****

**Možnosti rozvoje tarifní integrace**

**Diskusní materiál**

k problematice tarifní integrace na železnici

*Pracovní verze*

Praha, duben 2016

**Obsah:**

1. Úvod

2. Právní základ a vymezení pojmů

3. Ukládají v současné době právní předpisy tarifní integraci na železnici?

4. Motivační příklady

5. Zdánlivě jednoduchá řešení

6. Potřebnost tarifní integrace

7. Dosažení cíle

8. Klíčové otázky

9. Zřízení celostátního tarifu formou brutto smluv

10. Co z těchto úvah vyplývá?

11. Dílčí kroky k realizaci cíle

**1. Úvod**

1. Tarifní problematika je jednou z věcně nejobtížnějších otázek, která provází liberalizaci železniční dopravy ve všech evropských státech, kde je k ní ve větší míře přistoupeno, ve Velké Británii, Švédsku, Německu, Nizozemsku, Itálii a v dalších státech. Složitost tarifních otázek na železnici je dána v principu tím, že železniční doprava je více než silniční doprava realizována na základě přestupních spojení, kombinací dopravních služeb. Proto je obecně důležité, aby bylo možné snadno cestovat s přestupy mezi těmito dopravními službami, a to i nad úrovní regionálních integrovaných dopravních systémů.
2. Právní a věcné podmínky provozování osobní železniční dopravy v České republice historicky vycházely ze situace, ve které existuje *dominantní dopravce* a ve které byla předpokládána přítomnost jiných dopravců jako spíše doplňková či okrajová[[1]](#footnote-1). Určitou část systémových funkcí, včetně jednotného tarifu a jednotného odbavení cestujících, zajišťoval a do značné míry s výjimkou relace Praha – Ostrava stále reálně zajišťuje dominantní dopravce.
3. Právní situace na železnici se od základu změnila. Před 13 lety došlo k drážní reformě, založení akciové společnosti ČD[[2]](#footnote-2) a státní organizace SŽDC[[3]](#footnote-3). Evropské předpisy[[4]](#footnote-4) a dokonce nad jejich minimální rámec také český Zákon o dráhách[[5]](#footnote-5) otevřely železniční dopravní cestu hospodářské soutěži. Systém železnice byl však nadále historicky založen na výše uvedené historické tezi oligopolního či dominantního dopravce[[6]](#footnote-6). Systém osobní železniční dopravy je právně připraven na otevření hospodářské soutěži, resp. tato soutěž již probíhá. Věcně však přetrvávají některé otázky, jejichž zodpovězení se ukazuje jako potřebné, a jednou z těchto otázek je specifická problematika označená jako *„tarifní integrace“*. Tento pojem bude v dalším textu definován.
4. **Předmětem tohoto diskusního materiálu je  hledání odpovědi na otázku, zda je třeba, aby i na liberalizované železnici bylo možné, aby cestující mohl získat určitý typ jízdního dokladu mezi libovolnými dvěma body české železniční sítě. Pokud ano, pak vzniká otázka, za jakých podmínek, a zda, popř. jak je možné, potřebné a vhodné zapojení orgánů veřejné správy do tohoto procesu.**
5. Tento materiál se zabývá především železniční dopravou, neboť jsou zde tarifní otázky nejcitlivějším tématem. Veřejná doprava má nicméně v České republice tři základní subsystémy: železniční dopravu, městskou dopravu *(městské dráhy, městské autobusy – nyní tarifní integrace řešena IDS[[7]](#footnote-7) nebo jedním provozovatelem)* a ostatní autobusovou dopravu *(tarifní integrace řešena IDS, nebo tradičně neřešena nijak s ohledem na málo přestupních cestujících)*. Řada závěrů této informace je přenositelná pro celý systém veřejné dopravy. V návaznosti na zvolený způsob řešení lze dopracovat konkrétní způsob řešení dalších subsystémů veřejné dopravy, přičemž jako prioritní se jeví řešení vazby na IDS.

**2. Právní základ a vymezení pojmů**

1. Ačkoliv tento materiál není právní analýzou, bez krátkého právního úvodu nelze předmětnou problematiku dostatečně popsat. Dále proto uvádíme znění důležitých ustanovení právních předpisů, které se k řešené problematice vztahují.
2. Obecným pojmem přepravní právo se označuje část právních předpisů, která se zabývá vztahy mezi zákazníky (cestujícími, osobami poptávajícími přepravu) a poskytovateli dopravních služeb – dopravci. Základní ustanovení přepravního práva jsou součástí Občanského zákoníku. V části čtvrté zákona (Relativní majetková práva) popisuje danou problematiku hlava II (Závazky z právních jednání) díl 7 (Závazky ze smluv o přepravě). Občanský zákoník stanoví, že *„smlouvou o přepravě osoby se dopravce zavazuje přepravit cestujícího do místa určení a cestující se zavazuje zaplatit jízdné.“* Pro dále popisovanou problematiku je důležité ustanovení § 2579 Občanského zákoníku, které zní: *„Spojí-li se k provedení přepravy několik dopravců, mohou přepravní řády stanovit, který z dopravců a za jakých podmínek za přepravu odpovídá.“* Bližší podrobnosti vztahující se k předmětu tohoto materiálu Občanský zákoník nestanoví.
3. Z dopravních předpisů upravuje přepravní právo zejména Zákon o dráhách a Zákon o silniční dopravě[[8]](#footnote-8). Důležitými předpisy v oblasti přepravního práva jsou rovněž předpisy Evropské unie, zejména nařízení (EU) o právech a povinnostech cestujících, která jsou vydána samostatně pro oblast železniční dopravy (č. 1371/2007) a oblast silniční dopravy (č. 181/2011). V železniční dopravě úzce toto nařízení navazuje na úmluvu COTIF[[9]](#footnote-9).
4. Pro přepravní podmínky v drážní i silniční osobní dopravě existuje společný podzákonný právní předpis, kterým je Přepravní řád, stanovený vyhláškou č. 175/2000 Sb[[10]](#footnote-10). Pro další popis je zejména důležité, že cestující a dopravce při přepravě uzavírají *„přepravní smlouvu“*[[11]](#footnote-11), což je podle § 3 Přepravního řádu závazkový právní vztah, jehož obsahem je zejména

* závazek dopravce *„přepravit cestujícího ze stanice nástupní do stanice cílové spoji uvedenými v jízdním řádu řádně a včas“* a
* závazek cestujícího *„dodržovat přepravní řád a smluvní přepravní podmínky a zaplatit cenu za přepravu (jízdné) podle tarifu“*.

1. Cestující se pro účely kontroly uzavření přepravní smlouvy po dobu jejího plnění prokazuje *„jízdním dokladem“*, není-li v Přepravním řádu stanoveno jinak. Podkladem pro uzavření přepravní smlouvy jsou kromě právních předpisů zejména tzv. *smluvní přepravní podmínky* a *tarif*. Oba tyto dokumenty vydává na základě Přepravního řádu dopravce. *„Smluvní přepravní podmínky“* vymezuje ustanovení § 49 Přepravního řádu, stanoví, jakým způsobem je dopravci vyhlašují, a uvádí, že „*smluvní přepravní podmínky (…) nesmějí být v rozporu s ustanoveními tohoto přepravního řádu ani s ustanoveními jiných právních předpisů. Úroveň poskytovaných přepravních služeb nesmí být smluvními přepravními podmínkami zhoršena osobám, jejichž potřeby jsou uspokojovány, oproti úpravě dané tímto přepravním řádem.*“ Pro zamezení jakýchkoliv pochybností se dále v Přepravním řádu uvádí, že uzavřením přepravní smlouvy přistupuje cestující na smluvní přepravní podmínky vyhlášené dopravcem. *„Tarif“* je podle § 2 odst. 7 Zákona o dráhách sazebník cen za jednotlivé přepravní výkony při poskytování přepravních služeb a podmínky jejich použití.
2. Ministerstvo financí vydává každoročně Cenový výměr[[12]](#footnote-12), kterým se stanoví seznam zboží s regulovanými cenami. Tímto Cenovým výměrem stát
3. zmocňuje orgány samosprávy uplatnit maximální ceny ve *„veřejné linkové osobní vnitrostátní silniční dopravě a železniční osobní vnitrostátní dopravě provozované v rámci integrovaných veřejných služeb“* a *„dopravě osob městské hromadné a příměstské provozované v rámci městské hromadné dopravy“,* přičemž zároveň
4. stanoví, že se uplatňují věcně usměrňované ceny ve *„veřejné linkové osobní vnitrostátní silniční dopravě a železniční osobní vnitrostátní dopravě provozované v rámci integrovaných veřejných služeb – z toho jen rozsah a výše poskytovaných slev a bezplatné přepravy“*, *„dopravě osob železniční vnitrostátní, kromě dopravy osob železniční vnitrostátní provozované v rámci integrovaných veřejných služeb se stanovenými maximálními cenami“* a *„veřejné linkové osobní vnitrostátní pravidelná silniční dopravě, kromě městské a příměstské dopravy, a veřejné linkové dopravy vnitrostátní provozované v rámci integrovaných veřejných služeb se stanovenými maximálními cenami“*.

Předmětem další části této kapitoly je vymezení pojmů, jejichž obsah právní předpisy přesně nestanoví.

1. *„Jízdní doklad“* je pojem, kterým označujeme v tomto materiálu dokument, který opravňuje k přepravě a je zároveň jednou z podmínek[[13]](#footnote-13) uzavření přepravní smlouvy.
2. *„Tarifní bod“* označuje místo, do kterého nebo z kterého je možné vydat jízdní doklad.
3. „*Tarifní produkt/Druh jízdného*“ jsou dvě synonyma, označující obchodní nabídku dopravce, která je definována tarifními pravidly (ceník a podmínky použití) potřebnými pro prodej určitého konkrétního typu jízdních dokladů. Tarifním produktem je tedy například obyčejné jízdné, zpáteční jízdné, časové, traťové jízdné a podobně.
4. *„Aplikace“* je datový prostor na nosiči dat, umožňující ukládání produktů nebo jiných dat. Aplikace musí mít jedinečný identifikátor a vymezení, přesně stanovující její funkce, datové prvky a bezpečnostní pravidla. Aplikací je například tzv. *„elektronická peněženka“* na čipové kartě (na elektronický nosič se vloží finanční prostředky, které slouží k nákupu jízdních dokladů). Papírové jízdní doklady nevyžadují na nosiči dat žádnou aplikaci, pokud za ní nepokládáme program, který slouží na pokladní přepážce k výdeji jízdního dokladu.
5. *„Nosič jízdního dokladu“* je pojem označující médium[[14]](#footnote-14), které zejména slouží jako nosič jízdních dokladů, popřípadě nosič aplikací, v rámci nichž jsou jízdní doklady nahrávány. Toto médium musí nebo může nést i další informace, jako je například identifikace uživatele atd.
6. *„Tarifní integrace“* nastává v rámci určité skupiny dopravních služeb, pokud je možné cestovat mezi kterýmikoli dvěma tarifními body obsluhovanými těmito dopravními službami na základě jednoho jízdního dokladu, nebo alespoň na základě skupiny jízdních dokladů pořízených na jednom místě[[15]](#footnote-15). Tuto množinu dopravních služeb označujeme za „*tarifně integrovanou*“. Tarifní integrace může být úplná (možnost pořídit si jízdní doklady za jakýkoliv druh jízdného mezi jakýmikoliv dvěma tarifními body sítě) nebo částečná (přímé jízdní doklady mají určitá omezení, týkající se právních podmínek přímé cesty, garance přestupů či výběru tarifních produktů, které jako nabízeny jako přímé).

**3. Ukládají v současné době právní předpisy tarifní integraci na železnici?**

Existují názory a tři právní důvody, že tomu tak je. Je velmi přínosné si v úvodu úvah o tarifní integraci tyto důvody stručně vymezit. Uvedená ustanovení jsou dobrým dokladem o tom, jakým způsobem se nahlíželo na popisovanou oblast v minulosti.

