokladů v zónách s MHD (jednotlivá jednozónová jízdenka pro zónu s MHD, předplatní časová jednozónová jízdenka pro zóny s MHD, jednotlivá a časová předplatní mezizónová jízdenka).
- 1.5. Přebírat lokální seznamy zablokovaných dopravních aplikací (black listy) od jednotlivých vydavatelů karet. Okamžikem zpracováním lokálního black listu se změny projeví na black listu globálním.
- 1.6. Zpřístupňovat aktuální globální seznamy (black listy) zablokovaných karet a dopravních aplikací a umožňovat tak dopravcům jejich stažení a nahrání do odbavovacích zařízení.
- 1.7. Publikovat na svém serveru aktuální verzi dokumentu Principy zúčtování DÚK.
- 1.8. Zpřístupňovat na základě dohodnutých pravidel předprodejním místům dopravců informace o časovém předplatném jízdném a zůstatku financí v elektronické peněženke na konkrétní kartě.
- 1.9. Zpřístupňovat podklady pro finanční vyrovnání na základě daňových dokladů ve formátu pdf jednotlivým dopravcům a Odboru dopravy Ústeckého kraje v dohodnutých termínech.
- 1.10. Zajišťovat podklady pro finanční vyrovnání na základě daňových dokladů tak, aby každý účastník clearingů mohl vyrovnávat své pohledávky vůči ostatním účastníkům clearingů po každé závěrce.
- 1.11. Poskytovat statistické přehledy na linky zahrnuté v DÚK, spoje, tarify a relace zóny.
- 1.12. Zúčtovací centrum bude poskytovat dopravcům a objednatelům výstupy pro dopravce a další účastníky zúčtování.

- 1.13. Zúčtovací centrum bude poskytovat dopravcům údaje nezbytné k řešení reklamací.
- 1.14. Dopravci jsou povinni zasílat transakce do zúčtovacího centra nejpozději do 10. kalendářního dne od vzniku transakce. Transakce vzniklé předposlední a poslední den kalendářního měsíce je nutné odeslat rovněž nejpozději do 9. kalendářního dne následujícího měsíce. Toto ustanovení se týká dat z elektronických odbavovacích systémů ve vozidlech a na předprodejních místech. Transakce z odbavovacího systému o prodeji papírových jízdních dokladů placených hotově budou nad rámec výše uvedeného zpracovány i v případě, že budou poslány po 10. kalendářním dnu od vzniku transakce. I v tomto případě je vhodné, aby byla transakce do zúčtovacího centra doručena nejpozději do 9. kalendářního dne následujícího měsíce. Pokud bude transakce o papírové jízdence dodána po tomto termínu, bude zúčtována v rámci aktuálního účetního období, ve kterém bude dodána. Tržby z pozdě dodaných transakcí o prodeji papírových jízdních dokladů se budou zúčtovávat podle pravidel uvedených v bodech 4.2, 4.3 a 4.4. Zároveň bude informace o pozdním zúčtování jízdenky zahrnuta do příslušného reportu, který bude předán dopravci v rámci měsíční uzávěrky spolu s podklady pro zúčtování.
- 1.15. Dopravce je povinen zaslat jednou měsíčně do zúčtovacího centra (nejpozději však do 9. kalendářního dne následujícího měsíce) informaci o svých celkových tržbách na linkách zahrnutých v DÚK za papírové jízdenky prodané alternativními kanály (stacionární automaty, doplňkový prodej předtištěných papírových jízdenek u řidičů, v trafikách, SMS jízdenky, SEJF, aj.). Tyto tržby musí být vykazovány po jednotlivých tarifech.
- 1.16. Při zúčtování transakcí bere zúčtovací centrum v úvahu pouze transakce dodané dle termínů specifikovaných v bodě 1.14 a 1.15. Na data došlá po termínu nebude brán zřetel. Podklady pro měsíční zúčtování budou zúčtovacím centrem jednotlivým dopravcům předány 10. dne následujícího měsíce za měsíc předchozí (případně následující pracovní den, je-li 10. den nepracovní).

## 2. Popis zdrojů informací, se kterými pracuje zúčtovací centrum

Zdroje informací pro rozúčtování jízdních dokladů jsou:

- 2.1. Data o prodeji/odbavení jízdenek z odbavovacích systémů ve vozidlech
- 2.2. Data o prodeji jízdních dokladů z odbavovacích zařízení umístěných na předprodejních místech dopravců
- 2.3. Dokument „Struktura Tarifu ÚK“
- 2.4. Centrální blacklist (seznam blokových karet v rámci DÚK) dopravních aplikací na bezkontaktních čipových kartách Ústeckého kraje
- 2.5. Centrální whitelist (seznam vydaných karet v rámci DÚK) dopravních aplikací na bezkontaktních čipových kartách Ústeckého kraje
- 2.6. Seznamy odbavovacích zařízení, která mohou vydávat a akceptovat jízdní doklady DÚK a pracovat s elektronickou peněženkou na bezkontaktní čipové kartě Ústeckého kraje.
- 2.7. Seznam dopravců a linek, na nichž se vybrané tržby pouze evidují a nerozúčtovávají.

