

## Úhrada ztráty na tržbách a podíly jízdného z území Hl. m. Prahy a na území Středočeského kraje

### Hlavní město Praha

Bližší vymezení běžných obchodních podmínek na trhu pro Hlavní město Prahu, předpokládaných pro zapojení Dopravních výkonů do integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy a Středočeského kraje

#### Rozdělení příjmů z jízdného Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“) – postup stanovení výnosů PID na území Hlavního města Prahy (dále jen „HMP“)

**Pásma P, 0 (včetně B) – metodika pro zapojení dopravců železniční dálkové dopravy se specifikací pro linky R21 a R43**

*(Poznámka: Linka s označením R43 představuje současné spěšné vlaky na rameni Praha – Mladá Boleslav, provozované ve vybraných hodinách s časovým odstupem cca 60 minut do vlaků linky R21 Praha – Tanvald. Tyto vlaky budou v rámci předemtného nabídkového řízení integrovány do nového provozního souboru jako linka R24. Podrobnosti stanoví provozní koncept nabídkového řízení.)*

#### **A) Základní postup výpočtu**

1. Za příjmy z jízdného PID na území HMP, tj. v pásmech P, 0, B se považují příjmy z prodeje jízdních dokladů platných na území HMP – tržby z:

a) **Jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu platných pro území HMP v pásmech P, 0 vč. B a krátkodobé jízdní doklady platné pro území HMP v pásmech P, 0 vč. B**, tj. tržby za jízdenky pro jednotlivou jízdu tří a čtyřpásmových za 30 a 40 Kč a k nim zvýhodněných (zlevněných), z krátkodobých předplatních jízdenek 24hodinových, 72hodinových platných v pásmech (P, 0 vč. B) a k nim zvýhodněných/(zlevněných), sjednaných podílů využití na území HMP z jízdenek pro jednotlivou jízdu vícepásmových a sjednaných podílů využití na území HMP z všepásmových a krátkodobých předplatních 24hodinových Praha XXL, kdy výčet struktury započítávaných jízdních dokladů odpovídá tarifu platnému k 30.6.2024 (dále jen „**Jízdní doklady JJ**“) a

(i) Tyto příjmy budou sníženy o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání jízdenek pro jednotlivou jízdu v hodnotách 30 Kč a 40 Kč na příměstských linkách ve vnějších tarifních pásmech. Koeficient pro převod tržeb za jízdenky používané ve vnějších pásmech PID stanovují organizátoři<sup>1</sup> (ROPID ve spolupráci s IDSK) na základě odborných doporučení

---

<sup>1</sup> „Organizátoři společného integrovaného dopravního systému hl. m. Prahy a Středočeského kraje“

„IDSK“ (nebo jen „Organizátor“, je-li z kontextu srozumitelné obecné označení) je Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, se sídlem Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO: 05792291, DIČ: CZ05792291, zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl Pr, vložka

„ROPID“ (nebo jen „Organizátor“, je-li z kontextu srozumitelné obecné označení) je Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, se sídlem Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 60437359, DIČ: CZ60437359, zřízená ke dni 1. 12. 1993 usnesením 33. Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 15 ze dne 25. 11. 1993, zřizovací listina nově vydána a schválena usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 39/66 ze dne 6. 9. 2018.

„Společný organizátor“ (nebo jen „Organizátor“) HMP a SČK vyvíjejí snahu o vytvoření společného organizátora. K datu založení takového subjektu převezme tento nový Společný organizátor činnosti systémových služeb obou výše uvedených

zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů<sup>2</sup>. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech (území Středočeského kraje (dále jen „SČK“)) zvyšují.

- (ii) Tyto příjmy budou zvýšené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání jízdenek pro jednotlivou jízdu pro jiný počet pásem na příměstských linkách v pásmech P, 0, B. Koeficient pro převod tržeb za tyto jízdenky používané v pásmech P, 0, B stanovují organizátoři na základě odborných propočtů zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů<sup>3</sup>. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech snižují.

**b) Předplatních jízdních dokladů platných na území HMP v pásmech P, 0 vč. B** pro všechny tarifní kategorie včetně přenosných předplatních jízdních dokladů a sjednaných podílů využití na území HMP za předplatní jízdenky pro pásmo 0 a vnější pásma, kdy výčet struktury započítávaných jízdních dokladů odpovídá tarifu platnému k 30.6.2024 (dále jen „**Jízdní doklady P**“).

- (i) Tyto příjmy budou zvýšené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání předplatních jízdenek pro pásmo 0 a vnější pásma na území HMP na příměstských linkách a vlcích PID v pásmech P, 0 vč. B. Koeficient pro převod tržeb za tyto jízdní doklady stanovují organizátoři na základě odborných propočtů zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů<sup>4</sup>. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech za tyto jízdní doklady snižují.

c) Železniční dopravci se podílejí jen na dělbě tržeb z jízdného pro jednotlivou jízdu. Za předplatní jízdní doklady dostávají na území HMP kompenzaci, která odpovídá podílu použití předplatních jízdních dokladů vypočteném obdobným postupem jako podíl příjmů PID z jízdného pro jednotlivou jízdu (pro výpočet je ve vzorci použit jen podíl použití předplatních jízdních dokladů (srovnej odst. 2 vzorce uvedené pod písm. a) a b)).

d) Výnosy jsou vypočítány bez DPH a snižené o náklady distribuce<sup>5</sup>.

e) V případě změny tarifu PID na území HMP je vyhrazenou změnou příslušného orgánu HMP upravit i strukturu jízdních dokladů.