1. První důvod: Ust. § 36 písm. d) Zákona o dráhách stanoví, že dopravce provozující veřejnou drážní dopravu na dráze celostátní nebo regionální je povinen „*na žádost uzavřít přepravní smlouvu i na úsek dráhy celostátní nebo dráhy regionální provozovaný jiným dopravcem*“.
2. Tato povinnost je nejasná. Není zřejmé, jak by mohlo být po dopravci požadováno *„uzavřít přepravní smlouvu na úsek dráhy“*, když se přepravní smlouva evidentně uzavírá na dopravní služby, spoje uvedené v jízdním řádu. Jízdní doklad může být samozřejmě platný *„otevřen“* třeba pro všechny dopravní služby provozované na určité dráze, ale jistě ne *„na úsek dráhy“*. Rovněž je nejasné vyjádření *„úsek dráhy provozovaný jiným dopravcem“*, protože provozování dráhy není činnost náležející dopravci (například akciové společnosti ČD), ale provozovateli dráhy (například státní organizaci SŽDC). Otázky spojené s přepravním právem jsou naopak typickou kompetencí dopravce. V těchto zdánlivě formálních nejasnostech výše uvedeného ustanovení se zrcadlí mnohem závažnější skutečnost, a sice že uvedené ustanovení bylo stanoveno pro podmínky vertikálně integrované, tržně uzavřené železnice, ve které se sice pojmy *provozovatel dráhy* a *provozovatel drážní dopravy* formálně rozlišovaly, ale jejich rozlišení nebylo zamýšleno pro účely tzv. *vertikální desintegrace* (oddělení infrastruktury od provozu), která je základním stavebním kamenem liberalizované železnice, a tedy i současných právních předpisů EU.
3. Na dezintegrované železnici je toto ustanovení nejasné nejen proto, že téměř žádný úsek dráhy provozovaný dopravcem neexistuje, ale také pro skutečnost, že po žádném z dopravců nelze rozumně požadovat, aby prodával a zejména *akceptoval* jakékoliv jízdní doklady cizích dopravců bez obchodní dohody na podmínkách jejich uznávání[[16]](#footnote-16). Vývojem trhu se asi uvedené ustanovení zřejmě redukuje na povinnost, aby dopravce vydal jízdní doklad i na dopravní službu jiného dopravce, ale i tato povinnost je neuchopitelná – například se otevírá otázka, s jakou prodejní marží by měl jiný dopravce takový jízdní doklad prodávat, a co má činit v případě, že se na výši marže nedohodne. V důsledku všech těchto terminologických, právních i ryze věcných důvodů lze ustanovení § 36 písm. d) Zákona o dráhách pokládat za v zásadě obsoletní a v důsledku toho nepoužitelné ustanovení.
4. Přesto ale *„jízdní doklad na úsek dráhy“* či jiný úsek infrastruktury je z hlediska cestujícího zcela kýžený stav. Je optimální, pokud jediné, oč se musí cestující starat, je skutečnost, zda jede správným směrem a jízdní doklad mu (až na rezervace) platí na všechny spoje bez omezení. **Je velmi důležité si povšimnout, jak je zvyklost v tomto ohledu naprosto různá u drážní dopravy (tradice otevřených jízdních dokladů, platných v kterémkoli spoji) a u autobusové dopravy (tradice uzavřených jízdenek, kde zmeškáním spoje nejen rezervace, ale i jízdní doklad ztrácí svou platnost bez náhrady).** Toto jasné rozdělení není sice striktně právní, ale v podstatě se začalo poněkud vytrácet teprve v poslední době s nástupem různých zvláštních komerčně-tržních nabídek jako *„včasných jízdenek“* či *„sporotiketů“*, kde podobně jako v letecké dopravě má (pro cestujícího omezená) možnost vrácení jízdního dokladu a vázání na spoj (pro cestujícího příznivý) dopad do ceny jízdního dokladu. V zásadě stále na železnici existuje víceméně systém otevřených jízdních dokladů[[17]](#footnote-17). **Konstrukce „*jízdního dokladu na úsek dráhy*“ je sice právním vývojem překonaná, ale pokud existuje názorový proud, že celý tento způsob uvažování (*„Jak získat otevřený jízdní doklad mezi dvěma libovolnými body české železniční sítě?“*) s liberalizací železnice ztratil smysl, pak lze odůvodněně tvrdit, že je to proti věcné podstatě přestupní železniční dopravy[[18]](#footnote-18).**
5. Druhým důvodem, proč se lze domnívat, že tarifní integrace je uložena právními předpisy, je ustanovení § 46 odst. 1 Přepravního řádu, který stanoví, že *„v oblastech, kde se dopravní obslužnost uskutečňuje v rámci integrované dopravy, musí být na základě smlouvy mezi všemi zúčastněnými dopravci vydávány jednotné jízdní doklady platné pro všechny zúčastněné dopravce nebo musí být navzájem uznávány jízdní doklady jednotlivých dopravců.“* U pojmu *„integrovaná doprava“* je odkaz na již neexistující ustanovení Zákona o silniční dopravě.
6. Toto ustanovení opět trpí nejasností, neboť je zcela nejisté, co je *„oblast, kde se dopravní obslužnost uskutečňuje v rámci integrované dopravy.“* Integrovaná doprava není prioritně definována oblastí, přesněji její oblastní vymezení je druhotné. V principu je zpravidla sjednána na základě soukromoprávních smluv mezi objednateli a dopravci a nelze nutit někoho k uzavření takové smlouvy, pokud o její uzavření nemá zájem. Ačkoliv se tedy zdá, že integrované dopravní systém jsou vymezeny *územím*, právně a věcně je to nesprávné, neboť jsou naopak vymezeny množinou integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících ve smyslu § 6 zákona o veřejných službách *(=množinou spojů)*. Proto z tohoto ustanovení vyplývá toliko, že integrované veřejné služby jsou integrované (mají jednotný tarif) což je tautologie.
7. Za třetí ustanovení § 46 odst. 2 Přepravního řádu zní: *„jízdenka zakoupená u jednoho dopravce na dráze celostátní nebo regionální platí po celé sjednané přepravní cestě na těchto dráhách bez ohledu, zda přepravní smlouvu plní jeden či více dopravců, kteří postupně uspokojují přepravní potřeby na sjednané přepravní cestě pravidelně jedoucími vlaky podle platného jízdního řádu (…) Uzavřel-li dopravce přepravní smlouvu, na jejímž plnění se podílí více dopravců, přísluší každému zúčastněnému dopravci podíl z celkového jízdného nebo dovozného ve výši odpovídající délce přepravní vzdálenosti, kterou zajišťoval, nedohodnou-li se smluvně jinak.“*
8. Zde nezbývá než konstatovat, že jistě nebylo úmyslem zákonodárce kodifikovat, že například jízdní doklad Praha – Ostrava prokazující uzavření přepravní smlouvy s kterýmkoliv dopravcem bude platit ve všech vlacích, které jsou na této trase nabízeny *všemi dopravci na* *sjednané přepravní cestě*[[19]](#footnote-19)*.* Pokud to tak není, pak jediným smyslem ustanovení může být to, že pokud prodá dopravce jízdní doklad, prokazující uzavření přepravní smlouvy na spojení, které zajišťuje postupně více dopravců, pak takový jízdní doklad na sjednané spojení platí (cestující nemůže být zatížen důkazním břemenem to ověřit), a nedohodnou-li se dopravci jinak, je přednastavena podmínka pro tarifní vyrovnání. Pokud dopravce takový jízdní doklad neprodá, žádná povinnost mu nevzniká. To je zřejmě vysvětlení smyslu předmětného ustanovení.

**Právní předpisy snad v době svého vzniku chtěly uložit dopravcům nějakou formu integrace tarifů na železnici, ale tato ustanovení jsou nejasná a nemají reálný dopad. Citované ustanovení zákona o dráhách je neaplikovatelné, první z ustanovení Přepravního řádu má charakter tautologie a druhé je nejasné. S liberalizací dopravy vystupuje tato otázka do popředí. Česká republika spěje ke ztrátě (v dobách integrované železnice automaticky vnímané) tarifní integrace.**

**4. Motivační příklady**

1. Cílem případných aktivit na tomto poli je zájem cestujícího, nikoliv teoreticky dokonalý, pro praxi nepotřebný model. V obecné rovině lze uvést, že v případě integrované železnice je tarif zpravidla poměrně jednoduchý, přehledný, často postavený na kilometrické vzdálenosti. Nenabízí zvláště atraktivní ceny do důležitých destinací. Takovou situaci cestující zná. U liberalizované železnice je tarif zpravidla složitý, orientovaný na maximální výnos v každé konkrétní relaci, obsahuje tedy spoustu složitých pravidel pro akviziční slevy, tržně-motivační produkty, od přehledného tarifu se vzdaluje. Zato dává dobré podmínky tržně citlivým skupinám, často pro atraktivní destinace. Jako každý příměr je to zjednodušené (existence IAD[[20]](#footnote-20) by neměla umožnit ani integrované železnici jít nad jakékoliv limity), ale v zásadě se tak oba systémy chovají.
2. Položme tuto otázku nyní ryze prakticky: **Pro jakého cestujícího je tarifní integrace potřebná?** Jedná se o tyto základní skupiny cestujících:

**Příklad 1: Řešitelná situace v SQ, jednorázová cesta Kralupy nad Vltavou - Praha**

Nejjednodušším případem je situace, kdy po vysoutěžení provozního souboru R5+R20 (vypsání soutěže se předpokládá v letošním roce) bude cestující potřebovat jednorázově použít spojení z Kralup do Prahy, kde budou jezdit následující vlaky:

* regionální vlaky dopravce ČD, v objednávce krajů a
* dálkové vlaky linky R20 vysoutěženého dopravce, kterým obecně může, ale rovněž nemusí být dopravce ČD, v objednávce MD.

*Cestující náhodně přijde na železniční stanici a hledá spojení do Prahy. Bez provedení jakýchkoliv opatření si zakoupí jízdní doklad na správného dopravce, kterým se dostane do Prahy. Tato situace je řešitelná, protože by pro cestujícího neměl být problém rozlišit při příchodu na železniční stanici, kterým dopravcem pojede. Zpět si koupí jízdní doklad až v Praze. Dokonce si v takovém případě může pořídit i jízdní doklad PID (jedná se o oblast dopravních služeb, ve kterých je provozována Pražská integrovaná doprava).*

**Příklad 2: Komplikovaná situace, zpáteční pracovní cesta přes Prahu v jednom dni**

Cestování mezi Benešovem a Prahy a Ústím nad Labem na zpáteční jízdenku. Předpokládejme opět, že v úseku Praha – Ústí nad Labem proběhla již soutěž na lince R5+R20.

* V úseku Benešov – Praha a zpět se cestující přepravuje buď rychlíkem společnosti ČD linky R7 České Budějovice – Praha (objednávka MD), nebo osobním vlakem společnosti ČD (objednávka dvou krajů).
* V úseku Praha – Ústí nad Labem a zpět se cestující přepravujebuď vlakem vysoutěženého dopravce na lince R5 Praha – Cheb (objednávka MD), nebo vlakem dopravce ČD linky Ex3 Praha – Berlin (objednávka MD) nebo vlakem vysoutěženého dopravce linky R20 Praha –Děčín (rovněž objednávka MD).

*Jedná se o jednorázovou pracovní cestu. V daném případě cestující ví, že při cestě tam použije pro cestu Benešov – Praha rychlík ČD v 7:45. Pro cestu Praha – Ústí nad Labem chce využít bezzastávkový rychlík R5 vysoutěženého dopravce s odjezdem v 9:27 z Prahy a také jej skutečně použije, ale předpokládá, že již v „jednotném e-shopu“ či na pokladní přepážce v Benešově si bude moci koupit jízdní doklad platný pro tuto jízdu. Do Ústí nad Labem dorazí řádně a včas. Cestující předem neví, kdy přesně bude chtít nastoupit stejný den zpáteční cestu po skončení pracovního jednání. Nakonec zjistí, že mu pro úsek Ústí nad Labem – Praha vyhovuje vlak ČD linky Ex3 s odjezdem z Ústí nad Labem v 18:13 a operativně do něj na poslední chvíli hodlá nasednout s tím, že z Prahy bude pokračovat ihned rychlíkem směr Benešov u Prahy v 19:34 s přestupní dobou 6 minut, který však nečeká na žádné přípoje. Vlak Ex3 na území SRN získá zpoždění. Cestující dojede do Prahy pozdě a přípoj zmešká. Bude chtít využít nejbližší následující osobní vlak ČD ve 20:08 do Benešova, který objednává kraj. V daném případě cestující ví, že nemá nárok na odškodnění, ale bude chtít využít nejbližší další (v tomto případě regionální) vlak, protože je chladno a další sezení v kavárně jej neláká.*

*To dnes není možné. Za prvé: Ani na pokladní přepážce v Benešově, ani jinde si cestující žádný jízdní doklad na vysoutěženého dopravce na R5 nepořídí (pokud jím nebude právě dopravce ČD). Za druhé: Cestující neví, kterým dopravcem pojede zpět, ale přesto nechce shánět jízdní doklad až před samotnou cestou v Ústí nad Labem, po skončení pracovního jednání chce operativně využít první nabídku spojení. Za třetí: Příklad velmi dobře ukazuje esenciální charakter zapojení regionální dopravy do celého systému: Přestože cestující jel dálkovou relací, nakonec využil regionálního vlaku. Takových případů je řada. V podstatě na všech dráhách, kde dálková doprava nabízí interval 120 minut, doplňuje jej regionální doprava na velmi přibližný hodinový interval[[21]](#footnote-21). Náhodným ujetím dálkového vlaku je cestující odkázán na vlak regionální dopravy.*

**Příklad 3: Neřešitelná situace, opakované cesty střídajícími se dopravci**

Každodenní cestování na trase Opatovice nad Labem – Praha a zpět.

* V úseku Opatovice nad Labem – Pardubice využívá cestující nabídku regionální dopravy, kterou zajišťuje výhradně jeden konkrétní dopravce (nyní ČD).
* V úseku Pardubice – Praha jezdí cestující zásadně bez přestupu a bez přerušení jízdy vlakem jednoho z dopravců ČD, RegioJet, a.s. a LEO Express, a.s. Variantně si lze i představit, že by všechny byly v závazku, reálně je ale v tomto případě část vlaků ČD v závazku, ostatní jsou provozovány na komerční riziko.