3. **Odbavení cestujících, prodej jízdních dokladů IDS ÚK**
- 3.1. **Způsob odbavení cestujících s jízdním dokladem IDS ÚK v jednotlivých druzích veřejné osobní dopravy.**
- 3.1.1. **Železniční osobní doprava**
- 3.1.1.1. Prodej a kontrolu papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK provádí průvodčí. Cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.1.2. **Veřejná linková autobusová doprava**
- 3.1.2.1. Prodej a kontrola papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK provádí řidič. V autobusech je povinný nástup předními dveřmi, cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.1.3. **Městská hromadná doprava v zóně Teplice a v zóně Bílina**
- 3.1.3.1. Prodej a kontrolu papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK provádí řidič. Ve vozidlech je povinný nástup předními dveřmi, cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.1.4. **Městská hromadná doprava v zóně Ústí nad Labem**
- 3.1.4.1. Prodej papírových jízdních dokladů DÚK – v předprodejních místech Dopravního podniku města Ústí nad Labem a.s., v automatech na výdej jízdenek, které jsou umístěny na vybraných zastávkách městské hromadné dopravy, u velkoobdobatelů a v doplňkovém prodeji u řidiče (dle platného tarifu).
- 3.1.4.2. Kontrolu papírových jízdních dokladů DÚK provádí řidič a zaměstnanci přepravní kontroly na základě platného tarifu. Ve vozidlech je povinný nástup předními dveřmi, u autobusových linek celodenně, u trolejbusových linek od 20:00 do 04:00 hodin.
- 3.1.5. **Městská hromadná doprava v zóně Děčín**
- 3.1.5.1. Prodej a kontrolu papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK provádí řidič. Ve vozidlech je povinný nástup předními dveřmi, cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.1.6. **Městská hromadná doprava v zónách Chomutov a Jirkov**
- 3.1.6.1. Prodej a kontrolu papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK provádí řidič. Ve vozidlech je povinný nástup předními dveřmi, cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.1.7. **Městská hromadná doprava v zóně Varnsdorf**
- 3.1.7.1. Prodej a kontrolu papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK provádí řidič. Ve vozidlech je povinný nástup předními dveřmi, cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.1.8. **Městská hromadná doprava v zónách Most a Litvínov**
- 3.1.8.1. Kontrolu papírových jízdních dokladů DÚK provádí řidič nebo zaměstnanci přepravní kontroly. Jízdní doklady DÚK se v MHD neprodávají.
- 3.1.9. **Městská hromadná doprava v zóně Roudnice nad Labem**
- 3.1.9.1. Prodej a kontrolu papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK provádí řidič. Ve vozidlech je povinný nástup předními dveřmi, cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.1.10. **Městská hromadná doprava v zóně Klášterec nad Ohří**
- 3.1.10.1. Prodej a kontrolu papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK provádí řidič. Ve vozidlech je povinný nástup předními dveřmi, cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.1.11. **Turistické linky**
- 3.1.11.1. Prodej a kontrola papírových a elektronických jízdních dokladů DÚK – provádí řidič nebo průvodčí. Cestující je tedy odbaven vždy.
- 3.2. **Prodej jízdních dokladů**
- 3.2.1. Předpokládá se nejen křížové dobíjení elektronických peněženek, ale i křížové vydávání jízdních dokladů.

4. **Principy rozúčtování tržeb v integrovaném dopravním systému Doprava Ústeckého kraje**
- 4.1. **Rozúčtování elektronických jízdních dokladů bez ohledu na druh jízdného<sup>1</sup>, časovou a zónovou/relační platnost**
- 4.1.1. Elektronický jízdní doklad pro jednotlivou jízdu – cena jízdného se rozdělí mezi všechny dopravce v poměru, který je uveden v tabulce č. 1 v kapitole **Podklady pro rozúčtování celkových tržeb jízdného mezi jednotlivé dopravce**. Pro potřeby rozúčtování není důležitá informace, kolikrát a kde se jízdní doklad použil. K rozúčtování dojde v okamžiku prodeje nebo v okamžiku aktivace (u jízdních dokladů s dodatečnou volbou začátku časové platnosti). Údaje z odbavovacích systémů o použití daného jízdního dokladu slouží pouze pro vyhodnocení využívání elektronických jízdních dokladů integrovaného dopravního systému DÚK. Celková částka odpovídající sumě vybraného jízdného za elektronické jízdní doklady pro jednotlivou jízdu se pro potřeby dalšího vyrovnání smluvních závazků mezi dopravcem a Ústeckým krajem započítá do celkových tržeb dopravce. Částky se přeúčtovávají včetně DPH.
- 4.1.2. Elektronický časový předplatní kupon – cena jízdného se rozdělí mezi všechny dopravce v poměru, který je uveden v tabulce č. 1 v kapitole **Podklady pro rozúčtování celkových tržeb jízdného mezi jednotlivé dopravce**. Pro potřeby rozúčtování není důležitá informace o použití jízdního dokladu. K rozúčtování dojde v okamžiku prodeje nebo v okamžiku aktivace (u jízdních dokladů s dodatečnou volbou začátku časové platnosti). Údaje z odbavovacích systémů o použití daného jízdního dokladu slouží pouze pro vyhodnocení využívání elektronických jízdních dokladů integrovaného dopravního systému DÚK. Celková částka odpovídající sumě vybraného jízdného za elektronické časové předplatní kupony se pro potřeby dalšího vyrovnání smluvních závazků mezi dopravcem a Ústeckým krajem započítá do celkových tržeb dopravce. Částky se přeúčtovávají včetně DPH.
- 4.1.3. Elektronické jízdenky pro **mezinárodní relace** (podléhající 0% DPH) nejsou prodávány.
- 4.2. **Rozúčtování papírových jízdních dokladů bez ohledu na druh jízdného<sup>2</sup>, časovou a zónovou/relační platnost**
- 4.2.1. **Jízdenky Labe-Elbe**  
Tržby z jízdenek Labe-Elbe budou rozúčtovávány podle následujících pravidel:
- Tržba z jízdného za jízdenky Labe-Elbe (tarify 4510, 4610 a 4710) prodané u dopravců DÚK bude ponížena o poplatek odváděný německé straně. Dopravci odvedou určenou výši poplatku na základě faktur na účet zúčtovacího centra, které je pověřeno výběrem poplatků. Výši poplatků určuje ÚK a jsou následující: tarif 4510 – poplatek 4,50 EUR, tarif 4610 – poplatek 6,50 EUR, tarif 4710 – poplatek 9,50 EUR, tarif 1810 (kolo) je bez poplatku.
  - Tržby z jízdenek Labe-Elbe ponížené o odvedený poplatek budou následně rozúčtovány váženým průměrem, kde váhy dopravců jsou dány Tabulkou č. 1 Principů zúčtování mezi všechny dopravce DÚK uvedené v této tabulce. Tyto podíly z tržeb budou označeny jako podíly z tržeb za jízdy uskutečněné s jízdenkami Labe-Elbe, které byly prodané dopravci DÚK. Tržby z jízdenek na linkách uvedených v odst. 4.4 ponížené o odvedený poplatek si dopravci ponechávají, tj. nerozúčtovávají se.
  - ČSAD SVT Praha si s německou stranou vzájemně vyrovnají rozdíl sumy poplatků.