## 2. Princip dělby tržeb na území HMP (pásma P, 0, B) a specifikace pro výpočet podílů výnosů železniční osobní dálkové dopravy

Na území HMP se základní klíčování tržeb provádí na základě místových km (mkm). Jednicí pro stanovení podílu příjmů z jízdného MHD je 1 000 mkm. Pásmo 0 v systému předplatného zahrnuje i pásmo B (dále jen „pásmo 0“ nebo „pásmo 0 vč. B“). Mkm nabízené železničními dopravci jsou

<sup>2</sup> Koeficient převodu za jízdenky třípásmové je pro rok 2024 stanoven hodnotou 0,018071276, za jízdenky čtyřpásmové hodnotou 0,018178821; celoroční převod je cca 19 až 20 mil. Kč; vzhledem ke stabilitě systému tyto koeficienty a absolutní výše převodu nevykazují statisticky významné odchylky.

<sup>3</sup> Koeficient převodu za vícepásmové jízdenky pro jednotlivou jízdu je pro rok 2024 stanoven hodnotami od 0,12 do 0,26666667; celoroční převod je cca 9 mil. Kč, vzhledem ke stabilitě systému tyto koeficienty a absolutní výše převodu nevykazují statisticky významné odchylky.

<sup>4</sup> Koeficient převodu za využívání předplatních jízdenek pro pásmo 0 a vnější pásma na území HMP na příměstských linkách a vlcích PID v pásmech P, 0 vč. B. je pro rok 2024 stanoven hodnotami od 0,0025 do 0,013877399; celoroční převod je cca 2,5 mil. Kč; vzhledem ke stabilitě systému tyto koeficienty a absolutní výše převodu nevykazují statisticky významné odchylky.

<sup>5</sup> Náklady distribuce jsou stanoveny v tarifní smlouvě, kde dopravci zmocňují vždy pro konkrétní rok DPP k poskytování rabatu, provize, komisionářské odměny (dále jen odměna) jednotlivým distributorům a poskytovatelům, a to ve výši max. 5 % za prodej jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu a krátkodobé jízdenky (tj. 24hodinové, 3denní) včetně mobilních aplikací, pro SMS jízdenky ve výši 11,58 %. U dlouhodobých časových jízdenek až do maximální výše 2 % z nominální hodnoty těchto jízdních dokladů. Náklady na distribuci u jednotlivých dopravců jsou ekonomicky oprávněným nákladem a dopravcům PID jsou hrazeny jako součást kompenzace (tj. příjmy z jízdného jsou již takto očištěny), meziročně se procentní náklady distribuce nemění mimo případy nových distribučních kanálů na odlišném principu.

upraveny koeficientem pro pásma P a 0 – 1,345988128 (srovnávací koeficient pro zohlednění nabídky i pro stojící cestující), který zohledňuje metodiku převodu mkm na železnici, protože základní mkm na železnici jsou odvozeny jen z míst k sezení a tento koeficient převádí základní mkm nabízené na železnici v rámci PID na srovnatelnou hladinu s ostatními dopravci. Vzhledem k použití i jiných jízdních dokladů (typicky „OneTicket“, nebo jízdní doklady dopravce, je tato hladina korigována započtením podílu použití jízdních dokladů PID dle průzkumů skladby jízdních dokladů z předchozího roku podle jednotlivých tratí. Tím je dosaženo srovnatelné hladiny mkm, pro použití jízdních dokladů PID na území HMP s ostatními dopravci/prostředky PID. Počet mkm použitý pro stanovení podílu dopravce na železnici ( $DV_{DnPa0}$ ) se tedy vypočítá takto: mkm k sezení jsou násobeny srovnávacím koeficientem pro zohlednění nabídky i pro stojící cestující a dále násobeny koeficientem využití jízdních dokladů PID zjištěným při přepravním průzkumu.<sup>6</sup>

a) **Pro klíčování výnosů z jízdného pro jednotlivou jízdu železniční dálkové dopravy (výnosy z Jízdních dokladů JJ na území HMP) se koeficient dělby tržeb stanoví z přepočtených  $mkm_{PJZD}$  takto:**

$$mkm_{PJZD} = mkm_{MS} * 1,345988128 * koef_{PIDJJ}, \text{ kde}$$

$mkm_{PJZD}$  – přepočtené mkm nabízené železničním dopravcem – upravené mkm pro klíčování výnosů PID v tis. mkm

**1,345988128** – je empiricky stanovený přepočtový koeficient pro stanovení kompletní kapacity včetně stojících cestujících

$mkm_{MS}$  – mkm nabízené železničními dopravci jen z míst k sezení v tis. mkm

$koef_{PIDJJ}$  – podíl cestujících používající jízdní doklady PID pro jednotlivou jízdu

Pro stanovení podílu příjmů z Jízdních dokladů JJ), připadajícího na jednotlivé smlouvy o veřejných službách (provozní soubory) bude použit následující vzorec:

**Pásma P a 0:**

$$PP_{Pa0} = P_{MHD-JJ} * \Sigma (mkm_{JJZD} / \Sigma mkm_{HMPn}), \text{ kde}$$

$PP_{Pa0}$  – podíl příjmů dopravce v pásnu P a 0 z tržeb za Jízdní doklady JJ

$P_{MHD-JJ}$  – celkový objem příjmů za Jízdní doklady JJ v pásnu P a 0 v příslušném zdanitelném období bez DPH a distribučních odměn