*Cestující jezdí každý pracovní den celý měsíc a očekává jízdní doklad, který mu umožní flexibilní cestování všemi spoji. Nelze říci, že by jednoho z dopravců výrazně preferoval, spíše preferuje časovou polohu ve vztahu k začátku a skončení jeho pracovní doby. Předem neví, kterým vlakem který den pojede. Zpravidla v měsíci uskuteční cca 20-25 jízd oběma směry. Po příjezdu do Prahy vždy využívá městskou dopravu pro přepravu do zaměstnání a zpět. Pro tento případ nemá tarifní systém české železnice nyní absolutně žádné řešení (i kdyby vlaky byly v závazku).*

**Příklad 4: Pro ilustraci příklad relace s větším množstvím přestupů**

Pro zajímavost lze uvést, že na síti české železnice existuje i část specifických cestujících, kteří už i dnes mohou využívat služeb mnoha dopravců v jednom přepravním řetězci. Počet takových situací, byť nikoliv tak extrémních, jak je níže naznačeno, se s liberalizací bude zvyšovat. Například, pokud cestující pojede již dnes z Kraslic v Krušných horách do Koutů nad Desnou na úpatí Jeseníků, využije již dnes služeb čtyř, v budoucnosti potenciálně až pěti dopravců:

* v úseku Kraslice – Sokolov, dopravce GW Train, v závazku Karlovarského kraje,
* v úseku Sokolov - Praha, dopravce ČD, v závazku MD (v budoucnu vysoutěžený dopravce)
* v úseku Praha – Zábřeh na Moravě, dopravce LEO Express, na komerční riziko,
* v úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk, dopravce ČD, v závazku Olomouckého kraje,
* v úseku Šumperk – Kouty nad Desnou, dopravce Arriva Morava, v závazku Olomouckého kraje.

*Jedná se o příklad jednorázové cesty, při které cestující opustí Kraslice v 14:00 regionálním vlakem společnosti GW Train, v Sokolově za 20 minut přestoupí v 14:52 na linku R5 společnosti České dráhy (v budoucnosti vybraného dopravce v nabídkovém řízení) a s ní dorazí v 18:29 do Prahy na hlavní nádraží. Vlakem společnosti LEO Express, a.s. opustí Prahu v 19:11 a dorazí do Zábřehu na Moravě v 21:00. O devět minut později přestoupí na vlak společnosti České dráhy, a.s. do Šumperka, kde naposledy přestoupí na vlak společnosti Arriva Morava, který jej dopravní do Koutů nad Desnou v 22:08. Ačkoliv cestujících na této relaci bude nulové až zanedbatelné množství, suma přes všechny takové případy na síti české železnice vede k určitým nenulovým výsledkům. Řešení samozřejmě není nutné zakládat na těchto extrémních situacích. Dvě změny dopravců v průběhu jedné cesty jedním směrem však mohou být poměrně častým případem.*

**5. Zdánlivě jednoduchá řešení**

Tarifní integrace je příkladem problematiky, která nemá jednoduchá řešení.Avšaki v této oblasti se setkáváme s  názory navrhujícími jednoduchá řešení problematiky tarifní integrace, a to například s těmi, které lze označit následujícími hesly:

1. **„Karta vyřeší vše“**

Nejčastějším zdáním prostého řešením je pocit, že cestující bude mít jednu zvláštní či bankovní kartu, která za něj složité problémy přestupů pro běžné praktické případy vyřeší. Karta skutečně může mnohé řešit, usnadnit nahrání jízdního dokladů či následný clearing. Existují i velmi sofistikované systémy za výlučného použití karet, jeden z nich používá například systém Transport for London[[22]](#footnote-22) (obdoba pražského systému PID). Nepochybně je ale čipová karta jedním z vhodných médií, na kterém lze jízdní doklad nahrát či kterou lze použít k prokázání totožnosti cestujícího. Sama o sobě však není jízdním dokladem. Karta proto nevyřeší vše. Je třeba se zabývat nejen nosičem jízdního dokladu, ale i jízdním dokladem samotným, tarifními produkty i souvisejícími aplikacemi.

1. **„Tarif uložíme všem“**

Často se lze setkat s prostým řešením tarifní integrace, že veřejná správa prostě uloží výši tarifů, který všichni dopravci budou bez dalšího používat. V této informaci docházíme v oblasti stanovování tarifů k různým řešením, ale kromě specifické oblasti místní či úzce regionální dopravy řešení pro celou síť není takto prosté. Tím, že by veřejná správa stanovila veškeré tarify, musela by nést za jejich stanovení také plnou věcnou i finanční odpovědnost. To lze snad u systémů jako PID či IDS JMK, kde cena jízdních dokladů je fakticky politickým rozhodnutím, ale nikoliv pro celou síť české železnice. V současné době sice existuje cenová regulace, ale jinak je tarif záležitostí dopravce. Také s většinou dopravců jsou uzavřeny tzv. *„netto“*, čisté smlouvy, které riziko změn výnosů v průběhu plnění smlouvy nechávají zcela na dopravci. V takovém systému je obecně velmi obtížné tarif dopravcům v plném rozsahu jednostranně nařizovat. Poněkud extrémní, ale možnou cestou je ale stanovit určité základní části tarifu předem, po celou dobu plnění smluv o veřejných službách. Výše tarifu je tak skutečností, se kterou jsou všichni uchazeči konfrontováni již v době přípravy svých nabídek. Veškeré podobné zásahy je však třeba velmi zvažovat, neboť veřejná správa je velmi tržně necitlivá, co se týče stanovení optimální výše na trhu vzhledem k optimalizaci výnosů dopravců.

1. **„Každý dopravce má tarif na své trati, dohromady se to sečte“**

Na trati Praha – Kolín jsou provozovány v dálkové dopravě celkem čtyři linky dálkové dopravy (Ex2, R18, R19 a R9) z nichž každá může patřit do jiného provozního souboru. Vedle toho na stejné trati zajišťují dopravu tři komerční dopravci (ne všichni v Kolíně zastavují) a je provozována regionální doprava na lince S1 a S2 pražské příměstské dopravy, doplněná spěšnými vlaky. Pokud tyto služby bude provozovat více dopravců a každý bude mít svůj tarif, nebude existovat žádná cena za jízdní doklad Praha – Kolín, kterou by bylo možné sčítat. Co však případně sčítat lze, jsou ceny za použití jednotlivých dopravních služeb, ale je otázka, zda je to dostatečný způsob řešení, když například cestujícímu ujede přípoj.

**Lze shrnout, že všechny tato návrhy, jakkoliv mohou být inspirativní, odpověď na položené otázky nedávají.**

**6. Potřebnost tarifní integrace**

1. Dopravní politika ČR, kterou schválila vláda České republiky svým usnesením č. 449 ze dne 12. června 2013, stanoví opatření *„Při sjednávání smluv o veřejných službách, zejména v oblasti železniční dopravy, usilovat o tarifní soudržnost, která maximálně usnadní cestování mezi dvěma místy na české železniční síti na jeden přepravní doklad.“*
2. Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy, kterou schválila vláda České republiky svým usnesením č. 467 ze dne 15. června 2015, pokládá tarifní integraci jako jednu ze svých šesti hlavních priorit k vybudování kvalitní veřejné dopravy v České republice. Tohoto materiálu se týká zejména opatření IV/1.1: *„Při sjednávání smluv o veřejných službách, zejména v oblasti železniční dopravy, usilovat o zajištění tarifní soudržnosti, která v prvním kroku maximálně usnadní cestování mezi dvěma místy na české železniční síti veřejnými službami v přepravě cestujících na jeden přepravní doklad. Usilovat o propojování se systémy IDS. Gestor: MD ve spolupráci s kraji a dopravci, termín průběžně.“*
3. Kromě imperativu schválených koncepčních dokumentů na řešení dané problematiky je třeba si uvědomit, co by nulová varianta měla za následek. Dopravci budou oprávněni vyhlásit své vlastní tarify. Tyto tarify budou muset respektovat pouze obecné podmínky cenové regulace. Je značně pravděpodobné, že tarify nebudou shodné, tj. každý dopravce bude mít zcela odlišnou strukturu jízdného, jakož i slevové kategorie. Lze sice očekávat, že na regionální úrovni bude integrace zachována v rámci místních IDS, nicméně, například relace Praha – Kolín není součástí žádného IDS, takže, pokud na této lince bude operovat pět dopravců, což je po úplné liberalizaci zcela střízlivý odhad, budou pravidelní cestující nuceni na této relaci rozlišovat mezi tarify pěti dopravců a jízdní doklady nebudou mezi dopravci nutně přenositelné. Jak již bylo uvedeno, ani tak otevřený systém jako železnice ve Velké Británii otázku tarifní integrace neponechává stranou bez určitého návrhu řešení.
4. Bylo zvažováno i dosažení jiné než nulové varianty nulovou činností orgánů veřejné správy. Věcný odbor je přesvědčen, že nulovou činností orgánů veřejné správy nevytvoří trh jinou než nulovou variantu, což lze doložit vývojem v poslední době, který bez aktivní činnosti orgánů veřejné správy k přepravní ani tarifní integraci nesměřuje[[23]](#footnote-23).
5. Nulová varianta má i tu nevýhodu, že některé zájmové skupiny se domnívají, že požadavek na síťový charakter železniční dopravy podle Zákona o veřejných službách[[24]](#footnote-24) se vztahuje i na otázku tarifu. Existují různá právní a věcná posouzení této otázky, ze kterých plynou různé odlišné závěry. ÚOHS v minulosti podpořil interpretaci MD, že takový požadavek se na tarif nevztahuje. To však neznamená, že by řešení dané problematiky nebylo věcně potřebné.
6. K otázce, proč nelze vztáhnout pravidla funkčních regionálních integrovaných dopravních systémů na celostátní úroveň viz *Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy*, kde je tato otázka rozebrána se závěrem, že tento přenos regionálních zkušeností na celostátní úroveň bez dalšího není řešením s ohledem na odlišný charakter smluv o veřejných službách a dělbu výnosových rizik (blíže viz v části materiálu věnované brutto smlouvám).

**Schválené koncepční dokumenty obsahují jasný imperativ, aby byla daná problematika řešena. I z věcného pohledu se jeví její řešení nadále jak potřebné. Samotný trh veškerá potřebná pravidla nevytvoří. Tarifní integrace sice není právní podmínkou otevření trhu, ale je pro otevření trhu důležitou věcnou souvislostí. Danou problematikou je proto potřebné se zabývat jako jednu z hlavních dopravě-politických priorit v oblasti veřejné dopravy.**

**7. Dosažení cíle**

1. **Optimálního cíle v oblasti tarifní integrace bude dosaženo, pokud bude mít cestující možnost využívat síť železniční dopravy v České republice jako tarifně integrovanou. Tento cíl má však spíše *„asymptotický“* charakter, je obtížné jej komplexně dosáhnout. Dosažení cíle je ovlivněno čtyřmi zásadními bariérami.**
2. První bariérou je rozsah státní intervence a odůvodnění její přiměřenosti ve vztahu k narušení trhu. Není-li míra narušení trhu přiměřená dosaženým přínosům pro cestujícího, je státní intervence nevhodná, i kdyby vedla k dosažení cíle. Jakékoliv státní intervence potenciálně snižují výkonnost trhu za cenu dosažení výhodnějších podmínek pro cestující. Zlepšení situace pro cestující musí být zásadně úměrné vynaloženému úsilí a míře možného narušení trhu. Míra možného narušení trhu musí být zhodnocena před provedením jakéhokoliv zásahu veřejné správy.
3. Druhou bariérou je kartelové právo. Dosažení jednotnosti v oblasti tarifní integrace má tenkou hranici vzhledem k zakázaným horizontálním dohodám soutěžitelům. Vedlo-li by navržené řešení k takovým dohodám, musí být odmítnuto, i kdyby vedlo k dosažení cíle.
4. Třetí bariérou je problematika přípustnosti státních podpor. V principu musí poskytované podpory odpovídat nařízení č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících, jinak je jejich poskytování vysoce problematické a zpravidla vyžaduje předběžné oznámení komisi. Návrhy mohou často narážet na schopnost dopravců i objednatelů řádně zkalkulovat a zkontrolovat výši poskytované kompenzace ve vztahu k tržní situaci.
5. Čtvrtou bariérou je nákladnost potřebných opatření. Pokud například určité řešení vyžaduje vybavit všechna vozidla detekcí nástupu a výstupu, jedná se o natolik nákladné opatření, že není krátkodobě realizovatelné.

**Smyslem tohoto materiálu je navrhnout takové řešení, které při zohlednění bariér bude dosahovat stavu co možná blízkého optimálnímu cíli, při dodržení zásady proporcionality zásahů veřejné správy vzhledem k dosažení výsledku a odpovídající ochrany práv všech subjektů na trhu.**

**8. Klíčové otázky**

**Otázka první: Je vhodným nástrojem tarifní integrace, aby cestující měl možnost uzavření jedné přepravní smlouvy v celé délce přepravy mezi výchozí a cílovou stanicí cestujícího?**

Ačkoliv se zdá tato otázka teoretická, je to závažný rozcestník pro další úvahy v této oblasti, který má dopad do nabízených produktů, přepravních podmínek i cen jízdních dokladů.