<sup>1</sup> Druhem jízdného se myslí jízdné pro kategorie např. dítě, žák -15, student 15-26, atd.

<sup>2</sup> Druhem jízdného se myslí jízdné pro kategorie např. dítě, žák -15, student 15-26, atd.

- d) Sumu poplatků vybranou německými dopravci rozúčtuje zúčtovací centrum váženým průměrem, kde váhy dopravců jsou dány Tabulkou č. 1 Principů zúčtování mezi všechny dopravce DÚK uvedené v této tabulce. Faktury budou vystaveny 21. kalendářní den, případně následující pracovní den. Podíly z tržeb budou označeny jako podíly z tržeb za jízdy uskutečněné u dopravců DÚK s jízdenkami Labe-Elbe vydanými německými dopravci. Dopravci linek uvedených v odst. 4.4 nedostávají ze sumy poplatků německých dopravců žádný podíl.
- 4.2.2. Jízdní doklady na mezistátní relaci nejsou rozúčtovávány (vždy je celá částka příjmem dopravce, který ji prodal). Navíc tarify pro tyto jízdenky nebudou součástí tarifního XML. Byla stanovena čísla tarifů, která budou pro tyto účely dopravci využívána: 103, 203, 5303.
- 4.2.3. Jízdenky EuroNisa nejsou rozúčtovávány (vždy je celá částka příjmem dopravce, který ji prodal). Jedná se o tarify č. 2706, 2709, 2738.
- 4.2.4. Clearingové centrum rozdělí ostatní tržby za papírové jízdní doklady (ty, které byly poslány standardní cestou dle bodu 1.15 a ty, které získalo dle bodu 1.16 a nespádají do bodů 4.2.1., 4.2.2., 4.2.3. a 4.4.) dle tabulky č. 1. Toto rozúčtování probíhá včetně DPH.

#### 4.3. Podklady pro rozúčtování celkových tržeb jízdného mezi jednotlivé dopravce

4.3.1. Tržby budou rozúčtovány váženým průměrem, kde váhy jednotlivých dopravců jsou dány následující tabulkou od 1. 12. 2024.

Oblast	Název	Provider	Doprovce	%	Dílky
CZ0426M	MHD Teplice	198	Městská doprava Teplice, p. o.	4,78%	204 304 600
CZ0426B	MHD Bílina	135	ARRIVA CITY s.r.o.	0,30%	12 795 816
CZ0423M	MHD Roudnice n. L.	135	ARRIVA CITY s.r.o.	0,13%	5 400 000
CZ42042M	MHD Klášterec nad Ohří	51	AKV bus a.s.	0,20%	8 454 100
CZ04222	Vejprtsko	51	AKV bus a.s.	2,85%	121 896 210
CZ04223	Chomutovsko	195	UMBRELLA s.r.o. (od 1.12.2022)	2,70%	115 287 640
CZ04221	Kadaň - Žatec	195	UMBRELLA s.r.o. (od 1.12.2022)	4,18%	178 535 230
CZ04252	Mostecká pánev	195	UMBRELLA s.r.o. (od 1.12.2022)	2,55%	109 024 990
CZ04211	Šluknovsko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	4,79%	204 786 630
CZ04242	Lounsko - západ	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	2,05%	87 458 820
CZ04241	Podbořansko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	2,17%	92 579 460
CZ04233	Litoměřicko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	3,37%	144 040 630
CZ04212	Děčínsko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	3,55%	151 551 910
CZ04231	Lovosice - Louny	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	4,33%	185 115 690
CZ04271	Ústecko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	5,43%	231 956 080
CZ04232	Dolní Poohří	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	5,60%	239 545 612
CZ04251	Litvínov - Bílina	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	3,67%	157 026 610
CZ04261	PD Teplice	47	Doprava Teplice s.r.o.	3,72%	158 873 490
CZ04262	Teplicko	47	Doprava Teplice s.r.o.	3,04%	129 915 590
CZ0421M	MAD Děčín	146	Dopravní podnik města Děčína, a.s.	4,69%	200 300 000
CZ0422M	MHD Chomutov a Jirkov	148	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a. s.	4,32%	184 623 484
CZ0427M	MHD Ústí nad Labem	142	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	14,39%	615 001 300
CZ042GWT	Linka R25 Plzeň - Most	53	GW Train Regio a.s.	0,26%	11 179 980
CZ042U52	Linka U52, T8	53	GW Train Regio a.s. (od 11. 12. 2022)	0,46%	19 532 710
CZ042R14	Linka R14	168	ARRIVA vlaky s.r.o.	2,40%	100 647 262
CZ042R22	Linka R22	168	ARRIVA vlaky s.r.o.	0,04%	1 858 730
CZ042U10	Linka U10	150	AŽD Praha s. r. o.	1,23%	52 565 640
CZ04243	Lounsko U12, U14, U15	176	Die Länderbahn CZ s.r.o. (výkon v ÚK kraji)	1,22%	52 032 740
CZ042L4	L4 + L2	176	Die Länderbahn CZ s.r.o.	0,14%	5 894 838
CZ042EM120	EMU120 U5, U7, U13	174	RegioJet ÚK a.s.	2,36%	100 994 900
CZ042U11	U11, U6 Středohorská železnice	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	1,51%	64 420 500
CZ042EM240	EMU240	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	1,51%	64 623 200
CZ042CDO	Současná smlouva Ústecký kraj	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	2,22%	94 922 635
CZ042111	Šluknovsko U8, U9, U27, U28, RE20	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	1,12%	47 781 250
CZ042CDR	Dálková doprava	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	0,93%	39 634 563
CZ042R23	R23	167	RegioJet a.s.	0,853097%	35 365 452
CZ042U4	U4, U40, U57	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	0,95%	40 552 755
CZ042OSNII	OSN II	91	Die Länderbahn GmbH DLB	0,03%	1 230 497
Celkem				100,00%	4 271 711 543

Tabulka: Počet dílů pro stanovení poměru, ve kterém se jízdné rozúčtuje mezi jednotlivé dopravce od 1. 12. 2024

4.3.2. Tržby budou rozúčtovány váženým průměrem, kde váhy jednotlivých dopravců jsou dány následující tabulkou od 1. 1. 2025.