$mkm_{JJZD}$  – mkm nabízené železničním dopravcem přepočtené pro klíčování výnosů PID za Jízdní doklady JJ v pásnu P a 0 pro na území HMP (v tis. mkm); pro každou linku provozního souboru se použijí přepočtené mkm nabízené železničním dopravcem – upravené mkm pro klíčování výnosů PID v tis. mkm z položky  $mkm_{PJZD}$  pro každou linku provozního souboru konkrétního dopravce v pásnu P a 0; použité hodnoty pro jednotlivé linky provozního souboru konkrétního dopravce, předá na vyžádání ROPID příslušnému dopravci (jen jeho provozní soubor/y)

$\Sigma mkm_{HMPn}$  – součet všech mkm na území HMP (pásma P, vč. B) v tis. mkm roku „n“ tj. celkový objem výkonů v tis. mkm realizovaných na území hl. m. Prahy v pásmech P a 0 všemi dopravci

Pro klíčování příjmů z jízdného jsou koeficienty podílů výkonů jednotlivých provozních souborů v tis. mkm k celkovému objemu výkonů v tis. mkm v pásmech p, 0 vč. B sestaveny do souboru „klíčů“ podle jimiž se násobí měsíčně vybrané časově rozlišené tržby snížené o distribuční náklady.

<sup>6</sup> Pro dopravce Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, autobusové dopravce a přívozy se mkm stanovují jako součet nabídek podle typů provozovaných vozidel (obstavitelnost dle typu vozidla stanovená objednatelům násobená výkony ve vozkm pro konkrétní typ vozidel; v případě přívozů plavebními km).

**Klíč 1** je souborem koeficientů pro výpočet podílů tržeb z jízdného jízdenky pro jednotlivou jízdu a krátkodobé předplatní jízdenky v pásmech P a 0 včetně převodů tržeb v odst. 1 písm. a) za **Jízdní doklady JJ** v pásmech P a 0 vč. B.V tomto klíči figurují i železniční dopravci.

**Klíč 2** (je souborem koeficientů pro výpočet podílů tržeb z jízdného za předplatní jízdenky v pásmech P a 0 včetně převodů tržeb v odst. 1 písm. b) **za Jízdní doklady P.**

Do klíčů pro dělbu tržeb v pásmech P a 0 se uvádí součtový koeficient dělby tržeb za provozované soubory linek souhrnně po dopravcích, s tím, že pro jednotlivé dopravce jsou zvlášť uvedeny součtové koeficienty pro městské linky a příměstské linky na území HMP a soubory jsou upořádány dle dopravních konceptů (smluv o veřejných službách).<sup>3</sup>

**b) Výpočet náhrady výnosů jízdného pro předplatní jízdné (Jízdní doklady P), která je hrazena HMP se stanoví z přepočtených  $mkm_{PZD}$ :**

$$mkm_{PZD} = mkm_{MS} * 1,345988128 * koef_{PIDP}, \text{ kde}$$

$mkm_{PZD}$  – mkm nabízené železničním dopravcem přepočtené pro klíčování výnosů PID pro předplatní jízdenky na území HMP (v tis. mkm)

**1,345988128** – je empiricky stanovený přepočtový koeficient pro stanovení kompletní kapacity včetně stojících cestujících

$mkm_{MS}$  – mkm nabízené železničními dopravci jen z míst k sezení (v tis. mkm)

$koef_{PIDP}$  – podíl cestujících na lince železničního dopravce, používající předplatní jízdní doklady PID (Jízdní doklady P)

Výše náhrady výnosů se propočte pro rok „n“ vynásobením celkových výnosů za předplatní jízdní doklady za rok „n-1“ (jízdní doklady P) koeficientem vzniklým jako podíl  $mkm_{PZD}$  roku „n“ v čitateli a součtu mkm v pásmech P,0 vč. B roku „n-1“ ve jmenovateli:

$$NV_n = \Sigma (mkm_{PZDn} / \Sigma mkm_{HMPn}) * VP_{(n-1)}, \text{ kde}$$

$NV_n$  – náhrada výnosů za předplatné PID roku „n“ za tržby z Jízdného P

$mkm_{PZD}$  – mkm nabízené železničními dopravci přepočtené pro klíčování výnosů PID pro předplatní jízdenky na území HMP (v tis. mkm); pro každou linku provozního souboru se použijí přepočtené mkm nabízené železničním dopravcem – upravené mkm pro klíčování výnosů PID v tis. mkm z položky  $mkm_{PZD}$  pro každou linku provozního souboru konkrétního dopravce v pásmu P a 0; použité hodnoty pro jednotlivé linky provozního souboru konkrétního dopravce, předá na vyžádání ROPID příslušnému dopravci (jen jeho provozní soubor/y)

$\Sigma mkm_{HMPn}$  – součet všech mkm na území HMP (pásma P, vč. B) v tis. mkm roku „n“

$VP_{(n-1)}$  - celkové výnosy za předplatní jízdní doklady za rok „n-1“

Výpočet je znám z objektivních důvodů nejdříve v průběhu února roku „n“. Důvodem jsou uzávěrky a kontrola výnosů za rok „n-1“ a příprava klíčů pro rok „n“ v robustním systému PID. Z měsíc leden roku „n“ obdrží NV ve výši stanovené pro rok „n-1“ s tím, že v průběhu února roku „n“ bude platba vyrovnána na výši odpovídající roku „n“.