**Odpovíme-li na tuto otázku ANO, pak tvrdíme následující:**

1. Pokládáme za potřebné, aby cestujícímu bylo umožněno sjednat přepravní smlouvu na celou délku trasy mezi jakýmikoliv dvěma tarifními body na síti české železnice. Tedy například i ve výše uváděné relaci Kraslice – Kouty nad Desnou, kde přepravní služby postupně poskytuje až pět dopravců. Není to však teoretický či okrajový případ. Také běžné relace na železnici budou často kombinací přepravních služeb dvou dopravců. Jak již bylo uvedeno, jejich služby nemusí být geograficky diskrétní, protože po jedné trati může jezdit více dopravců, viz například výše zmíněný příklad Praha – Kolín.
2. Je klíčové uvažovat v takovém případě zajištění *jednotných smluvních přepravních podmínek* pro celou cestu. Pro tuto úvahu máme za to, že cestujícímu vznikají určitá práva z celé přepravní smlouvy, tedy i při přestupu mezi dvěma dopravci. Buďto může být přepravní smlouva uzavřena pouze s jedním dopravcem, který jako subdodávku kontrahuje další dopravce (tzv. princip *„výkonného dopravce“*), nebo smlouvu uzavírají všichni dopravci, přičemž se pak musí dohodnout, jakou částí každý z nich ručí za práva cestujících z přepravní smlouvy (tzv. princip *„navazujícího dopravce“*)[[25]](#footnote-25). V obou výše uvedených případech musí být cestující konfrontován s *ucelenou a víceméně jednotnou* soustavou práv a povinností. Je snad možné, aby úroveň práv z přepravní smlouvy byla poněkud stupňovitá (v různých částech přepravy úroveň práv a povinností cestujícího mírně odlišná), musí však zásadně pokrývat celou cestu včetně přestupů a případná stupňovitost práv a povinností by musela být pro cestujícího srozumitelná.
3. Pokud bychom se rozhodli porušit předpoklad uvedený v předchozí odrážce, jednotnost přepravní smlouvy se rozpadá. Sice se může zdát, že je to bez praktických důsledků, protože cestující například při přestupu skoro žádná reálná práva plynoucí z přepravní smlouvy zatím nemá. Ale tato námitka při bližším právním zkoumání absolutně neobstojí. Poté, co bude od 3. prosince 2019 plná aplikovatelnost nařízení č. 1371/2007 bez dočasných výjimek, cestujícímu bude moci vznikat nárok na občerstvení, ubytování a podobně, analogicky jako dnes v oblasti letecké dopravy. Šířka těchto práv je ale velmi vysoká, a pokud budeme požadovat, aby tato práva měl cestující i v případě jakékoliv změny dopravce v rámci celého území České republiky, pak to může vést k úsilí dopravců takové postupy obcházet. Prakticky nelze nevidět, že výše uvedený princip *„žádná práva při přestupu“* je základem IDS v oblasti městské a příměstské dopravy, kde skutečně práva z ujetí přípoje reálně nevznikají (resp. případné obtíže řeší přímo objednatel) a tudíž kolem této otázky nevznikají žádné praktické problémy[[26]](#footnote-26).
4. Zajištění jednotnosti smluvních přepravních podmínek je regulatorně velmi náročné, protože v České republice dosud neexistuje, pokud je předkladatelům známo žádný precedens, kdy by byly regulací uloženy totožné smluvní přepravní podmínky nad rámec jednotnosti vyplývající právních předpisů. Existuje samozřejmě možnost takovou jednotnost uložit smluvně u služeb obecného hospodářského zájmu (veřejné služby).

**Odpovíme-li na tuto otázku NE, pak tato odpověď implikuje následující:**

1. Případné přímé odbavení, je-li zajištěno, má fakticky charakter zakoupení více jízdních dokladů na jednom místě. Cestující je přepravován za *proměnných podmínek přepravní smlouvy po dobu cesty*. Na jednotlivých částech cesty platí různé smluvní přepravní podmínky. Případně nastává i absence *jakýchkoliv smluvních přepravních podmínek* při přestupu mezi dopravními službami. Praktickým důsledkem této neexistence průběžných práv a povinností je například situace, kdy v případě ujetí přípoje ve stanici, kde je přepravní smlouva *„přerušena“* (navázány dvě přepravní smlouvy), neručí za možnost cestujícího dále pokračovat ani dopravce, který nás do přestupního bodu přepravil, ani dopravce, který měl naši cestu zajišťovat dále. Jízdní doklad může ujetím přípoje ztratit platnost a veškerá rizika mohou být připsána cestujícímu.
2. Uvědomme si však, že toto riziko podstupuje cestující veřejné dopravy v České republice běžně. Kdykoliv mimo IDS cestující přijede autobusem veřejné linkové dopravy na železniční stanici, odkud pokračuje vlakem, není jeho přepravní smlouva celistvá. Kdykoliv cestující jede na letiště, odkud pokračuje leteckou společností, letecký dopravce neručí za zpoždění pozemních dopravních služeb. Totéž platí, pokud jede cestující linkou MHD (například metra) s úmyslem použít následně místenkový dálkový autobus – *„jízdenka s místenkou“* ztratí v případě provozního rušení linky metra platnost bez náhrady a lze konstatovat, že cestující běžně toto riziko mimo uzavřený systém klasické železnice podstupují.
3. Na železnici je přesto ztráta přípoje závažný problém. Často se rozvazují přípojné vlaky v případě provozního rušení – např. v Praze je to naprosto běžná praxe[[27]](#footnote-27). Obecně je třeba řešit tento případ, přičemž není nejlepším řešením, pokud dopravce cestujícího, kterému právě ujel přípoj, pošle do kanceláře vyplnit papíry, na jejichž základě mu nakonec jako jedinou racionální variantu vrátí část ceny jízdního dokladu anebo mu nenabídne vůbec nic[[28]](#footnote-28).
4. Vycházíme však z toho, že cestující chce problém řešit konstruktivně a jeho postoj by bylo možné shrnout do vyjádření: „*Ať dopravce řeší nyní můj problém a nabídne přepravu nejbližším racionálním vlakem, který mne přiblíží cíli, bez ohledu na jeho přepravní kategorii.“* V tomto materiálu se blíže nezabýváme problémem ujetí posledního spoje, který je specifický a čekací doby a jiná zvláštní opatření tuto specifičnost respektují. Při konstrukci následujících návrhů vycházíme z výše uvedeného vzorce chování racionálního cestujícího.
5. Zejména případě odpovědi NE na tuto otázku je důležité, zda existuje jednotný přístupový bod pro vyhledání spojení a rezervaci jízdních dokladů či nikoliv. Existence takového jednotného bodu má řadu přínosů, zejména:
6. možnost cestujícího vyhledat cestu na základě objektivního vyhledání, které není ani potenciálně zatíženo případnými tržními preferencemi komerčních vyhledavačů a
7. možnost cestujícího rezervovat (a následně zakoupit) jízdní doklad různých dopravců na jednom místě, přičemž v případě, že centrální prvek toto nebude zajišťovat, trh takovou možnost může, ale nemusí vytvořit (v žádném případě by se však nemělo jednat o výlučný prodejní způsob pro jakékoliv druhy jízdného).

Existence jednotného přístupového bodu obsahujícího vyhledávač a rezervační systém se jeví jako optimální, byť nikoliv jediné řešení.

1. Celková cena za přepravu mezi dvěma body české železniční sítě se v této variantě obecně skládá z cen dílčích částí jízdného za jednotlivé přepravní smlouvy. Vznikají různé podmínky jejich uplatnění, které se mění v rámci jedné cesty. Touto volbou uzavíráme přesně vzato cestu k modelu *„jedna cena“* v intencích dokumentu Bílá kniha – Koncepce veřejné dopravy či *„společný tarif“*. Tento problém však lze určitým způsobem obejít jedním ze způsobů řešení je varianta, která bude dále nazvána jako *„Kilometrický kredit“*.

**Pouze varianta *přímá přepravní smlouva* umožňuje plnohodnotný rozsah práv z přepravní smlouvy po celou dobu přepravy. Reálně je velmi obtížně dosažitelná a pravděpodobně i porušuje princip proporcionality, neboť výsledek regulace není úměrný rozsahu a složitosti regulace. Přitom by bylo velmi obtížné dále řešit vztahy mezi navazujícími či výkonnými dopravci. Lze proto očekávat, že v České republice na položenou první otázku bude nutné odpovědět NE, a tedy nebudou nabízeny přímé přepravní smlouvy přes všechny relace.**

**Některá místa, se kterými byl tento problém konzultován, mají na tuto problematiku odlišný názor a domnívají se, že přímá přepravní smlouva je nutná s ohledem na ochranu práv cestujících (ubytování, občerstvení, odškodnění, cesta zpět zdarma a podobně).**

**Otázka druhá: Je vhodným nástrojem tarifní integrace, aby měl cestující možnost zakoupení jízdního dokladu mezi jakýmikoli dvěma body české železniční sítě, který bude otevřený pro všechny spoje určitého druhu uvedené v jízdním řádu pro určité období?**