Oblast	Název	Provider	Dopravce	%	Dílky
CZ0426M	MHD Teplice	198	Městská doprava Teplice, p. o.	3,65%	155 000 000
CZ0426B	MHD Bílina	135	ARRIVA CITY s.r.o.	0,30%	12 795 816
CZ0423M	MHD Roudnice n. L.	135	ARRIVA CITY s.r.o.	0,13%	5 400 000
CZ42042M	MHD Klášterec nad Ohří	51	AKV bus a.s.	0,20%	8 454 100
CZ04222	Vejrtsko	51	AKV bus a.s.	2,86%	121 465 030
CZ04223	Chomutovsko	195	UMBRELLA s.r.o. (od 1.12.2022)	2,62%	111 125 460
CZ04221	Kadaň - Žatec	195	UMBRELLA s.r.o. (od 1.12.2022)	4,14%	175 594 590
CZ04252	Mostecká pánev	195	UMBRELLA s.r.o. (od 1.12.2022)	2,54%	107 946 310
CZ04211	Šluknovsko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	4,81%	204 184 390
CZ04242	Lounsko - západ	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	2,05%	87 080 980
CZ04241	Podbořansko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	2,15%	91 105 420
CZ04233	Litoměřicko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	3,44%	145 975 660
CZ04212	Děčínsko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	3,41%	144 974 570
CZ04231	Lovosice - Louny	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	4,27%	181 462 940
CZ04271	Ústecko	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	5,50%	233 384 260
CZ04232	Dolní Poohří	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	5,68%	241 195 063
CZ04251	Litvínov - Bílina	166	Dopravní společnost Ústeckého kraje, p. o.	3,69%	156 478 900
CZ04261	PD Teplice	47	Doprava Teplice s.r.o.	3,74%	158 915 860
CZ04262	Teplicko	47	Doprava Teplice s.r.o.	3,04%	128 865 320
CZ0421M	MAD Děčín	146	Dopravní podnik města Děčína, a.s.	4,72%	200 300 000
CZ0422M	MHD Chomutov a Jirkov	148	Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova a. s.	4,35%	184 623 484
CZ0427M	MHD Ústí nad Labem	142	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.	14,48%	615 001 300
CZ042GWT	Linka R25 Plzeň - Most	53	GW Train Regio a.s.	0,59%	25 139 590
CZ042U52	Linka U52, T8	53	GW Train Regio a.s. (od 11. 12. 2022)	0,64%	27 379 100
CZ042R14	Linka R14	168	ARRIVA vlaky s.r.o.	1,75%	73 609 947
CZ042R22	Linka R22	168	ARRIVA vlaky s.r.o.	0,05%	2 057 508
CZ042U10	Linka U10	150	AŽD Praha s. r. o.	1,27%	54 075 560
CZ04243	Lounsko U12, U14, U15	176	Die Länderbahn CZ s.r.o. (výkon v ÚK kraji)	1,58%	67 006 420
CZ042L4	L4 + L2	176	Die Länderbahn CZ s.r.o.	0,23%	9 853 185
CZ042EM120	EMU120 U5, U7, U13	174	RegioJet ÚK a.s.	2,44%	103 583 620
CZ042U11	U11, U6 Středoohorská železnice	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	1,38%	58 405 790
CZ042EM240	EMU240 II	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	3,71%	157 557 875
CZ042CDO	Současná smlouva Ústecký kraj	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	0,00%	-
CZ042111	Šluknovsko U8, U9, U27, U28, RE20	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	1,16%	49 460 305
CZ042CDR	Dálková doprava	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	0,92%	39 122 375
CZ042R23	R23	167	RegioJet a.s.	0,853097%	35 883 671
CZ042U4	U4, U40, U57	9	České dráhy a.s., Generální ředitelství	1,64%	69 582 640
CZ042OSNII	OSN II	91	Die Länderbahn GmbH DLB	0,02%	787 635
Celkem				100,00%	4 244 834 674

Tabulka: Počet dílů pro stanovení poměru, ve kterém se jízdné rozúčtuje mezi jednotlivé dopravce od 1. 1. 2025