**B) Podíly pro linky R21 a R43 – základní obchodní podmínky pro zapojení do PID na území HMP (výnosy stanovené k 30. 6. 2024)**

Výchozí podíl výnosů PID z Jízdních dokladů JJ na území HMP (dále jen „VV<sub>JJ</sub>“) je následující a je

uveden v řádku 5 tabulky č. 1. S ohledem na velký rozdíl tarifu PID na území HMP a tarify dopravce či SJT zadavatel požaduje pro zapojení vlaků dálkové dopravy do systému PID na území HMP od HMP doplatek do výše výnosů 0,80 Kč v cenové úrovni roku 2024 na osobový km jako garantované základní obchodní podmínky. V řádku 15 tabulky č. 1 je výše doplatku pro základní obchodní podmínky v roce 2024. Shrnutí postupu výpočtu je uvedeno v tabulce č. 1.

Tabulka č. 1

Řádek č.	Linka R21 a R43 - podíl z výnosů za jízdné pro jednotlivou jízdu - území HMP (pásma P, 0 vč. B)	R21	R43
1	$m_{kmMS}$ (tis. mkm) - základní jen nabídka míst k sezení	15 010,380	3 273,214
2	koeficient pro srovnání s MHD - zvýšení na nabídku pro stojící cestující	1,345988128	1,345988128
3	$koef_{PIDJJ}$	0,0235	0,0491
4	$m_{kmPJZD}$ - přepočtené mkm (tis. mkm) - podíl cestujících s jízdními doklady PID (Jízdní doklady JJ) ze sedících i stojících cestujících	474,789	216,320
5	<b>VV<sub>JJ</sub> – výchozí vypočtený roční podíl za jízdné pro jednotlivou jízdu z tarifu PID platnému k 30.6.2024 (první vypočtený podíl Jízdného JJ jako předpoklad výnosů v roce 2024 tedy PP<sub>JJP0</sub>)</b>	<b>33 008,97 Kč</b>	<b>15 039,32 Kč</b>
6	Jednicové parametry		
7	výnosy na 1 mkm z dělby tržeb	<b>0,07 Kč/mkm</b>	<b>0,07 Kč/mkm</b>
8	převodní procento poptávky (převod mkm na osobkm)	R21 využití kapacity (při započtení míst k stání přepočítaných pro dělbu tržeb) 20 %	R43 využití kapacity (při započtení míst k stání přepočítaných pro dělbu tržeb) 26 %
9	přepočtené osobkm (v tis. oskm)	<b>94,96 tis. oskm</b>	<b>56,24 tis. oskm</b>
10	výnosy na přepočtené osobkm (Kč/oskm)	0,35 Kč/oskm	0,27 Kč/oskm
11	garantované výnosy IDS v HMP požadované zadavatelem dálkové dopravy na přepočtený osobkm	0,80 Kč/oskm	0,80 Kč/oskm
12	dotace od HMP na 1 osobkm	0,45 Kč/oskm	0,53 Kč/oskm
13	garantované výnosy požadované zadavatelem dálkové dopravy na přepočtený mkm	0,16 Kč/mkm	0,21 Kč/mkm
14	dotace od HMP přepočtená na 1 mkm	0,09 Kč/mkm	0,14 Kč/mkm
15	dotace od HMP na vyrovnání garantovaných výnosů z Jízdních dokladů JJ zadavatelem (k výchozím obchodním podmínkám roku 2024)	<b>42 957,29 Kč</b>	<b>29 955,28 Kč</b>

**Výchozí náhrada za výnosy za předplatné na území HMP (dále jen „VN<sub>P</sub>“) je následující:**

Výchozí podíl náhrady výnosů PID z Jízdních dokladů P na území HMP (dále jen „VN<sub>P</sub>“) je následující a je uveden v řádku 5 tabulky č. 2. S ohledem na velký rozdíl tarifu PID na území HMP a tarify dopravce

či SJT zadavatel požaduje pro zapojení vlaků dálkové dopravy do systému PID na území HMP od HMP doplatek do výše výnosů 0,80 Kč v cenové úrovni roku 2024 na osobový km jako garantované základní obchodní podmínky. V řádku 15 tabulky č. 2 je výše doplatku pro základní obchodní podmínky v roce 2024. Shrnutí postupu výpočtu je uvedeno v tabulce č. 1.

	<b>Linka R21 a R43 - náhrada za výnosy za předplatné - území HMP (pásma P, 0 vč. B)</b>	<b>R21</b>	<b>R43</b>
1	<b>mkm<sub>MS</sub> (tis. mkm)</b>	15 010,380	3 273,214
2	<b>koeficient pro srovnání s MHD - zvýšení na nabídku pro stojící cestující</b>	1,345988128	1,345988128
3	<b>koef<sub>PIDP</sub></b>	0,5186	0,736
4	<b>mkm<sub>PŽD</sub> - přepočtené mkm (tis. mkm) - podíl cestujících s jízdními doklady PID (Jízdní doklady P) ze sedících i stojících cestujících</b>	10 477,687	3 242,600
5	<b>VN<sub>P</sub> – výchozí vypočtený roční podíl náhrady za předplatné z tarifu PID platnému k 30.6.2024 (první vypočtený podíl náhrady výnosů jízdného pro předplatní jízdné (Jízdní doklady P) jako předpoklad výnosů v roce 2024 tedy NV<sub>n</sub>)</b>	<b>887 501,32</b>	<b>269 275,47</b>
6	<b>Jednicové parametry</b>		
7	<b>výnosy na 1 mkm z dělby tržeb</b>	<b>0,08 Kč/mkm</b>	<b>0,08 Kč/mkm</b>
8	<b>převodní procento poptávky (převod mkm na osobkm)</b>	R21 využití kapacity (při započtení míst k stání přepočítaných pro dělbu tržeb) 20 %	R43 využití kapacity (při započtení míst k stání přepočítaných pro dělbu tržeb) 26 %
9	<b>přepočtené osobkm (v tis. oskm)</b>	<b>2 095,54 tis. oskm</b>	<b>843,08 tis. oskm</b>
10	<b>výnosy na přepočtené osobokm (Kč/oskm)</b>	0,42 Kč/oskm	0,32 Kč/oskm
11	<b>garantované výnosy IDS v HMP požadované zadavatelem dálkové dopravy na přepočtený osobokm</b>	0,80 Kč/oskm	0,80 Kč/oskm
12	<b>dotace od HMP na 1 osobkm</b>	0,38 Kč/oskm	0,48 Kč/oskm
13	<b>garantované výnosy požadované zadavatelem dálkové dopravy na přepočtený mkm</b>	0,16 Kč/mkm	0,21 Kč/mkm
14	<b>dotace od HMP přepočtená na 1 mkm</b>	0,08 Kč/mkm	0,12 Kč/mkm
15	<b>dotace od HMP na vyrovnání garantovaných výnosů za Jízdní doklady P zadavatelem (k výchozím obchodním podmínkám roku 2024)</b>	<b>788 928,63 Kč</b>	<b>405 185,34 Kč</b>