**Odpovíme-li na tuto otázku ANO, pak:**

1. **Za prvé musí existovat *„jednotný tarif“*, který budou akceptovat všichni dopravci na službách podléhajících tarifní integraci (všechny dopravní služby, variantně například – všechny dopravní služby v závazku veřejné služby – všechny dopravní služby splňující určité podmínky – všechny dopravní služby na určité infrastruktuře a podobně). Není-li takový tarif, nemůže existovat jízdní doklad otevřený přes všechny vlaky v síti, protože je nutno si uvědomit, jak už bylo výše, že jednotliví dopravci nemusí mít (a reálně v řadě případů nemají) své služby od jiných geograficky odděleny, více dopravců může obsluhovat stejné relace. Nejedná se tedy jen o problém aditivity jízdních dokladů**[[29]](#footnote-29).
2. **Za druhé, tento systém musí umožňovat cestujícímu změnu dopravce podle nastalých okolností i v průběhu cesty. I kdyby existoval jednotný tarif, ještě to neznamená, že jízdní doklad pořízený u jednoho dopravce bude platit u dopravce jiného. Například, pokud ujede přípoj, nebude možné použít vlak jiného dopravce. Sama existence shodného tarifu u více dopravců nevytváří tarifní integraci ve smyslu odpovědi ANO na druhou otázku.**
3. Tento tarif při částečné integraci nemusí zahrnovat všechny druhy jízdních dokladů, je ale důležité, aby zahrnoval obyčejné jízdné, základní slevové kategorie, zpáteční jízdné a základní druhy časových jízdních dokladů platných na určité relaci (a popřípadě i v síti).
4. Zpracovatelé se zabývali tím, zda má tato otázka smysl v případě odpovědi NE na předchozí otázku. Není-li jedna přepravní smlouva, je obtížné si představit otevřený druh jízdního dokladu. Otevírá se však jiná možnost: zakoupením určitého specifického typu jízdního dokladu (dále jen „Voucher“) vzdáleným přístupem či u přepravní přepážky si zajišťuje cestující právo na přepravu. Na základě tohoto práva na přepravu je oprávněn nastoupit do vlaku, ve kterém uzavře přepravní smlouvu s konkrétním dopravcem (což je v principiálním souladu s přepravním právem). **Tuto variantu označme jako Kilometrický kredit.**
5. Tato varianta řeší všechny motivační příklady z kapitoly 4. U příkladu 1 nevzniká problém ani v současném stavu. U příkladu 2 si cestující zakoupí jízdní doklad, který teprve nastoupením do vlaku prokazuje uzavření přepravní smlouvy, a to u dopravce ČD v úseku Benešov – Praha, u vybraného dopravce v úseku Praha – Ústí, u dopravce ČD i na zpáteční cestě. Bude-li doklad platný na základě tarifu a smluvních přepravních podmínek všech dopravců, bude možné jej využít i v případě ujetí přípoje.
6. Varianta Kilometrický kredit jako esenciální podmínku vyžaduje *právní posouzení způsobu prodeje Voucherů*. Tyto dokumenty mají charakter, který se neliší od jízdního dokladu, ale není předem stanoveno, se kterým dopravcem bude přepravní smlouva následně uzavřena. Přepravní smlouva je uzavřena teprve v okamžiku, kdy s tímto Voucherem cestující nastoupí do vozidla.
7. Zvláštní otázkou je finanční *odpovědnost za výnosy plynoucí z prodeje Voucherů*. Podle různých variant může být tato problematika řešena různým způsobem, například v případě zřízení jednotného přístupového bodu se nabízí, aby toto riziko nesl subjekt provozující tento systém s garancí státu, toto riziko je následně distribuováno na smluvní prodejce.
8. Varianta Kilometrický kredit dále jako esenciální podmínku vyžaduje vyřešit *způsob uznávání Voucherů*, podíl jednotlivých dopravců na ceně Voucheru. V principu lze uvést, že uznávání Voucherů je dáno množinou dopravních služeb, které jsou tarifně integrované. Cena Voucheru by se obecně měla skládat z nástupní sazby (která například připadne prodejci Voucheru) a jízdní sazby vztažené zpravidla na jeden kilometr (která v rozsahu ujetých kilometrů náleží jednotlivým dopravcům vykonávajícím přepravu). Tato otázka vyžaduje rovněž bližší posouzení.
9. Varianta Kilometrický kredit dále jako čtvrtou esenciální podmínku vyžaduje vyřešit *zúčtování výnosů, označované zpravidla jako „clearing“*. Tento clearing je jednou z důležitých funkcí centrálního prvku, který v této variantě musí vzniknout. Pro clearing musí být k dispozici potřebná data, ze kterých je zřejmé, jaký dopravce provedl dopravní službu v jakém rozsahu.
10. Podmínkou efektivní implementace varianty Kilometrický kredit, je skutečnost, že ve vlacích nebude vyžadována (explicitně ani implicitně) povinná rezervace. Fakultativní rezervace je prostředkem k zajištění požadovaného místa, nikoliv reálnou nutností pro přepravu.
11. Nabízí se řešení, obdobné jako v případě diskusí o tarifní spolupráci v rámci linky R27. U soutěžených relací může být dopravce povinen jízdní doklad prokazatelně označit. U přímo sjednaných relací výhradně s dominantním dopravcem se nabízí po přechodnou dobu možnost, že bude očekáváno, že jízdní doklad, nebyl-li prokazatelně označen pro soutěžené relace, byl využit u dopravních služeb v rámci přímého zadání. Tato varianta však může být poněkud problematická na relacích, kde jezdí i další dopravci a měla by být postupně nahrazena určitým typem validace na všech konkurenčních relacích. Zdá se, že musí být v cílovém řešení nahrazena prokazatelným označením u všech dopravních služeb.
12. Varianta Kilometrický kredit nevyžaduje jako podmínku svého vzniku existenci jednotného přístupového bodu, umožňujícího vyhledání spojení a rezervaci (resp. zprostředkovaně i prodej) jízdních dokladů. Vytvoření jednotného přístupového bodu je však velkým přínosem pro orientaci cestujícího v případě této varianty a jeví se věcně jako vhodné k dalšímu sledování[[30]](#footnote-30).
13. Tarif používaný pro Kilometrický kredit může vzniknout tím, že jeho používání
14. akceptují všichni dopravci na základě svého podnikatelského rozhodnutí,
15. uloží orgán veřejné správy např. cenovým rozhodnutím (obecné pravidlo) či podmínkami provozování drážní dopravy (licence), nebo
16. sjedná orgán veřejné správy prostřednictvím určitého typu smlouvy o veřejných službách (tzv. tarifní závazek zakotvený ve smlouvě).
17. U varianty a) je velmi problematické se domnívat, že k takovému rozhodnutí dojdou všichni dopravci na základě téhož vlastního komerčního uvážení[[31]](#footnote-31).
18. U varianty b) vzniká několik problémů. Uložený tarif by měl být komerčně vhodný, nikoliv nadměrně sociální či naopak zcela netržní (vysoko nad tržní cenou). Avšak orgány veřejné správy neprojevují zpravidla dostatek tržního citu na stanovení jeho výše, zejména pro účely nadregionální dopravy. Také je třeba upozornit, že nařízení č. 1370/2007 hovoří v článku 3 odst. 2 o stanovení *maximálních tarifů*, nikoliv *stanovení tarifů* jako takových. Stanovení tarifní integrace jako podmínky přístupu k podnikání (licence) je třeba z dalších úvah vyloučit pro rozpor s unijním právem (např. směrnicí 34/2012/EU).
19. Z pohledu práva Evropské unie není zcela zřejmé, jak správně kompenzovat obecné pravidlo. Vždy se situace porovnává s tržní situací, kdy by závazek nebyl uložen. Problém vzniká v tom, že orgány veřejné správy by musely prokázat, že jimi stanovená *výše základního tarifu je tržní a tedy dopravcům nevzniká žádná újma ani tarifní závazek* (popřípadě že újma vzniká a v této správné výši je všem kompenzována). To by muselo být prokazováno zřejmě opakovanými studiemi (např. stranami přesvědčenými o tom, že nastavená výše tarifu je nižší než tržní a tedy má být předmětem kompenzace ze strany orgánu veřejné správy, který o obecném pravidle rozhodl). K tomu lze doplnit, že nařízení č. 1370/2007 o veřejných službách stanoví, že *„příslušný orgán poskytne provozovatelům veřejných služeb kompenzaci za čisté finanční dopady, pozitivní nebo negativní, na náklady a příjmy, které vznikly při plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací“* v souladu s dalšími články nařízení a jeho přílohou. Povšimněme si, že poněkud obdobné problémy již dnes vznikají u nařízených slev z jízdného a začínají vznikat i kolem režijních slev na železnici, které aktuálně MD ukládá ČD, takže se jedná ryze praktické, jimž bude resort dopravy stále více čelit. Pokud by byl schopen stanovit reálné vyrovnání, popřípadě prokázat, že trh nenarušil, je varianta b) možná, v opačném případě nikoliv.
20. Zbývá aktivita vymezená ve variantě c) ohraničená následujícími omezeními. Sjednání smlouvy o veřejných službách je dvoustranný akt soukromoprávní povahy. U přímých smluv by s touto povinností musel souhlasit dopravce ČD v rámci dvoustranného smluvního ujednání. U veřejných služeb komerčního charakteru je separátní uzavření smlouvy o veřejných službách, jejímž předmětem je pouze plnění tarifního závazku, zatíženo stejnými problémy, které byly vymezeny ve variantě 1). Nelze vyloučit, že realizace tohoto řešení narazí u komerčních služeb na nepřekonatelné problémy při implementaci, pokud nebude zvolen koncesní model. U veřejných smluv sjednávaných s kraji není úplně jisté, že by tuto povinnost akceptovalo vše 14 krajů, jedná se tedy o podobný problém jako u komerční dopravy. Po stanovení jasných standardů lze uložit i formou memoranda. Obecně vzniká opět podobný problém s komerční vhodností tarifu. Rozdílně od varianty b) má vstupuje dopravce do této situace na smluvním základě, což tuto variantu staví právně do poněkud odlišné situace.
21. Nelze v této variantě nevidět rozdíl mezi smlouvami s různou dělbou výnosového rizika. U tzv. *brutto* smluv bude dopravci tarif lhostejný a bude jistě připraven přistoupit na jakýkoliv, neboť kompenzace případné ztráty z aplikace tarifu vyrovnává. U *netto* smluv, a to zejména soutěžených, bude požadovat dopravce znát smluvní pravidla pro vývoj tarifu na celou dobu trvání smlouvy dopředu, jinak by byla nabídková dokumentace zatížena neurčitostí.
22. **Jediným racionálním řešením tohoto problému je stanovení výše základního tarifu činností veřejné správy na základě důkladné expertní analýzy trhu. I tak existuje obtíž, že takto jednou stanovený tarif bude obtížné předem neurčeným způsobem měnit. Není problém jej navyšovat předem známými veličinami (například inflací), ale je problém jej změnit s ohledem na změnu tržního chování cestujících, protože „netto“ nabídková řízení (jiná u dálkové dopravy nelze předpokládat) musí mít důležitá pravidla stanovená předem a smlouvy dobíhají asynchronně (nekončí všechny najednou).** Uvedené skutečnosti nebrání trhu nabízet i jiné tarifní produkty směrem dolů. Smlouvy o veřejných službách by měly obsahovat určitou *„záchrannou brzdu“*, spočívající v možnosti jednostranné změny tarifu s alespoň hrubými obrysy, jak se bude do nejbližšího přesoutěžení taková změna dopravcům oznámila a projednala. Takové zásahy by měly být však prováděny pouze ve výjimečných případech, kdy dlouhé roky běžící *„národní tarif“* je zcela mimo tržní situaci. Hrozí vždy určité riziko využití této možnosti ne zcela předvídatelným a snad i ne zcela adekvátním způsobem[[32]](#footnote-32).

**V případě odpovědi ANO by bylo nutné blíže jednotlivé cesty blíže vymezit, ale již v tuto chvíli lze uvést, že varianty a) a b) jsou pravděpodobně neprůchodné a jako jediná možná se jeví varianta c), tedy sjednání „průběžného tarifu“ na základě smluv o veřejných službách. Zdůrazňujeme, že se vůbec nezabýváme variantou, že by jiné (například i ne-průběžné) tarify nebyly přípustné, neboť tuto variantu pokládáme za rozpornou s cenovými předpisy i čistým úsudkem – není absolutně žádný důvod, proč by dopravci neměli být oprávněni kromě „průběžného tarifu“ nabízet i jiné tarify, které budou například vázány jen na jejich dopravní služby či na konkrétní vlak, obdobně jako jízdní doklady *„Advanced“* ve Velké Británii, *„Sparbilette“* ve Švýcarsku, *„Minipris“* v Norsku a podobně.**

**Naopak odpovíme-li na otázku 2 NE, pak:**

1. Dostáváme se do situace, ve které pokládáme za potřebný vznik ucelené přepravní smlouvy mezi každými dvěma body české železnice, ale nepokládáme za potřebnou úplnou otevřenost jízdních dokladů[[33]](#footnote-33).
2. Předpokládá se, že i v tomto případě bude existovat přístupový bod k jízdním dokladům, kde tento doklad pořídíte na jednom místě. Vaše cena může být zcela odlišná u vlaků různých společností, nebo i u jednotlivých vlaků. Při přestupu v Praze můžete mít určitá práva, pokud se na předchozí otázku odpoví ANO, avšak nebude-li ucelená přepravní smlouva, vede takto varianta k úplné smluvní i tarifní roztříštěnosti[[34]](#footnote-34).
3. Nejproblematičtější na této variantě je skutečnost, že velmi limitovaně řeší pravidelné dojíždění, kdy by cestující na krátkém úseku rád využíval spoje různých dopravců za paušální jízdní doklad (například týdenní či měsíční jízdní doklad). Tato varianta sice snad umožňuje vydání jízdního dokladu mezi kterýmikoliv body české železniční sítě, ale explicitně nemusí umožnit jízdní doklad Kolín – Praha, platný pro všechny vlaky. Je otázkou, nakolik je tento problém pravidelného dojíždění mimo IDS reálně palčivý a určitým způsobem by měl být řešen.

**Pokud na otázku 2 odpovíme NE, reálně neřeší o mnoho více případů, než varianta dnešní. Pro rozhodnutí ANO/NE u tohoto bodu je klíčové, zda lze abstrahovat od obtíží pravidelně dojíždějících klientů na dráhách operovaných více dopravci. Pokud tento problém není nutné řešit, jedná se o variantu vhodnou a naopak. Předkladatelé se domnívají, že na druhou otázku je proto potřebné odpovědět alespoň částečně ANO, neboť absolutní absence společných tarifů vede v situaci velmi podobnou současnému stavu, což je stav, který byl vyhodnocen jako neuspokojivý.**

**Jako perspektivní se jeví varianta „Kilometrický kredit“ spočívající v možnosti pořídit s určitý typ Voucheru, který bude následně platit na všech tarifně integrovaných službách. Budou-li tyto doklady prodejné přes společné rozhraní, bylo by účelné, kdyby přes toto rozhraní by byly prodejné i jízdní doklady IDS, čímž by bylo vyřešeno mimo jiné i zapojení MHD většiny velkých měst. V takovém případě je třeba na základě samostatného projektu odpovědět na pět základních otázek, kterými jsou 1) právní posouzení prodeje Voucherů, 2) odpovědnost za výnosy, 3) způsob jejich uznávání, 4) způsob clearingu a 5) způsob stanovení tarifu.**

**9. Zřízení celostátního tarifu formou brutto smluv**

1. Existují názory, že vhodným a navíc snadným řešením tarifní integrace je vybudování brutto systému veřejné dopravy v České republice. Tento systém má tu vlastnost, že rizika a příležitosti, spojená s vývojem výše výnosů v čase jsou na straně objednatele. Ve smlouvách o veřejných službách je u brutto smluv fixována položka (náklady + přiměřený zisk), tzv. „*cena dopravního výkonu*“. Protože je tato částka ve smlouvě fixována, výnosy fakticky nejsou v brutto systému smluv starostí dopravce. Dopravci je totiž podle skutečnosti doplacena vždy taková částka, kterou nekryjí výnosy.
2. Takové smlouvy MD v nadregionální dopravě neuzavírá. Tato varianta je typická pro IDS (ale povšimněme si, že ani tam se na železnici dosud široce neužívá). Protože se o výnosy nesoutěží, jsou dopravci lhostejné. Dopravce proto při plnění smlouvy přistoupí na jakýkoliv alespoň trochu rozumný[[35]](#footnote-35) tarif. Zřízení celostátního IDS na základě brutto smluv by bylo procesně jednodušší. Ale za výnosnost české železnice by odpovídali v plném nebo alespoň dominantním rozsahu nikoliv dopravci, ale objednatelé. Uvedený model MD nepředpokládá využívat ani v buducnosti, i když by tarifní integraci usnadnil. Zpracovatelé se domnívají, že pro to má závažné důvody:
3. Riziko, které je ve Švýcarsku často označováno jako vznik systému *„Behörde ÖV“*, tedy „*úřední veřejné dopravy*“. Tím, že dopravce není konfrontován s vývojem výnosů v čase, není pro něj z ekonomického pohledu spokojenost cestujícího klíčovým faktorem (samozřejmě nelze vyloučit, že někteří dopravci vyjdou cestujícím vstříc pro zachování dobrého jména firmy, ale není tady po dobu kontraktu žádná přímá ekonomická motivace). Tím vzniká veřejná doprava, jejímž smyslem není uspokojit cestujícího, toliko provozovat službu podle předem daných standardů. Ale ukazuje se, že *„úsměv průvodčího“* a kvalita doprovodných služeb obecně je u dálkové dopravy naprosto zásadní. Čím má doprava více regionální charakter, tím se tento problém zmenšuje. Pokud se jedná o MHD, tam je výše jízdného de facto politickým rozhodnutím, a tedy je smlouva typu brutto úplně běžná neboť její výhody tento argument převáží.
4. Skutečnost, že u objednatelů nebude výše kompenzace (tedy výše prostředků, které za provozování služeb zaplatí) předem jasná. Teprve po skončení účetního období objednatel zjistí, kolik za službu vlastně zaplatí (podle skutečné výše výnosů). Plánování veřejných výdajů má potom vážné obtíže, zejména na celostátní úrovni, kde je nutné výdaje jednotlivých kapitol státního rozpočtu předem plánovat. Vede to k velkým rezervám, které se následně vracejí po skončení rozpočtového roku do státního rozpočtu, ale musí být jako rezerva rozpočtovány a k dispozici a do poslední chvíle se neví, zda nebudou potřebné, popřípadě zda dokonce nebyla rezerva příliš malá.