- 4.3.3. Tabulka je vyhlášována ÚK minimálně s 15denním předstihem před počátkem její platnosti (tj. tabulka se může v čase měnit).
- 4.3.4. Clearingové centrum do celkové bilance dopravce započte veškeré dílčí doklady (vzniklé dle bodů dle bodů 4.1.1., 4.1.2., 4.2.4 a doklady na převod elektronických peněz), čímž vznikne výsledná bilance dopravce. Do bilance dopravce se nezapočítávají doklady uvedené v bodech 4.2.1., 4.2.2., a 4.2.3. Dopravce je KÚ vykazuje mimo clearingové centrum.
- 4.3.5. Lze předpokládat, že budou uzavírány další nové smlouvy (objížďkové smlouvy) za účelem zajištění vozidel na provoz spojů po objížďných trasách linek, které byly zahrnuty do smlouvy (hlavní) uzavřené na 10 let v dané oblasti, kde budou vydávány integrované jízdenky DÚK. Tržby budou v dané oblasti po dobu uzavírky rozdělovány mezi smlouvu objížďkovou a mezi smlouvu hlavní následujícím způsobem:
- Průběžné rozúčtování na oblasti bude probíhat pouze v dělení na hlavní oblasti dle podílů určených v bodu 4.3.1.
  - Rozdělení tržeb mezi smlouvu hlavní a objížďkovou bude provedeno následně, a to dle poměru skutečně ujetých kilometrů vykázaných dopravcem dle smlouvy hlavní a skutečně ujetých kilometrů vykázaných dopravcem dle smlouvy objížďkové. Dopravce dodá Ústeckému kraji do 10. kalendářního dne následujícího měsíce výkaz výkonů (tj. skutečně ujeté km) za příslušný měsíc zvlášť za smlouvu hlavní a zvlášť za smlouvu objížďkovou. Ústecký kraj provede neprodleně kontrolu výkazu, sníží tržby v hlavní oblasti o tržby přiřazené k objížďkové smlouvě a upravený report „Tržby na oblasti“ zašle k vystavení na web zúčtovacímu centru.
- 4.4. **Dopravci a linky, u nichž se vybrané tržby za papírové jízdní doklady (placené hotovostně i z EP) nerozúčtovávají**
- V systému DÚK existují i dopravci a linky, kde tržby za **papírové** jízdní doklady (placené hotovostně i z EP) prodané na těchto linkách, se nerozúčtovávají v souladu s odstavci 4.1., 4.2 a 4.3. Tržby za **papírové** jízdenky prodané na linkách popsaných v této kapitole nejsou rozúčtovány, tržba vybraná za **papírové** jízdenky prodané na těchto linkách je celá vždy příjmem dopravce, který ji prodal. Zúčtovací centrum tržby za tyto **papírové jízdenky** (placené hotovostně i z EP) pouze eviduje a informace o těchto tržbách (včetně skladby jízdních dokladů) poskytuje Ústeckému kraji. Tržby za **elektronické jízdenky** DÚK prodané na těchto linkách jsou rozúčtovány mezi dopravce a v poměru uvedeném v kapitole 4.3.
- 4.4.1. **Turistické linky**
- Turistické linky jsou v provozu pouze sezóně, a to od dubna do října.
  - Turistické linky provozují dopravci:
    - KŽC Doprava, s.r.o. - linky: T1 Česká Kamenice-Kamenický Šenov, T5 Libochovice-Mšené Lázně-Roudnice nad Labem a T11 Děčín-Telnice
    - Railway Capital a.s – linka: T6 Kadaň-Prunéřov-Kadaňský Rohozec-Podbořany
    - MBM rail s.r.o. - linka: T3 Ústí nad Labem-Velké Březno-Zubrnice
    - Labská plavební společnost, s.r.o. - lodní linky: T91 Ústí nad Labem-Litoměřice a T92 Ústí nad Labem-Hřensko
    - AKV bus a.s. – lodní linka: T93 Litoměřice – Terezín  
- linka 583493 Krupka-Teplice-Moldava, Dolní Moldava (uzavírka mostu v Mikulově) od 1.4.2024 do 31.10.2024
  - Dopravci na turistických linkách nejsou vydavateli vlastních karet. Dopravci vydávají a akceptují papírové i elektronické jízdní doklady DÚK.

- d) Tržby za **papírové jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na turistických linkách nejsou rozúčtovávány (vždy je celá částka příjmem dopravce, který ji prodal).
- e) Tržby za **elektronické jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na turistických linkách jsou rozúčtovány dle odstavce 4.3.

#### 4.4.2. MHD Varnsdorf

- a) MHD ve Varnsdorfu je zajišťováno linkou č. 516 191, kterou provozuje dopravce Autobusy Karlovy Vary.
- b) Dopravce na této lince vydává i akceptuje papírové i elektronické jízdní doklady DÚK.
- c) Tržby za **papírové jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na této lince nejsou rozúčtovány (vždy je celá částka příjmem dopravce).
- d) Tržby za **elektronické jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na této lince jsou rozúčtovány dle odstavce 4.3.

#### 4.4.3. Mezinárodní linka 398 Teplice-Cínovec-Altenberg

- a) Linku 398 Teplice-Cínovec-Altenberg provozuje dopravce Regionalverkehr Sächsische Schweiz-Osterzgebirge GmbH (RVSOE).
- b) Dopravce na této lince vydává i akceptuje papírové i elektronické jízdní doklady DÚK.
- c) Tržby za **papírové jízdenky** (jízdenky i kupóny) DÚK prodané na této lince nejsou rozúčtovány (vždy je celá částka příjmem dopravce).
- d) Tržby za **elektronické jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na této lince jsou rozúčtovány dle odstavce 4.3.

#### 4.4.4. Mezinárodní linka 588 Chomutov-Hora Sv. Šebestiána-Marienberg

- a) Linku 588 Chomutov-Hora Sv. Šebestiána-Marienberg provozuje dopravce Autobusy Karlovy Vary, a.s.
- b) Dopravce na této lince vydává i akceptuje papírové i elektronické jízdní doklady DÚK.
- c) Tržby za **papírové jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na této lince **na území Česka** (vnitrostátní i přeshraniční) jsou rozúčtovány dle odstavce 4.3.
- d) Tržby za **papírové jízdenky** prodané na této lince **na území Německa** (vnitrostátní i přeshraniční) jsou prodávány v **Euro** a nejsou rozúčtovány (vždy je celá částka příjmem dopravce).
- e) Tržby za **elektronické jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na této lince jsou rozúčtovány dle odstavce 4.3.

#### 4.4.5. Autobusové linky na pomezí Ústeckého kraje a Středočeského kraje

- a) Provozují tyto dopravci:
  - ČSAD Střední Čechy a. s.
  - ČSAD Česká Lípa a. s.
  - ČSAD MHD Kladno a. s.
  - Transdev Střední Čechy s. r. o.
  - STENBUS s.r.o.
  - POHL Kladno spol. s r.o. (od 1. 12. 2024)
  - Arriva Střední Čechy s.r.o. (od 1. 12. 2024)
- b) Dopravci na těchto linkách nejsou vydavateli vlastních karet. Dopravci vydávají a akceptují papírové i elektronické jízdní doklady DÚK.
- c) Tržby za **papírové jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na těchto linkách nejsou rozúčtovávány (vždy je celá částka příjmem dopravce, který ji prodal).
- d) Tržby za **elektronické jízdenky** (jízdenky i kupóny) prodané na těchto linkách jsou rozúčtovány dle odstavce 4.3.

#### 4.5. Propad mincovníku

V systému DÚK jsou zapojeni i dopravci, kteří k platbě jízdních dokladů pomocí hotovosti využívají mincovní automaty umístěné u řidiče, které nevrací cestujícím přeplatky z jízdného. Transakce o přeplatcích jsou zasílány do zúčtovacího centra DÚK, které tyto příjmy eviduje ve speciální sestavě. Příjmy z přeplatků nejsou rozúčtovány dle odstavce 4.3., naopak – vždy je celá částka příjmem dopravce.