C) Meziroční změna podílu příjmů PID ve vazbě na změnu základních mkm, změnu počtu uživatelů jízdních dokladů PID – úprava podílu z dělby tržeb za Jízdní doklady JJ a náhrady za Jízdní doklady P

V případě meziroční změny podílu využití jízdních dokladů IDS (ověřeno každoročním průzkumem jejich skladby) se upraví výpočtové klíče, a to nahrazením novým koeficientem využití jízdních dokladů PID. Nové mkm nabízené železničním dopravcem budou

1. upraveny ze základních mkm podle aktuálního provozního stavu v předmětné smlouvě o veřejných službách (základní mkm na železnici jsou odvozeny jen z míst k sezení) vynásobené koeficientem pro pásma P a 0 – 1,345988128 (srovnávací koeficient pro zohlednění nabídky pro stojící cestující) a
2. vynásobené podílem použití jízdních dokladů PID dle posledního přepravního průzkumu skladby jízdních dokladů (provádí se každoročně obvykle na podzim předchozího roku v dopravně-inženýrsky vhodném termínu podle jednotlivých tratí – obvykle na podzim, ne v období prázdnin, Dušiček či jiných významných vlivů).

Nový podíl mkm za jízdní doklady pro jednotlivou jízdu a za předplatné se použije pro úpravu garantovaných výnosů uvedených v tabulce 1, kde jsou tyto garantované výnosy uvedeny pro 1) současný rozsah přepočtených mkm pro linky R21 a R43 a 2) současný podíl použití jízdních dokladů PID v předmětných vlacích.

Pokud se změni dělba přepravní práce u ostatních dopravců jsou upravena i jejich vstupní data (mkm). Vychází se ze závazných jízdních řádů a k nim příslušných výpočtů. Pro předmětný provozní soubor však budou vždy respektovány výnosy zaručené podle bodu B a indexované podle bodů C a D tohoto materiálu.

#### **D) Indexace podílu výnosů PID od základního stanovení (30. 6. 2024) ve vazbě na změnu cenové hladiny a změnu tarifu PID**

Úprava výše tržeb PID vycházející z dělby tržeb z důvodu změny cenové hladiny v čase bude realizována vždy na období kalendářního roku, přičemž původní hodnota výše tržeb PID bude upravena částkou, rovnající se hodnotě upravené výše tržeb PID vynásobené kumulovanou mírou inflace vyjádřenou přírůstkem kumulovaného indexu **průměrných ročních indexů** spotřebitelských cen vyhlášených Českým statistickým úřadem za období 2024 až rok n-1 vždy za červen ([https://www.czso.cz/csu/czso/mira\\_inflace](https://www.czso.cz/csu/czso/mira_inflace)), nebo v případě, že k vyhlášení této hodnoty nedojde, jinou obdobnou sazbou odpovídající změně cenové hladiny v České republice.

##### **a) Výnosy z jízdného pro jednotlivou jízdu železniční dálkové dopravy (výnosy z jízdních dokladů na území HMP)**

Pro vyloučení pochybností, se nová hodnota výnosu z tarifu PID vycházející z dělby tržeb podle tohoto odstavce vypočítává podle vzorce:

$$V_{JJn} = VV_{JJ} * i_{(n-1)},$$

kde:

$V_{JJ}$  – nová hodnota výnosu z tarifu PID za Jízdní doklady JJ za rok vycházející z dělby tržeb v důsledku změny cenové hladiny v čase pro rok  $n$  (Kč)

$n$  – období kalendářního roku, pro nějž probíhá výpočet úpravy dělby tržeb

$VV_{JJ}$  – výchozí podíl výnosů PID z jízdného za Jízdní doklady JJ na území HMP

$i_{(n-1)}$  - je poslední zveřejněná meziroční míra inflace kumulovaná od roku 2024 vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za červen, přičemž:

$$i_{n-1} = \prod_{i=2024}^{i=n-1} \left( 1 + \frac{I_i^{\text{roční}}}{100} \right)$$

$I_i^{\text{roční}}$  = průměrný roční index nárůstu spotřebitelských cen za červen roku  $i$  vyhlášený Českým statistickým úřadem za rok  $i$  v procentech