Velmi zjednodušeně lze uvést, že zpravidla čím výnosy činí menší procentní část nákladů na zajištění dopravy, tím je problém menší a opět například u MHD, kdy výše krytí nákladů výnosy může činit i pouhých 20-30%, je tento argument výrazně méně zásadní. Čím vyšší úlohu výnosy hrají, tím je tato otázka závažnější. Ale tento příměr platí pouze částečně, spíše pro systém jako celek, i některá příměstská autobusová doprava má krytí nákladů výnosy vysoké a přesto je uzavírána formou brutto smluv.

1. V minulosti docházelo u brutto smluv k velkým rozdílům mezi předpokládanými a skutečnými výnosy. Příkladem je vysoutěžená relace Liberec – Harrachov, na které došlo k masivnímu úbytku výnosů po vypsání brutto smlouvy. Přitom dokladovatelnost správného přiřazení výnosů je u dopravců dosud velmi malá. Je třeba si plně uvědomit, že uzavřením brutto smlouvy plnou odpovědnost za výši výnosů přebírá objednatel. Tedy musí mít nástroje k tomu, aby dohlédl na správní přiřazení („jeho vlastních“) výnosů a mohl takovou skutečnost snadno později ověřit. To se jeví u dálkové dopravy jako velmi obtížné.
2. Nadregionální doprava je často v úzkém tržním kontaktu s komerční (zejména autobusovou) dopravou. Tato doprava je velmi flexibilní z hlediska tvorby ceny. Smyslem objednávané dopravy sice není těmto službám konkurovat, ale celkové tržní prostředí tyto služby nutně spoluvytvářejí a nelze je zcela pominout.

Pokud by vlivem posílení faktoru „Behörde ÖV“ byly tarify objednávané nadregionální dopravy zcela nepružné, úředně či politicky stanovené, pak mají při spoluexistenci v tomto tržním prostředí objednávané služby závažné obtíže s přizpůsobením objektivní tržní situaci. Na druhé straně, může docházet i k opačnému extrému, kdy úředně či politicky zvolený tarif může být v přímém rozporu s tržními zájmy veřejné dopravy, což nelze vyloučit nyní například ve Slovenské republice.

1. Proto jsme v situaci, kdy na národní úrovni důvodně předpokládat, že i v budoucnu budou v nadregionální železniční dopravě uzavírány smlouvy charakteru „netto“. Regionální objednatelé však budou preferovat různé dělby výnosového rizika. U brutto smluv (zejména u velkých IDS) bude logická snaha regionálních objednatelů omezit vlastní tarify dopravce kromě smluvně sjednaného tarifu. To však může znamenat další tarifní rozpad: zatímco na vlacích v objednávce státu bude tarif dopravce, tento tarif nebude platný pro vlaky regionální dopravy. Toto je velmi problematický model veřejné dopravy v ČR.
2. Ideální model z hlediska (některých) krajů: V rámci kraje pouze tarif IDS (na základě zvláštních smluv), v rámci mezikrajských přeprav *„celostátní průběžný tarif“.*
3. Ideální model z hlediska státu: Všude *„celostátní průběžný tarif“*, který může být doplněn na základě zvláštních smluv tarify IDS.
4. Vhodný minimální kompromis:

* Pokud možno by na síti české železnice měl platit průběžný železniční tarif.
* Pokud to není možné zajistit (například je to u brutto smlouvy problematické) a zároveň bude integrován příslušný tarif IDS do systému (bude možné vydat jízdní doklad IDS v rámci národního standardu), lze jednat o tom, že na *dráhách, které jsou obsluhovány pouze regionální dopravou*, bude akceptován pouze tarif IDS (cestující pak zaplatí lomené jízdné a da facto uzavře dvě přepravní smlouvy). Například, na dráze Praha – Dobříš může teoreticky platit pouze tarif IDS, bude-li technologicky integrován.
* Lze případně diskutovat o předchozí bodu i u *relací* které nejsou obsluhovány vůbec dálkovou dopravou. Například, na relaci Brno – Adamov lze diskutovat o výlučné platnosti tarifu IDS. Další rozmělňování národního tarifu (například jeho neplatnost na relaci Brno – Blansko) se jeví z pohledu předkladatelů jako naprosto nevhodné.

*Nyní si ukažme takový kompromis v praxi. Představme si zjednodušeně, že Kilometrický voucher bude za 1 Kč = 1 km (ve skutečnosti bude zřejmě připočítána nějaká nástupní sazba, kterou zde zanedbáváme). Veškerá regionální doprava a vlaky linky R13 (Brno – Břeclav – Olomouc) a R19 (Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno) budou integrovány v IDS Jihomoravského kraje (JMK). Jízdní doklady IDS JMK budou rezervovatelné (prodejné) i přes centrální prvek. Jiné IDS ani akční jízdní doklady dopravců neuvažujeme. Linka expresního segmentu Ex3 (Praha – Brno – Břeclav) bude provozována mimo IDS JMK a v úsecích Česká Třebová – Brno a Brno – Břeclav bude projíždět bez zastavení. Rychlíky linek R13 a R19 zastavují ve všech rychlíkových stanicích, mj. linka R19 v Březové nad Svitavou na hranici IDS JMK a linka R13 v žst. Zaječí. Na dráze Brno – Moravský Krumlov je provozována pouze regionální doprava.*

*Kilometrické vzdálenosti jsou: Praha – Břeclav 314 km, Praha – Brno 255 km, Brno – Zaječí 40 km, Praha – Březová nad Svitavou 198 km.*

*Jízdní doklad IDS JMK v relacích (jedná se jen o modelový příklad):*

* *Brno – Břeclav bude stát 55 Kč,*
* *Březová nad Svitavou (první rychlíky obsluhovaný bod IDS JMK) – Břeclav 110 Kč,*
* *Brno – Zaječí 35 Kč,*
* *Březová nad Svitavou – Zaječí 85 Kč,*
* *Brno - Moravské Budějovice 30 Kč,*
* *Březová nad Svitavou- Moravské Budějovice 80 Kč.*

***Příklad 1 Praha – Břeclav*** *Flexibilní Na spoj*

*Spojení pouze Ex3 (není integrace IDS) 314 km =* ***314 Kč******314 Kč***

*Spojení Ex3/R13 (v R13 integrace IDS)* ***314 Kč*** *255+55 =* ***310 Kč***

*Spojení R19/R13 (plná integrace IDS)* ***314 Kč*** *198+110 =* ***308 Kč***

*Vysvětlení: Stanoví se nejprve výše flexibilního tarifu, který bude platný pro všechny kombinace dopravních služeb. V tomto případě je to jedině tarif kilometrický, neboť ve vlacích Ex3 jiný tarif neplatí. Následně se stanoví pro každý spoj konkrétní nejnižší tarif. U vlaku Ex3 není jiná nabídka, a proto se tarif na konkrétní spoj rovná tarifu flexibilnímu. U kombinace Ex3 (Praha – Brno) a R13 (Brno – Břeclav) se pro úsek Brno – Břeclav uplatí tarif IDS JMK, neboť je o 4 Kč levnější a vlaky v Brně zastavují (je možné lámání tarifů). V případě kombinace jízdy vlaky linek R19/R13 se použije kilometrický tarif v úseku Praha – Březová nad Svitavou a tarif IDS JMK v úseku Březová nad Svitavou – Břeclav, neboť tato kombinace je výhodnější a vlak linky R19 integrovaný do IDS JMK v Březové nad Svitavou zastavuje (tudíž zde lze tarify navázat).*

***Příklad 2 Praha – Zaječí***

*Spojení Ex3/R13 (v R13 integrace IDS) 255+35 =* ***290 Kč****[[36]](#footnote-36)* ***290 Kč***

*Spojení R19/R13 (plná integrace IDS)* ***290 Kč*** *198+85 =* ***283 Kč***

*Vysvětlení: Stanoví se nejprve výše flexibilního tarifu, který bude platný pro všechny kombinace dopravních služeb. V tomto případě je to tarif kilometrický v úseku Praha – Brno a tarif IDS JMK v úseku Brno – Zaječí, neboť je tato kombinace výhodná a je použitelná ve všech variantách spojení. Následně se stanoví pro každý spoj konkrétní nejnižší tarif. V případě kombinace jízdy vlaky linek R19/R13 se použije kilometrický tarif v úseku Praha – Březová nad Svitavou a tarif IDS JMK v úseku Březová nad Svitavou – Zaječí, neboť tato kombinace je výhodnější a vlak linky R19 integrovaný do IDS JMK v Březové nad Svitavou zastavuje (tudíž zde lze tarify navázat).*

***Příklad 3 Praha – Moravský Krumlov***

*Spojení Ex3/regionální 255 + 30 =* ***285 Kč******285 Kč***

*Spojení R19/regionální (plná integrace IDS)* ***285 Kč*** *198+80 =* ***278 Kč***

*Vysvětlení: Stanoví se nejprve výše flexibilního tarifu, který bude platný pro všechny kombinace dopravních služeb. V tomto případě je to tarif kilometrický v úseku Praha – Brno a tarif IDS JMK v úseku Brno – Moravský Krumlov, neboť je tato kombinace použitelná ve všech kombinacích spojení. Následně se stanoví pro každý spoj konkrétní nejnižší tarif. V případě kombinace s jízdou vlakem linky R19 se použije kilometrický tarif v úseku Praha – Březová nad Svitavou a tarif IDS JMK v úseku Březová nad Svitavou – Moravský Krumlov, neboť tato kombinace je výhodnější a vlak linky R19 integrovaný do IDS JMK v Březové nad Svitavou zastavuje (tudíž zde lze tarify navázat).*

*Možnou variantou je, že automaticky bude tarif IDS aktivně nabízen pouze při cestách výhradně po integrovaném území a lomeně pouze na dopravních službách, na jejichž části průběžný tarif není k dispozici (a to na této části). To by mohlo snížit v některých případech výši tarifní „protarifovací“ ztráty. Pak ale mohou vzniknout komerční vyhledávače, které budou cestujícím nabízet tarify nižší, což může být na úkor dobrého jména centrálního prvku. Je otázkou, zda toto doporučit.*

**Z motivačních příkladů jasně vyplývá, že je potřebné, aby přinejmenším do bodů nadregionální železniční dopravy byl nabízen nějaký průběžný tarif. Lze si představit, že na dráhách, které nejsou vůbec obsluhovány nadregionální dopravou nebo na relacích, do kterých nadregionální doprava nejezdí, by mohl být případně v rámci kompromisního řešení preferován tarif jiný, v závislosti na volbu odpovědí na následující klíčové otázky. Ale např. do bodu Břeclav musí být možné zakoupit jízdní dopad na základě „*celostátního průběžného tarifu*“ jinak budou platit jiné podmínky pro regionální a jiné pro dálkovou dopravu.**

**10. Co z těchto úvah vyplývá?**

Česká republika má kromě nulové varianty řadu možností, které zde principiálně shrnujeme do čtyř základních a uvádíme s jejich stručným hodnocením:

1. **Je v zájmu samotného dopravního (popřípadě železničního) sektoru, aby si pravidla vybudoval sám. Úlohou veřejné správy je stanovit standardizované rozhraní pro jízdní doklady a jejich odbavovací zařízení a vybudovat portál, ve kterém lze jízdní doklady pořídit na jednom místě na základě tohoto jednotného rozhraní.** Úloha se redukuje na telematickou úlohu, jak zajistit standardizované datové rozhraní a případně vybudovat přístupový bod z hlediska cestujících k jízdním dokladům. Tato varianta nikterak nezaručuje, že v rámci české železniční sítě uzavřete jednu přepravní smlouvu mezi kterýmikoliv dvěma body. Ke svému jízdnímu dokladu se však dostanete na jednom místě a pro žádný subjekt nebude možné uvádět, že jeho pozitivní přístup k tarifní kooperaci naráží na limity z hlediska technologií jízdních dokladů. ***(odpovědi na klíčové otázky NE/NE)***
2. **Je třeba požadovat po dopravcích, aby byli schopni sjednat průběžné smluvní přepravní podmínky pro přepravu mezi kterýmikoliv dvěma body české železniční sítě. Tyto podmínky nebudou zahrnovat tarify, tedy ani cenu jízdních dokladů, ani podmínky, za nichž se tyto ceny budou uplatňovat.** Jedná se o právní a telematickou úlohu, která kromě úkolů uvedených ve variantě A. zahrnuje právní prostředí vedoucí k aditivnosti či určitému stupni jednotnosti smluvních přepravních podmínek. V této variantě budete schopni mezi kterýmikoliv dvěma body české železniční sítě schopni uzavřít jednolitou přepravní smlouvu, avšak nemusíte být schopni dosáhnout toho, že Váš jízdní doklad bude otevřený, nemusí platit na všechny vlaky určitého druhu v síti. ***(odpovědi na klíčové otázky ANO/NE)***
3. **Je třeba požadovat po dopravcích, aby bylo možné sjednat celistvou přepravní smlouvu, která bude otevřená pro všechny vlaky, jezdící v určitém období mezi určitými tarifními body na české železniční síti.** Tato varianta vede na stanovení *„jednotného tarifu“*, který bude tyto podmínky splňovat. Vlastností této varianty není vyloučení jakýchkoli jiných tarifních nabídek. Je třeba upozornit, že není zřejmé, zda by kraje byly připraveny takový tarif do svých smluv zakomponovat, patrně by se muselo jednat o smlouvy mezi MD a dopravci, pravděpodobně s nulovým finančním plněním, opět je otázka ochoty dopravců tento systém akceptovat. Nicméně varianta nařízení či očekávání jejich podnikatelského rozhodnutí naráží rovněž na značné limity. Tato úloha je velmi komplexní: dopravně-inženýrská, právní a informatická. ***(odpovědi na klíčové otázky ANO/ANO)***
4. **Jedinou klíčovou otázkou je existence průběžného tarifu. Cestující nemusí být obecně konfrontován se stejnými přepravními podmínky ani mít smluvní garance přestupů. Co je důležité, aby existovaly určité tarifní kategorie, které umožní využití určitého „Voucheru“ na jízdní doklad nastoupením do vlaku jakéhokoliv dopravce.** Reálně to znamená, že bude nutné řešení centrálního prvku, lze dále zvážit, zda by bylo výhodné vybudovat jednotný přístupový bod k jízdním dokladům, ale zároveň bude možné si pořídit doklad, který bude mít charakter určitého voucheru. Nastoupením s tímto voucherem do vlaku příslušného dopravce bude uzavřena přepravní smlouva ***(odpovědi na klíčové otázky NE/ANO)***

**Jako mimořádně zajímavá se pro implementaci jeví varianta D.**

**11. Dílčí kroky k realizaci cíle**

Při zvážení nutnosti zasahování do práv všech subjektů na jedné straně a ochrany práv zákazníků na straně druhé lze doporučit následující postup.

1. **Podrobné posouzení varianty D (včetně možnosti „Kilometrický kredit“) z hlediska její realizovatelnosti**

Má-li být použita varianta odpovědí na klíčové otázky NE/ANO, je třeba provést právní a ekonomickou analýzu zaměřenou zejména na pět základních otázek, kterými jsou 1) právní posouzení prodeje Voucherů, 2) odpovědnost za výnosy, 3) způsob uznávání Voucherů, 4) způsob clearingu a 5) způsob stanovení tarifu. Ukáže-li analýza nemožnost řešení či výrazná rizika tohoto způsobu řešení a zároveň se ukáže jiná schůdnější cesta, je třeba v rámci kroku 1 prověřit další možnosti řešení dané problematiky a případně tomu uzpůsobit další průběh projektu.

***Výsledek kroku 1: Bude zřejmé, zda varianta D je realizovatelná, nebo je třeba zvolit odlišný přístup k dané problematice. Časový předpoklad: zakázka do konce roku 2016.***

1. **Zřízení projektového manažera**

Na základě výsledku bodu 1 bude zřízen projektový manažer, který bude pověřen dalšími kroky. (Pro tuto činnost je možné využít například státní podnik CENDIS či jinou obdobnou entitu.)

***Výsledek kroku 2: Pro projekt bude vybrán manažer. Časový předpoklad: 1. pololetí 2017.***

1. **Vytvoření jednotné datové struktury jízdního dokladu**

V kontextu úkolů vyplývajících z Bílé knihy – Koncepce veřejné dopravy i dopravní politiky České republiky je třeba vybudovat činností státní správy *„rozhraní“*, které bude použitelné pro všechny jízdní doklady v České republice. Každému jízdnímu dokladu by měla být přiřazena jeho datová podoba, která technologicky umožní vydání i přečtení jakýmkoliv dopravcem v České republice. Této datové podobě by měla být přiřaditelná papírová podoba i elektronická podoba, využitelná pro nahrání na elektronický nosič jízdního dokladu. Bylo by účelné, pokud by toto rozhraní bylo kompatibilní se systémem používaným velkými železničními podniky v okolních státech (například ÖBB, DB). Tuto veřejnou zakázku by měla iniciovat státní správa, popřípadě jiná entita s veřejným vlastnictvím.

***Výsledek kroku 3: Pro dopravce je technologicky možné, aby jízdní doklad jiného dopravce přečetli, akceptovali a popřípadě jej i vydali. Zda tak budou činit, tento bod neřeší.***

1. **Vytvoření centrálního prvku pro clearing**

S myšlenkou zapojení více dopravců do systému je spojena myšlenka jednoho místa, na kterém bude možné provést finanční zúčtování. Je důležité, aby vlastnická práva k celému systému získal stát. V této souvislosti je potřebné řešení problematiky validace Voucherů (jak právní, tak i telematická úloha). Cílem je systém, který umožní existenci Voucherů, umožňujících jízdu s různými dopravci.

***Výsledek kroku 3: Existuje centrální prvek, který umožňuje zúčtování jízdních dokladů, pokud se na něm dopravci dohodnou. Jejich dohodu tento bod neřeší.***

1. **Případné vybudování jednotného přístupového bodu pro vyhledání spojení a rezervaci jízdních dokladů, jakož zprostředkovaně i jejich prodej**

Přestože existují komerční produkty (jak v specificky dopravním oboru, tak obecně na trhu vstupenek), které se specializují na síťový prodej vstupenek či jízdních dokladů, jízdní doklad na veřejnou dopravu je specifická (není to *„lístek do kina“*). Z pohledu zpracovatelů se existence takového bodu jeví jako účelná a mělo by být zvážena její potřebnost a začlenění do centrálního prvku podle bodu 4. Nabízí se propojení s celostátním informačním systémem o jízdních řádech.

***Výsledek kroku 5: Pro dopravce je možné, aby umožnili prodej svých jízdních dokladů prostřednictvím jednotného přístupového bodu. Tento bod bezprostředně neřeší, za jakých podmínek a za jakou cenu budou tyto jízdní doklady prodávány.[[37]](#footnote-37)*** ***Časový předpoklad pro kroky 3-5: cca do poloviny roku 2018.***

1. **Smluvní zajištění uznávání jízdního dokladu pro vlaky v objednávce státu**

Klíčovou otázkou je, zda všichni dopravci budou muset mít smlouvu s provozovatelem tohoto systému, či jejich participace bude ponechána na smlouvě s objednatelem dopravy, či jejich podnikatelském rozhodnutí.

Zdá se, že smluvní sjednání uvedeného systému je průchodnou, ale složitou možností. Na relacích, kde jezdí v objednávce státu více dopravců, je nutné zajistit, aby se jízdní doklad vydaný v rámci určitých produktů (druhů jízdních dokladů) choval jako voucher, který povede k uzavření přepravní smlouvy nástupem do vozidla s předem neznámým dopravcem[[38]](#footnote-38).

Jednotný tarif nezabraňuje zvláštním nabídkám dopravců směrem dolů, stanoví se například pro určité flexibilní jízdní doklady, zatímco jiné druhy jízdních dokladů nepodléhají žádné regulaci. Jednotný přístupový portál nezabraňuje jiným způsobům prodeje. Upozorňujeme, že budou-li se v České republice uzavírat dlouhodobé netto smlouvy, musí být způsob stanovení tarifní regulace znám předem na celé období uzavírání těchto smluv o veřejných službách, jinak tyto smlouvy zatěžuje neúměrným rizikem, spojeným s vývojem regulace výnosů.

***Výsledek kroku 6: Národní železniční portál, vzniklý na základě bodů 3 až 5, umožňuje vedle vyhledání spojení i rezervaci a zprostředkovaně i prodej jízdního dokladu, a to realizací bodu 6 na tarifní produkty, které budou společné pro všechny dopravce a budou sloužit jako voucher pro uzavření přepravní smlouvy s kterýmkoliv dopravcem v objednávce státu.***

1. **Rozšíření kroku 5 na dopravní služby, které objednávají kraje**

Je účelné, aby se k systému vzniklému na základě předchozích kroků připojily kraje České republiky a uložily využívání uvedeného systému všem dopravcům v závazku. Zároveň by měl systém plně zahrnout důležité integrované dopravní systémy, čímž by mělo být možné pořídit například jízdní doklad Praha – Mikulov, ve kterém by v úseku Praha – Šakvice jel cestující vlakem dálkové dopravy a v úseku Šakvice – Mikulov jel cestující autobusem IDS JMK.

***Výsledek kroku 7: Systém zahrnuje všechny objednávané vlaky a klíčové IDS. Časový předpoklad pro kroky 6-7: do konce roku 2019.***

1. **Rozšíření bodu 5 na komerční dopravní služby**

Tento způsob řešení, má-li být efektivně celoplošně rozšířen na komerční dopravní služby, vyžaduje zřízení koncesního modelu, který bude pojednán v samostatném materiálu. Do realizace koncesního modelu někteří komerční dopravci mohou do uvedeného systému dobrovolně vstoupit.

***Výsledek kroku 8: Systém potenciálně zahrnuje všechny spoje v síti. Předpokládaný harmonogram: průběžně dle možností a zájmu.***

**Vzhledem k tomu, že drtivá většina smluv o veřejných službách v železniční dopravě končí v prosinci 2019, jeví se jako potřebné stanovit principy řešení této problematiky v průběhu následujících tří let.**