##### 4.5.1. Dopravci s příjmy z přeplatků: DPMD, a.s.

#### 4.6. Reklamáce jízdních dokladů a elektronické peněženky

4.6.1. Reklamací elektronických jízdních dokladů řeší držitel karty u kmenového dopravce, tj. vydavatele karty, případně u dopravce DSÚK, p.o. pokud vydavatel karty ukončil své působení v systému DÚK.

4.6.2. Zúčtovací centrum bude poskytovat dopravcům údaje, nezbytné k řešení reklamací

4.6.3. V případě uznané reklamáce elektronického jízdného dokladu (tj. cestujícímu je vyplacena za kupón částka určená na základě pravidel uvedených v Tarifu a SPP DÚK) zúčtovací centrum vybere zpět od jednotlivých dopravců již přiznané podíly dle tabulky platné v okamžiku prodeje elektronického jízdného dokladu.

#### 4.7. Realizace finančních toků

4.7.1. KÚ Ústeckého kraje nebude účastníkem clearingů.

4.7.2. Za prostředky uložené v elektronické peněženke v dopravní aplikaci na kartě Ústeckého kraje (BČK DESFire EV1 a EV3) ručí kmenový dopravce; tj. vydavatel karty, tj. dopravce, jehož cestující vybral při vyplňování žádosti o výrobu karty a aktivaci dopravní aplikace a jehož jménem se dopravní aplikace na kartu nahrála.

4.7.3. Pokud dojde k vložení prostředků do elektronické peněženky na kartě u jiného dopravce (dopravce č.1) než dopravce kmenového, je tento finanční obnos v měsíčním zúčtování EP, ve kterém došlo ke vkladu, od dopravce č.1 převeden kmenovému dopravci.

4.7.4. Z vkladů do EP se DPH neodvádí. DPH se odvádí až v okamžiku, kdy dojde z EP k zakoupení jízdného dokladu (není dopředu jasné s jakou sazbou DPH bude platba z EP realizována).

4.7.5. Pokud dojde k nákupu jízdného dokladu z EP (bez ohledu na to, jestli jde o doklad elektronický nebo papírový) u jiného dopravce, než dopravce kmenového, jsou tyto prostředky v měsíčním zúčtování převedeny od kmenového dopravce k prodejci jízdného dokladu.

4.7.6. Peníze za zakoupený elektronický časový předplatní kupon drží vydavatel karty, tj. kmenový dopravce. V případě, že dojde k reklamaci kuponu, je tato za celý obsah karty uplatňována u kmenového dopravce. Manipulační poplatek, který bude cestujícímu účtovat kmenový dopravce, není předmětem clearingů.

4.7.7. Reklamáce uskutečňuje držitel karty vždy u kmenového dopravce. Ten je oprávněn v případě žádosti držitele karty kupon z karty odstranit a vyplatit držiteli karty částku odpovídající zbývajícím hodnotě kuponu. Konkrétní podmínky možnosti vrácení časových předplatních dokladů definuje Tarif a SPP Dopravy Ústeckého kraje. Již rozdělené peníze mezi jednotlivé dopravce jsou vráceny zpět kmenovému dopravci, dle tabulky platné v okamžiku prodeje kupónu.

4.7.8. DPH z prodané jízdenky odvádí vždy prodejce jízdného dokladu.

4.7.9. Zúčtovací centrum provádí zúčtování celého jízdného, tj. částky včetně DPH. Dopravci si tedy mezi sebou přefakturovávají poměrnou část z jízdného včetně DPH. Díky tomu odvede každý dopravce DPH pouze za část jízdného, které mu po rozdělení jízdného mezi dopravce zůstane.

## **Příloha č. 3**

### **Dohoda o vypořádání závazku**

Počet listů: 5

Číslo Ústeckého kraje: 24/SML1965/OS/DS

Číslo statutárního města Teplice:

### DOHODA O VYPOŘÁDÁNÍ ZÁVAZKŮ

uzavřená níže zmíněného dne, měsíce a roku mezi smluvními stranami:

#### 1. Ústecký kraj

Sídlo: Velká Hradební 3118/48, 400 01 Ústí nad Labem  
Zastoupený: JUDr. Markem Hrabáčem, členem Rady Ústeckého kraje pro oblast dopravy a silničního hospodářství  
Kontaktní osoba: Ing. Jindřich Franěk, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství  
E-mail/tel.: franek.j@kr-ustecky.cz / 475 657 526  
IČ: 70892156  
DIČ: CZ70892156  
Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s., číslo účtu: 882733379/0800

(dále jen „**Kraj**“)

a

#### 2. Statutární město Teplice

Sídlo: Náměstí Svobody 2/2, 415 95 Teplice  
Zastoupený: Bc. Jiřím Štáblem, primátorem statutárního města Teplice  
Kontaktní osoba: Bc. Tomáš Hadviga, náměstek primátora s působností MHD, člen zastupitelstva a rady města  
E-mail/tel.: hadviga@teplice.cz / 417 510 213  
IČ: 002 66 621  
DIČ: CZ00266621  
Bankovní spojení: Komerční banka, a.s., číslo účtu: 19-226501/0100

(dále jen „**Město**“, společně s Krajem dále jen „**Smluvní strany**“)

VZHLEDEM K TOMU, ŽE:

- A. Smluvní strany mezi sebou dne 29. 12. 2014 uzavřely Smlouvu o spolupráci při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou a veřejnou drážní osobní dopravou (dále jen „**Smlouva**“), jejímž účelem je vzájemná spolupráce a koordinace Smluvních stran směřující k (i) zajištění vzájemného uznávání jízdních dokladů vystavovaných dopravci DÚK na straně jedné a dopravcem zajišťujícím dopravní obslužnost územního obvodu Města (dále jen „**dopravce MHD**“) na straně druhé a opravňujících cestující k využívání služeb veřejné drážní osobní dopravy a veřejné linkové dopravy poskytovaných těmito dopravci a (ii) nastavení principů vyrovnávání snížených tržeb (resp. zvýšené kompenzace hrazené Městem dopravci MHD za zajišťování provozu městské hromadné dopravy v rámci zajišťování dopravní obslužnosti územního obvodu Města) v důsledku vzájemného uznávání jízdních dokladů dle Smlouvy;
- B. Smluvní strany mezi sebou uzavřely dne 10. 3. 2017 dodatek č. 1 ke Smlouvě, dne 25. 10. 2017 dodatek č. 2 ke Smlouvě, dne 14. 6. 2018 dodatek č. 3 ke Smlouvě, dne