## b) Indexace vypočtené náhrady výnosů jízdného za Jízdní doklady P

Pro vyloučení pochybností se nová hodnota náhrady za výnosy z tarifu PID za Jízdní doklady P vycházející z dělby tržeb podle tohoto odstavce vypočítává podle vzorce:

$$V_{Pn} = VN_P * i_{(n-1)},$$

kde:

$V_{Pn}$  – nová hodnota vypočtené náhrady výnosu za Jízdní doklady P z tarifu PID za rok vycházející z dělby tržeb v důsledku změny cenové hladiny v čase pro rok  $n$  (Kč)

$n$  – období kalendářního roku, pro něž probíhá výpočet úpravy náhrady výnosů za Jízdní doklady P

$VN_P$  – výchozí náhrada za výnosy za Jízdní doklady P na území HMP

$i_{(n-1)}$  - je poslední zveřejněná meziroční míra inflace kumulovaná od roku 2024 vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za červen, přičemž:

$$i_{n-1} = \prod_{i=2024}^{i=n-1} \left( 1 + \frac{I_i^{\text{roční}}}{100} \right)$$

$I_i^{\text{roční}}$  = průměrný roční index nárůstu spotřebitelských cen za červen roku  $i$  vyhlášený Českým statistickým úřadem za rok  $i$  v procentech

## E) Společná pravidla pro indexaci výnosů za jízdní doklady JJ a náhradu za výnosy za jízdní doklady P a dotaci na vyrovnání garantovaných výnosů do výše požadavku zadavatele (společně „výnosy“)

- a) V případě, že by došlo v provozním konceptu ke změně rozsahu základních mkm (a v důsledku toho i přepočtených mkm ať už z rozšíření základních mkm, nebo změnou rozsahu využití jízdních dokladů PID (a to jak Jízdních dokladů JJ, tak i/nebo Jízdních dokladů P)) bude indexace dle písm. D) provedena k novým parametrům obchodních podmínek. Pokud neklesnou dopravní výkony (klíčování je přes mkm) je zaručena výchozí hladina s inflační indexací a úpravou podílu využití jízdních dokladů PID. V případě poklesu výkonů bude garantovaná výše výnosů upravena/snížena přepočtem přes jednicové výnosy o související podíl.
- b) První valorizace výnosů za Jízdní doklady JJ a náhrady za výnosy za Jízdní doklady P a z důvodu změny cenové hladiny v čase bude provedena pro rok zahájení provozu s tím, že dopravce obdrží za tento rok poměrný podíl výnosů připadající na období od zahájení provozu při změně jízdních řádů v prosinci daného roku do konce roku, případně na jiné období podle zahájení plnění smlouvy o veřejných službách vlaky dálkové dopravy.
- c) Indexaci dle písm. D) podléhají také garantované výnosy IDS v HMP požadované zadavatelem dálkové dopravy na přepočtený osobokm.
- d) V případě, že by HMP rozhodlo o změně tarifu PID na svém území, bude tento výpočet kumulovaného nárůstu indexace výnosů ve vazbě na změnu cenové hladiny korigován o rozdíl pokrytý nárůstem/poklesem výnosů PID z nového tarifu PID s ohledem na změny parametrů provozního konceptu (počet mkm a podíl využití jízdních dokladů PID).
- e) V případě, že by došlo ke změně koncepce ohledně zapojení železničních dopravců v dělbě tržeb i do předplatného, budou uvedené náhrady výnosů garantovány jako základní z dělby tržeb a obdobně bude garantováno také dorovnání výnosů s inflačními indexacemi. Dotace by byla stanovena stejným postupem.
- f) Uvedené vlivy změny provozního konceptu, míry využití jízdních dokladů PID, indexace v souvislosti se změnou cenové hladiny, respektive vlivu změny tarifu PID všech zde uvedených výnosů budou zohledněny současně a bude upravena jejich výše. V případě, že by výnosy z Jízdních dokladů JJ a výnosy z jízdních dokladů P např. při změně tarifu PID nebo z titulu celkového nárůstu výnosů např. vlivem přírůstku cestujících spojeném se zvýšením výnosů tak,



že by překročily indexovanou výši garantovaných výnosů dle požadavku zadavatele bude aktuálně upravena výše této dotace, respektive jiné složky hrazené z rozpočtu HMP.

## Středočeský kraj

Bližší vymezení běžných obchodních podmínek na trhu pro Středočeský kraj, předpokládaných pro zapojení Dopravních výkonů do integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy a Středočeského kraje

### Metodika stanovení výnosu z tarifu PID ve vnějších pásmech

Výnos z tržeb PID ve vnějších tarifních pásmech je stanoven podle dostupných dat s dostatečnou přesností. Základními zdroji jsou sčítání cestujících, průzkumy skladby jízdních dokladů PID a záznamy o odbavení od dopravců. Výchozí vstupní data jsou platná k 30. 6. 2024.

Výnos z tarifu PID na lince za rok  $V$  v Kč:

$$V = \bar{V} * PC, \text{ kde:}$$

$\bar{V}$  představuje průměrný výnos z jízdného IDS na 1 cestujícího (Kč) a

$PC$  představuje počet cestujících na lince za rok.