1. Například dopravce Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., provozující dopravu na úzkorozchodných dráhách v jižních Čechách. [↑](#footnote-ref-1)
2. České dráhy, a.s. [↑](#footnote-ref-2)
3. Správa železniční dopravní cesty, s.o. [↑](#footnote-ref-3)
4. Zejm. směrnice 2012/34/EU o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. [↑](#footnote-ref-4)
5. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. Zákon o dráhách de facto otevřel hospodářské soutěži i vnitrostátní osobní železniční dopravu, ačkoliv to učinit nemusel. Lze se domnívat, že se předpokládalo, že železniční dopravu bez smlouvy o veřejných službách nelze provozovat, nicméně praxe na relaci Praha – Ostrava přesvědčuje (v evropském měřítku dosti unikátně) o opaku. Tím byl trh otevřen prakticky bez jakékoliv regulace. [↑](#footnote-ref-5)
6. Přes blížící se liberalizaci veřejných služeb to nemusí být jen historická teze. Je otázkou, zda i na otevřeném trhu nebude pozice jednoho z dopravců dominantní. V zahraničí, kde již liberalizace probíhá (např. v Německu nebo Švédsku), se ukazuje, že velkou část služeb zajišťuje i na liberalizovaném trhu bývalý dominantní dopravce, který dobře zná místní podmínky a o zachování poskytování služeb projevuje vysoký zájem. [↑](#footnote-ref-6)
7. Integrovaný dopravní systém. [↑](#footnote-ref-7)
8. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. [↑](#footnote-ref-8)
9. Úmluva COTIF: Vyhláška č [8/1985](http://www.epravo.cz/top/zakony/sbirka-zakonu/vyhlaska-ministra-zahranicnich-veci-o-umluve-o-mezinarodni-zeleznicni-preprave-cotif-10029.html) Sb., o Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě, zkr. fr. *Convention relative au Trafic International Ferroviaire*, podepsaná dne 9. května 1980 v Bernu. Pro Československo vstoupila v platnost dne 1. května 1985. Jejím účelem bylo mimo jiné nahradit dosud platné úmluvy CIM a CIV, jejichž nová úprava je zahrnuta do COTIF. Úmluva upravuje především: přepravní smlouvu (jízdenky, zavazadlové lístky, náležitosti cestovního zavazadla, změny přepravní smlouvy, přepravní překážky, odpovědnost, uplatňování nároků z odpovědnosti, vzájemné vztahy mezi železnicemi, postihy), tarify, přepravní povinnosti, zúčtovací jednotku aj. [↑](#footnote-ref-9)
10. Vyhláška č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. [↑](#footnote-ref-10)
11. Spíše pro právní posouzení je otázka vztahu úpravy Občanského zákoníku *„smlouva o přepravě“* a Přepravního řádu *„přepravní smlouva“*. Nejspíše se jedná věcně o totéž, avšak definice pojmů je v obou předpisech poněkud odlišná. Pro toto věcné posouzení to ale v tento okamžik nehraje zásadní roli. [↑](#footnote-ref-11)
12. Výměr Ministerstva financí, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami, podle § 10 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů. [↑](#footnote-ref-12)
13. Podle současného Přepravního řádu je jízdní doklad nikoliv dokladem prokazujícím uzavření přepravní smlouvy, ale pouze jednou z podmínek vzniku přepravní smlouvy. Teprve po nástupu do vozidla nebo vstupu do označeného prostoru přístupného jen s platným jízdním dokladem je přepravní smlouva podle Přepravního řádu uzavřena. Přesto je zřejmé, že dopravci i cestujícímu vznikají nesporně určitá práva a povinnosti již samotným zakoupením jízdního dokladu, nikoliv teprve nástupem do vozidla. [↑](#footnote-ref-13)
14. Nosičem jízdního dokladu je například papír, zvláštní plastová karta s čárovým či QR (čtvercovým) kódem, zvláštní čipová karta, mobilní telefon. Některé moderní jízdní doklady nevyžadují žádný fyzický nosič, například některý jízdní doklad zakoupený v rámci elektronického prodeje se vzdáleným přístupem vyžaduje při kontrole pouze sdělit personálu číslo jízdního dokladu, který je zanesen v databázi dopravce, vnitřním systému dopravce, nosičem jízdního dokladu je tedy fakticky toliko elektronický systém. Moderní elektronické tarifní systémy se často vyznačují takovým nosičem, který nenutí cestujícího k žádné osobní „validaci“ (jakési uvedení v platnost, z angl. valid platný) jízdního dokladu na pokladních přepážkách, cestující s elektronickým jízdním dokladem přímo využije dopravní službu, aniž by musel kontaktovat jakoukoliv přepážku. [↑](#footnote-ref-14)
15. Je vhodné poukázat na to, že pojem *„tarifní integrace“* je toliko pojmovou zkratkou, takto nadefinovanou. Není to tedy jen *„integrace tarifu“*. Je nadefinován natolik široce, že umožňuje označit za tarifně integrované různé systémy. Například systém, v rámci kterého lze mezi kterýmikoliv dvěma body uzavřít jednu přepravní smlouvu (na základě jednotných smluvních přepravních podmínek a jednoho tarifu), ale i systém, který všechny tyto podmínky nesplňuje. V dalším textu od sebe odlišíme jednotlivé varianty tarifní integrace. Tarifní integraci nesplňuje systém teprve v okamžiku, kdy už není ani možné pořídit jízdní doklady, umožňující cestu mezi jakýmikoliv dvěma tarifními body příslušné množiny dopravních služeb, na jednom místě. [↑](#footnote-ref-15)
16. Například by mohly být takové jízdní doklady za prodávány velmi nízké ceny na základě specifických komerčních slev a jiní dopravci by jejich akceptací přicházeli o potenciální výnosy. Nelze po dopravcích rozumně požadovat, aby takové jízdní doklady akceptovali za cenu, kterou stanovil jejich konkurent. [↑](#footnote-ref-16)
17. Systém železnice je s ohledem na velikost přepravních jednotek obecně (až na spojení velkých měst) přestupní, zatímco systém autobusů v principu (až na IDS) nepřestupní. Tato tradice není zcela účelná. V zásadě Dopravní politika i Koncepce veřejné dopravy říká, že by měl v České republice existovat multimodální systém veřejné dopravy, kde by každý dopravní obor zastával odpovídající úlohu. Nemělo by to však znamenat monopolizaci veřejné dopravy – o tom více v části věnované koncesnímu modelu. V tomto bodě se obě závažné věcné oblasti veřejné dopravy – „Tarifní integrace“ a „Koncesní model“ protínají. [↑](#footnote-ref-17)
18. Například lze uvést, že ani tak liberální stát, jakým je Velká Británie, na touto otázku nerezignoval. Na portálu National Rail http://www.nationalrail.co.uk lze zakoupit celistvé jízdní doklady přec celou Velkou Británii, přes sítě různých železničních dopravců, a to ve třech modifikacích: Flexible (s plnou flexibilitou po všech povolených trasách), Off-Peak (s vyloučením špičkových spojů) a Advanced (obdoba českých sporotiketů s vazbou na konkrétní den a spojení). Bylo by možné citovat příklad dalších států, ale uvádíme Velkou Británii jako čistě liberální model. Bylo zřejmě problematické rozdělit britskou železniční síť na franšízy a zároveň vůbec neřešit problematiku průběžných jízdních dokladů. [↑](#footnote-ref-18)
19. Není zřejmé, jak by mohl být jízdní doklad dopravce ČD být platný třeba u dopravce RegioJet, a.s. (a naopak), když za takovou cenu či za takových tarifních podmínek tento dopravce přepravní smlouvu vůbec nenabízí. Byla by to snad kýžená situace z pohledu cestujícího, ale toto ustanovení je neaplikovatelné pro rozpor se základními principy soukromého práva a k jeho aplikaci reálně nelze subjekty na přepravním trhu přimět. [↑](#footnote-ref-19)
20. Individuální automobilová doprava. [↑](#footnote-ref-20)
21. Relace Liberec – Česká Lípa, Zdice – Protivín, Jaroměř – Trutnov, Olomouc – Krnov, Plzeň – Horažďovice, Stará Paka – Liberec a velmi mnoho dalších. [↑](#footnote-ref-21)
22. Londýnskou veřejnou dopravou lze cestovat tak, že se do systému cestující přihlásí (check-in) bezkontaktní (bankovní nebo speciální) kartou a označuje svou cestu (check-through) až do cíle (check-out). Systém pak vypočítá cenu jízdného a v případě vhodnosti mu nastaví celodenní tarif. Když cestující na odhlášení ze systému při výstupu z metra zapomene, systém stanoví nejvyšší možný tarif, což ovšem u Transport for London jsou jednotky, nanejvýš desítky liber. Tento systém může být třeba jako významná součást tarifního odbavení ve městě, nikoliv však pro železniční dopravu po celé národní síti, kde nejvyšší tarif pro jednotlivce odpovídá řádově mnoha stokorunám (celodenní síťová jízdenka). [↑](#footnote-ref-22)
23. Na trati Praha – Ostrava jezdí tři komerční dopravci. Jízdní doklady jednotlivých dopravců platí výhradně pouze ve vlacích příslušného dopravce, kromě dopravce ČD nelze zakoupit průběžnou jízdenku dále do české železniční sítě. Řada typů jízdenek ujetím přípoje před zahájením cesty na této trase ztrácí platnost bez náhrady a riziko je plně na straně cestujícího. I když moderní rezervační systémy tento problém částečně zmenšují, situace je značně nekoncepční a je obtížné si představit její přenos na další drážní relace v České republice. [↑](#footnote-ref-23)
24. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. [↑](#footnote-ref-24)
25. Tyto pojmy (navazující/výkonný dopravce) mají svůj původní zdroj v mezinárodních železničních úmluvách, konkrétně v úmluvě Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě osob (CIV), která je součástí úmluvy COTIF, a kde se přesně vzato používá zejména pro vymezení práv a povinností při přepravě cestovních zavazadel. [↑](#footnote-ref-25)
26. V tomto bodě bychom přesně měli zvážit variantu, kdy po dobu cesty budou proměnné smluvní přepravní podmínky bez garance návazností mezi nimi, ale domníváme se, že je to totéž jako odpověď NE na tuto otázku. [↑](#footnote-ref-26)
27. Nutno zdůraznit, že za určitých podmínek je to operativně správné v situaci, ve které výrazně převažují cestující, kteří v dané železniční stanici cestu začínají anebo již do navazujícího vlaku přestoupili – například pokud ve vlaku sedí 300 cestujících, kteří by čekali 15 minut na přestup 10 cestujících z přípojného vlaku, přičemž následující dopravní služba stejné kategorie ve stejném směru jede za jednu hodinu. Tento materiál se nezbývá otázkou, proč zpoždění na železnici vznikají, neboť to je zcela samostatný problém, objektivně na síti jsou a nejspíše i budou ve značném rozsahu. [↑](#footnote-ref-27)
28. Práva cestujících obecně při celistvé přepravní smlouvě vycházejí z nařízení (EU) č. 1371/2007. Ale při dělené přepravní smlouvě nejsou logicky vůbec žádná práva zakotvena právními předpisy, takže skutečně nemusí udělat vůbec nic ani dopravce, který přepravu splnil, ani dopravce, který ji ani nezačal. [↑](#footnote-ref-28)
29. Jinými slovy, tento problém pak nelze po ekonomické stránce redukovat na prostý součet dílčích cen za přepravu na dílčích částech trasy obsluhovaných jednotlivými dopravci. [↑](#footnote-ref-29)
30. V takovém případě jsou Vouchery nabízeny za prvé vzdáleným přístupem přes jednotný přístupový bod, za druhé na základě zvláštní smlouvy u jednotlivých dopravců zajišťujících dopravní služby tarifně integrované a v dalších místech dle potřeby. Vznikne-li takové rozhraní, je otázkou, zda by nemělo umožnit vyhledání spojení, rezervaci (popř. zprostředkovaně prodej) i jízdních dokladů jiných dopravců a jízdních dokladů IDS. [↑](#footnote-ref-30)
31. Ve státech, které jdou tímto modelem, je zpravidla určitá legislativní podpora tohoto rozhodnutí (například Švýcarsko). Někteří odborníci se obávají rozporu s kartelovým právem, pokud užívají dopravci cestu varianty c). V minulosti MD o tomto problému diskutovalo s Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže s určitými ne zcela jednoznačnými výsledky. Lze zjednodušeně uvést, že ÚOHS vždy poukazovalo na roli MD jako cenového regulátora. [↑](#footnote-ref-31)
32. Lze uvést například situaci ve Slovenské republice, kde jsou v současné době rozsáhlé skupiny cestujících přepravovány bez zjevných důvodů zdarma. [↑](#footnote-ref-32)
33. Je to široké pole různých případů, objasněme si je opět na příkladu cesty mezi Kraslicemi a Kouty nad Desnou. Jednou z možných praktických aplikací této varianty je případ, kdy zakoupený jízdní doklad bude mít určité ucelené, byť snad stupňovitě pojaté smluvní přepravní podmínky a bude tarifován aditivně. To znamená, že při pořízení jízdního dokladu bude cestující dotázán, jakým vlakem pojede v jednotlivých (v tomto případech šesti) úsecích své celé cesty, a na základě toho se stanoví cena jízdního dokladu a práva/povinnosti, která z jeho pořízení plynou. [↑](#footnote-ref-33)
34. Například, pokud si v úseku Lázně Kynžvart – Praha zvolí cestující služby ČD a v úseku Praha – Olomouc jiné společnosti (například RJ či LE), může se uplatnit se jiná úroveň smluvních přepravních podmínek na obě části cesty a specifická sada podmínek pro přestup. Můžete tak mít omezená práva při přestupu, např. v případě ujetí přípoje budete moci cestovat pouze dalším vlakem stejné společnosti, se kterým jste si cestu zvolili (a to, přestože nemáte specifický jízdní doklad vázáný na vlaky, typu „Advanced“). Jiným příkladem, je, že Pokud mezi Ústím nad Labem a Prahou budou jezdit ve střídavém dvouhodinovém taktu dvě linky, každou jiný dopravce, pak se v této variantě může velmi pravděpodobně stát, že nebude cestující schopen pořídit jízdní doklad, který by platil na spoje jak v sudých, tak v lichých hodinách, neboť každý bude mít jiné přepravní podmínky a jinou cenu. Pro každý z těchto vlaků si však budete schopni pořídit například jízdní doklad Ústí nad Labem – České Budějovice, byť vždy potenciálně za jinou cenu a za jiných smluvních přepravních podmínek. [↑](#footnote-ref-34)
35. Tato úvaha je značně zjednodušená, neboť pokud je velmi nízká cena, mohou se vozidla přeplňovat a zvyšovat výrazným způsobem náklady na straně dopravce. [↑](#footnote-ref-35)
36. Jsou splněny tři podmínky: 1) Nabídka integrovaného tarifu v úseku Brno – Zaječí je o 5 Kč levnější než průběžný kilometrický tarif, 2) ve všech vlacích integrovaný tarif platí a 3) v Brně všechny vlaky zastavují. [↑](#footnote-ref-36)
37. Pro realizaci bodů 2 a 3 se nabízejí tři varianty

    Veřejná zakázka na vybudování a určitou dobu provozování systému, přičemž vybraný uchazeč systém vybuduje a bude jej po stanovenou dobu provozovat podle intencí zadávací dokumentace. Portál financují veřejné rozpočty.

    Koncese na vybudování a určitou dobu provozování systému, aby nebylo zamezeno situaci, aby si na sebe uvedený portál získával prostředky. Portál je tedy financován sdruženě, avšak pravidla pro zpoplatnění musí být stanovena předem.

    Vybudování systému svépomocí veřejné správy, kdy budovatelem a provozovatelem systému je přímo veřejná entita. Portál financují veřejné rozpočty. [↑](#footnote-ref-37)
38. Systém „*přístupového bodu*“ z předchozího bodu se mění v jakýsi železniční portál, který může umožnit následující činnosti: vyhledat jakékoliv spojení veřejnou dopravou, včetně doprovodných služeb (výluky, řazení vlaku, real-time informace, geografické informace), rezervovat a zakoupit jízdní doklady všech železničních dopravců, zakoupit vouchery na jízdní doklady („kilometrický kredit“) platné pro všechny dopravce ve vymezených produktech a zajistit správnou dělbu výnosů pro jednotlivé dopravce. [↑](#footnote-ref-38)