20. 8. 2018 dodatek č. 4 ke Smlouvě, dne 12. 12. 2019 dodatek č. 5 ke Smlouvě, dne 19. 4. 2021 dodatek č. 6 ke Smlouvě, dne 7. 4. 2022 dodatek č. 7 ke Smlouvě, dne 19. 4. 2023 dodatek č. 8 ke Smlouvě, dne 2. 1. 2024 dodatek č. 9 ke Smlouvě a dne 12. 4. 2024 dodatek č. 10 ke Smlouvě;

- C. S účinností od 1. 1. 2024 došlo ke změně dopravce (novým dopravcem je Městská doprava Teplice, p. o.) a od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024 nebyla zajištěna funkčnost odbavovacích systémů na linkách MHD Teplice, nedocházelo tedy ke správnému odbavování cestujících;

uzavřely spolu Smluvní strany tuto dohodu o vypořádání závazků (dále jen „**Dohoda**“).

## I. Popis skutkového stavu

1. V době od 1. 1. 2024 do 2. 2. 2024 nebylo na linkách MHD Teplice zajištěno odbavování cestujících a Město tak nedodrželo povinnosti stanovené v článku III. „Práva a povinnosti smluvních stran“, zejména odst. 1, 5, 6 a 11 Smlouvy, z důvodu změny dopravce na linkách MHD Teplice a nového dodavatele odbavovacího systému (Mikroelektronika spol. s r.o.). Z tohoto důvodu se smluvní strany dohodly na změně vyúčtování za uvedené období.

2. Vyúčtování za předmětné období proběhne následujícím způsobem:

Referenční tržba platná od 1. 1. 2024 činí 22,21 Kč na 1 km.

Dle sdělení dopravce bylo za měsíc leden 2024 odjeto 133 657 km.

Dle sestav z clearingového centra činila za měsíc leden 2023 výše tržeb všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401 částku 2 838 272,- Kč.

Dle sestav z clearingového centra činila za měsíc leden 2024 výše tržeb všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401 částku 788 529,70 Kč.

Rozdíl mezi lednem 2023 a lednem 2024 v tržbách za všechny dopravce ze zóny 401 do zóny 401 činí 2 049 742,30 Kč.

Dle sestav z clearingového centra činila za měsíc únor 2023 výše tržeb všech dopravců ze zóny 401 Teplice do zóny 401 Teplice částku **2 389 050,64 Kč**.

Dle sestav z clearingového centra činila za měsíc únor 2024 výše tržeb všech dopravců ze zóny 401 Teplice do zóny 401 Teplice částku **2 945 036,16 Kč**.

Nárůst tržeb v měsíci únoru je způsoben zejména tím, že cestující, kteří si běžně kupují v měsíci lednu časové jízdenky, takto tentokrát neučinili a nákup odložili až na měsíc únor.

Přepočtem na denní průměr lze odvodit, že za 2 dny v měsíci únoru (1. a 2. 2. 2024) činily průměrné tržby **203 105,94 Kč**.

Jelikož období, ve kterém nebyly odbavovací systémy funkční a nedocházelo tak k řádnému odbavování cestujících, trvalo po celý měsíc leden 2024 (tj. 31 dnů) a v době od 1. 2. do 2. 2. 2024 (tj. 2 dny), celkem tedy 33 dnů, byla částka, která odpovídá poklesu na tržbách v zóně 401 Teplice způsobenému nefunkčností odbavovacího systému po dobu 33 dnů vypočtena následovně:

(rozdíl mezi lednem 2023 a lednem 2024) + (průměrné tržby za 2 dny v únoru)

2 049 742,30 Kč + 203 105,94 Kč = **2 252 848,24 Kč**.

### Výpočet – vyrovnání tržeb mezi Krajem a Městem za předmětné období (1.1. - 2.2. 2024):

(normalizované skutečné tržby celkem) – (referenční tržby – pokles na tržbách)

(normalizované skutečné tržby za měsíc leden 2024 + kompenzace státních slev + vyrovnání Labe-Elbe s VVO) - [(počet odjetých km \* RT) – pokles na tržbách]

$(2\,732\,669,73 + 75\,517,06 + 0) - [(133\,657 * 22,21) - 2\,252\,848,24] = 715\,673,73 \text{ Kč}$

$2\,808\,186,79 - [2\,968\,521,97 - 2\,252\,848,24] = 2\,808\,186,79 - 715\,673,73 = \mathbf{2\,092\,513,06 \text{ Kč}}$

## II.

### Práva a závazky smluvních stran

1. Normalizované skutečné tržby (podíl tržeb MHD dle zúčtovacího centra v příslušném kalendářním měsíci) činí **2 732 669,73 Kč** bez DPH, kompenzace státních slev činí **75 517,06 Kč** a vyrovnání Labe-Elbe s VVO (podíl tržeb MHD dle zúčtovacího centra v příslušném kalendářním měsíci) činí **0,- Kč** bez DPH. Rozdíl normalizovaných skutečných tržeb dopravce MHD a referenčních tržeb činí v příslušném kalendářním měsíci **2 092 513,06 Kč**.
2. Vzhledem k tomu, že jsou normalizované skutečné tržby dopravce MHD ve vyjádření bez DPH v příslušném kalendářním měsíci vyšší než referenční měsíční tržby bez DPH, je statutární město Teplice povinno zaslat částku odpovídající tomuto rozdílu Ústeckému kraji. V souladu s odst. 2 písm. d) článku IV. Smlouvy jste povinni uhradit toto vyrovnání tržeb dle Smlouvy ve výši **2 092 513,06 Kč** ve lhůtě 21 dnů od doručení výzvy k úhradě. Tuto úhradu zašlete na účet Ústeckého kraje, vedený u České spořitelny, a.s. č. ú. **882733379/0800** pod variabilním symbolem **518196501**.