Průměrný výnos z jízdného IDS na 1 cestujícího  $\bar{V}$ :

$$\bar{V} = \frac{V_{m, JJ} + V_{m, JJ} * \frac{j_{\check{c}J}}{j_{JJ}} * v_{\check{c}J}}{j_{\check{c}J} + j_{JJ}} * k_{p\check{r}estup} / p_m \text{ kde:}$$

$V_{m, JJ}$  je tržba za jednotlivé jízdné na lince za vybraný měsíc roku (Kč),

$j_{\check{c}J}$  je počet odbavených cestujících s předplatným jízdným na lince za vybraný měsíc roku,

$j_{JJ}$  je počet odbavených cestujících s jednotlivým jízdným na lince za vybraný měsíc roku,

$v_{\check{c}J}$  představuje poměr výnosnosti časového jízdného vůči jednotlivému jízdnému v systému, který dosahuje hodnoty 0,7;

$k_{p\check{r}estup}$  představuje koeficient podílu části cesty na integrovaný tarif PID, která je realizována na lince. Tento koeficient dosahuje hodnoty 0,75, což znamená, že na lince bylo využito průměrně 75 % z hodnoty odbavených jízdních dokladů PID,

$p_m$  je podíl tržeb během vybraného měsíce roku na tržbách z celého roku, např. v říjnu 2023 se jedná o hodnotu 0,0945

Celkový počet cestujících na lince využívajících tarif PID za rok  $PC$ :

$$PC = PC_{PD} * d_{PD} * PJ_{PID, PD} + PC_{SoNe} * d_{SoNe} * PJ_{PID, SoNe}, \text{ kde:}$$

$PC_{PD}$  je počet cestujících na lince v běžný pracovní den (podle sčítání cestujících),

$d_{PD}$  je počet pracovních dní v roce,

$PJ_{PID, PD}$  představuje podíl jízdného z tarifu PID využitých na lince v pracovní dny podle průzkumu skladby jízdních dokladů,

$PC_{SoNe}$  je počet cestujících na lince v den pracovního klidu (podle sčítání cestujících),

$d_{SoNe}$  je počet dní pracovního klidu v roce,

$PJ_{PID,SoNe}$  představuje podíl jízdného z tarifu PID využitých na lince ve dnech pracovního klidu podle průzkumu skladby jízdních dokladů,

Tab. 1 Roční výnosy z tarifu PID stanovené k 30. 6. 2024

Linka	Úsek	Kompenzace tržeb PID za rok	Počet cestujících PID s jednotlivým jízdným za rok	Počet cestujících PID s časovým jízdným za rok	Výnos PID na 1 jízdenku
R21	Hranice Praha/SČK - Turnov	7 242 893 Kč	36 686	133 192	42,64 Kč
R22	Kolín – Mladá Boleslav - Doksy	5 796 295 Kč	94 985	114 927	27,61 Kč
R24	Hranice Praha/SČK - Doksy	4 010 985 Kč	18 606	86 159	36,50 Kč

## Metodika valorizace výnosu z tarifu PID – inflační doložka

Nová výše výnosu z tarifu PID pro daný rok na lince  $V_n$ , jejíž poskytnutí organizátor IDSK v rámci provozu vlaku uvedených v tomto Nabídkovém řízení zaručuje, se stanoví podle vzorce:

$$V_n = \bar{V}_n^i * PC_{n-1} * z_{\check{C}J}, \text{ kde:}$$

$\bar{V}_n^i$  představuje průměrný výnos z tarifu PID na 1 jízdenku (Kč),

$PC_{n-1}$  představuje počet cestujících využívajících tarif PID na lince za rok a

$z_{\check{C}J}$  vyjadřuje změnu podílu časového jízdného z výnosu tarifu PID.

Základní součástí vzorce pro valorizaci je aktuální počet cestujících na lince  $PC_{n-1}$  využívajících tarif PID podle posledních dostupných dat ze sčítání cestujících a průzkumu skladby jízdních dokladů. Složka průměrného výnosu z tarifu PID  $\bar{V}_n^i$  je stanovena podle vývoje indexu spotřebitelských cen ČSÚ tak, aby byla výše výnosu nezávislá na cenové politice PID ve vnějších pásmech. Koeficient změny podílu časového jízdného z výnosu tarifu PID  $z_{\check{C}J}$  pak koriguje celkovou výši výnosu PID podle skutečnosti, kdy vyšší podíl uživatelů s časovým jízdným mezi uživateli tarifu PID vede ke snížení průměrného výnosu z tarifu PID na 1 cestujícího a naopak.

### a) Valorizace výnosu z tarifu PID z důvodu změny cenové hladiny v čase

Úprava výše tržeb PID vycházející z dělby tržeb z důvodu změny cenové hladiny v čase bude realizována vždy na období kalendářního roku, přičemž původní hodnota výše tržeb PID bude upravena částkou, rovnající se hodnotě upravené výše tržeb PID vynásobené kumulovanou mírou inflace vyjádřenou přírůstkem kumulovaného indexu **průměrných ročních indexů** spotřebitelských cen vyhlášených Českým statistickým úřadem za období 2024 až rok n-1 vždy za červen ([https://www.czso.cz/csu/czso/mira\\_inflace](https://www.czso.cz/csu/czso/mira_inflace)), nebo v případě, že k vyhlášení této hodnoty nedojde, jinou obdobnou sazbou odpovídající změně cenové hladiny v České republice. Vstupní data jsou platná

k 30. 6. 2024. Pro vyloučení pochybností, se nová hodnota výnosu z tarifu PID na 1 cestujícího vycházející z dělby tržeb podle tohoto odstavce vypočítává podle vzorce:

$$\bar{V}_n^i = \bar{V}_{výchozí} * i_{n-1}, \text{ kde:}$$

$\bar{V}_n^i$  = nová hodnota výnosu z tarifu PID na 1 cestujícího vycházející z dělby tržeb v důsledku změny cenové hladiny v čase pro rok  $n$  (Kč)