## III.

### Závěrečná ustanovení

1. O uzavření této Dohody bylo rozhodnuto Radou Ústeckého kraje usnesením č. (bude doplněno) ze dne (bude doplněno) a usnesením Rady statutárního města Teplice č. (bude doplněno) ze dne (bude doplněno).
2. Tato Dohoda nabývá platnosti dnem jejího uzavření a účinnosti dnem uveřejnění v registru smluv. Dohoda bude v úplném znění uveřejněna prostřednictvím registru smluv postupem dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů. Město prohlašuje, že souhlasí s uveřejněním svých osobních údajů obsažených v této Dohodě, které by jinak podléhaly znečitelnění, v registru smluv, popř. disponuje souhlasem třetích osob uvedených na své straně s uveřejněním jejich osobních údajů v registru smluv, které by jinak podléhaly znečitelnění. Smluvní strany se dohodly na tom, že uveřejnění v registru smluv provede Kraj, který zároveň zajistí, aby informace o uveřejnění této Dohody byla zaslána Městu do datové schránky nebo na e-mail: hadviga@teplice.cz.

3. Tato Dohoda je vyhotovena v elektronické verzi a podepsána zaručenými elektronickými podpisy.
4. Nedílnou součástí této Dohody jsou tyto přílohy:
- příloha č. 1 - Sestava z clearingového centra za měsíc leden 2023 (tržby všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401)
  - příloha č. 2 - Sestava z clearingového centra za měsíc leden 2024 (tržby všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401)
  - příloha č. 3 - Sestava z clearingového centra za měsíc únor 2023 (tržby všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401)
  - příloha č. 4 - Sestava z clearingového centra za měsíc únor 2024 (tržby všech dopravců ze zóny 401 do zóny 401)
  - příloha č. 5 – Sestava z clearingového centra za měsíc leden 2024 (tržby na oblasti)
  - příloha č. 6 – Vyrovnání tržeb mezi krajem a městem Teplice dle smlouvy 14/SML2785
5. Smluvní strany prohlašují, že tuto Dohodu uzavírají podle své vážné a svobodné vůle a v absenci tísně či nápadně nevýhodných podmínek, na důkaz čehož níže připojují své podpisy.

V Ústí nad Labem .....

V Teplicích .....

.....  
JUDr. Marek Hrabáč  
člen Rady Ústeckého kraje  
na základě pověření dle usnesení  
Rady Ústeckého kraje č. 008/4R/2020  
ze dne 16. 12. 2020

.....  
Bc. Jiří Štábl  
primátor statutárního města Teplice



## **Příloha č. 4**

### **Skutečně vykázané tržby a dopravní výkony**

Počet listů: 2

Rok	Měsíc	Počet dní	Dopravní výkon (km)	Tržby bez DPH (Kč)	Denní výkon (km)	Denní tržby (Kč)	Tržba na 1 km (Kč)
2020	08	31	168 091	2 057 544	5 422	66 372	12,24
2020	09	30	164 839	1 987 082	5 495	66 236	12,05
2020	10	31	169 534	1 680 323	5 469	54 204	9,91
2020	11	30	162 591	1 539 464	5 420	51 315	9,47
2020	12	31	167 894	1 881 625	5 416	60 698	11,21
<b>2021</b>	<b>01</b>	<b>31</b>	<b>166 766</b>	<b>1 949 019</b>	<b>5 380</b>	<b>62 872</b>	<b>11,69</b>
2021	02	28	154 011	1 750 750	5 500	62 527	11,37
2021	03	31	173 948	1 450 493	5 611	46 790	8,34
2021	04	30	164 172	1 561 312	5 472	52 044	9,51
2021	05	31	170 632	2 094 105	5 504	67 552	12,27
2021	06	30	164 529	2 135 979	5 484	71 199	12,98
2021	07	31	163 148	1 884 262	5 263	60 783	11,55
2021	08	31	166 765	2 007 679	5 380	64 764	12,04
2021	09	30	164 321	2 094 921	5 477	69 831	12,75
2021	10	31	169 536	2 023 032	5 469	65 259	11,93
2021	11	30	166 960	2 077 307	5 565	69 244	12,44
2021	12	31	169 208	1 988 041	5 458	64 130	11,75
<b>2022</b>	<b>01</b>	<b>31</b>	<b>168 951</b>	<b>2 334 843</b>	<b>5 450</b>	<b>75 318</b>	<b>13,82</b>
2022	02	28	155 057	1 986 786	5 538	70 957	12,81
2022	03	31	173 325	2 254 170	5 591	72 715	13,01
2022	04	30	161 984	2 324 457	5 399	77 482	14,35
2022	05	31	171 202	2 618 394	5 523	84 464	15,29
2022	06	30	174 304	2 362 784	5 810	78 759	13,56
2022	07	31	174 177	1 999 724	5 619	64 507	11,48
2022	08	31	165 777	2 403 381	5 348	77 528	14,50
2022	09	30	157 505	2 606 927	5 250	86 898	16,55
2022	10	31	159 422	2 481 062	5 143	80 034	15,56
2022	11	30	157 505	2 831 290	5 250	94 376	17,98
2022	12	31	156 340	2 559 929	5 043	82 578	16,37
<b>2023</b>	<b>01</b>	<b>31</b>	<b>159 027</b>	<b>2 861 050</b>	<b>5 130</b>	<b>92 292</b>	<b>17,99</b>
2023	02	28	144 238	2 421 752	5 151	86 491	16,79
2023	03	31	161 104	2 611 231	5 197	84 233	16,21
2023	04	30	148 755	2 371 479	4 958	79 049	15,94
2023	05	31	158 041	2 657 176	5 098	85 715	16,81
2023	06	30	155 358	2 353 994	5 179	78 466	15,15
2023	07	31	154 130	2 321 644	4 972	74 892	15,06
2023	08	31	161 201	2 598 387	5 200	83 819	16,12
2023	09	30	152 038	2 812 717	5 068	93 757	18,50
2023	10	31	157 491	2 761 219	5 080	89 072	17,53
2023	11	30	142 293	2 687 851	4 743	89 595	18,89
2023	12	31	124 394	2 427 496	4 013	78 306	19,51
2024	01	31	133 657	788 530	4 312	25 436	5,90
2024	02	29	116 730	2 838 272	4 025	97 871	24,31