$\bar{V}_{výchozí}$  - výchozí hodnota výnosu z tarifu PID na 1 jízdenku vycházející z dělby tržeb pro rok 2023 (Kč) a uvedená u jednotlivých linek v tab. 1 výše

$n$  = období kalendářního roku, pro nějž probíhá výpočet úpravy dělby tržeb

$i_{n-1}$  je poslední zveřejněná meziroční míra inflace kumulovaná od roku 2023 vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za červen, přičemž:

$$i_{n-1} = \prod_{i=2024}^{i=n-1} \left( 1 + \frac{I_i^{roční}}{100} \right)$$

$I_i^{roční}$  = průměrný roční index nárůstu spotřebitelských cen za červen roku  $i$  vyhlášený Českým statistickým úřadem za rok  $i$  v procentech

Ilustrační příklad výpočtu valorizace výnosu z tarifu PID pro ilustrační rok 2025:		
$I_i^{roční}$	Inflace k 06/24	6,20%
$i_{n-1}$	Inflační index	1,0620
$\bar{V}_{výchozí}$	Výchozí výnos z tarifu PID	17 050 173
$\bar{V}_n^i$	<b>Nová hodnota průměrného výnosu z tarifu PID na 1 cestujícího</b>	<b>1,0620 * 17050173 = 18 107 283,73</b>

První valorizace výnosu z tarifu PID z důvodu změny cenové hladiny v čase bude provedena pro rok zahájení provozu s tím, že dopravce obdrží za tento rok poměrný podíl výnosu z tarifu PID připadající na období od zahájení provozu při změně jízdních řádů v prosinci daného roku do konce roku.

#### b) Změna počtu cestujících využívajících tarif PID

Úprava výše tržeb PID vycházející z dělby tržeb z důvodu změny počtu cestujících využívajících tarif PID bude realizována vždy na období kalendářního roku, a to s ohledem na celkový počet cestujících na lince a procentuální nárůst či pokles celkového podílu skladby jízdních dokladů PID podle přepravního průzkumu provedeného vždy na podzim roku předcházejícího ( $n-1$ ). Počet cestujících na lince v předchozím roce  $PC_{n-1}$  se stanoví podle vzorce:

$$PC_{n-1} = PC_{PD} * d_{PD} * PJ_{PID,PD} + PC_{SoNe} * d_{SoNe} * PJ_{PID,SoNe}, \text{ kde:}$$

$PC_{PD}$  je počet cestujících na lince v běžný pracovní den (podle sčítání cestujících),

$d_{PD}$  je počet pracovních dní v roce,

$PJ_{PID,PD}$  představuje podíl jízdného z tarifu PID využitých na lince v pracovní dny podle průzkumu skladby jízdních dokladů, přičemž se jedná o součet podílů jednotlivého a předplatného jízdného PID:

$$PJ_{PID,PD} = PJ_{PID,PD,JJ} + PJ_{PID,PD,\check{C}J}, \text{ kde:}$$

$PJ_{PID,PD,JJ}$  je podíl cestujících s jednotlivým jízdným na lince ve dnech pracovního klidu (podle sčítání cestujících),

$PJ_{PID,PD,\check{C}J}$  je podíl cestujících s časovým jízdným na lince ve dnech pracovního klidu (podle sčítání cestujících), dále:

$PC_{SoNe}$  je počet cestujících na lince v den pracovního klidu (podle sčítání cestujících),

$d_{SoNe}$  je počet dní pracovního klidu v roce,

$PJ_{PID,SoNe}$  představuje podíl jízdného z tarifu PID využitých na lince ve dnech pracovního klidu podle průzkumu skladby jízdních dokladů, přičemž se jedná o součet podílů jednotlivého a předplatného jízdného PID:

$$PJ_{PID,SoNe} = PJ_{PID,SoNe,JJ} + PJ_{PID,SoNe,\check{C}J}, \text{ kde:}$$

$PJ_{PID,SoNe,JJ}$  je podíl cestujících s jednotlivým jízdným na lince ve dnech pracovního klidu (podle sčítání cestujících),

$PJ_{PID,SoNe,\check{C}J}$  je podíl cestujících s časovým jízdným na lince ve dnech pracovního klidu (podle sčítání cestujících).

Ilustrační příklad výpočtu změny počtu cestujících využívajících tarif PID		
$PJ_{PID,PD,JJ}$	Podíl tarifu PID – pracovní dny, jednotlivé jízdné	6,52 %
$PJ_{PID,PD,\check{C}J}$	Podíl tarifu PID – pracovní dny, předplatné jízdné	31,38 %
$PJ_{PID,PD}$	Základní celkový podíl JD PID	37,90 %
$d_{PD}$	Počet pracovních dní v roce	252
$PC_{PD}$	Počet cestujících na lince v běžný pracovní den	1 478
$PJ_{PID,SoNe,JJ}$	Podíl tarifu PID – víkend, jednotlivé jízdné	8,00%
$PJ_{PID,SoNe,\check{C}J}$	Podíl tarifu PID – víkend, předplatné jízdné	40,00%
$PJ_{PID,SoNe}$	Celkový podíl tarifu PID	48,00%
$d_{PD}$	Počet dní pracovního klidu v roce	114
$PC_{PD}$	Počet cestujících na lince v den pracovního klidu	1 385
$PC_{n-1}$	<b>Počet cestujících na lince v předchozím roce</b>	<b>216 948</b>

První výpočet změny počtu cestujících využívajících tarif PID bude proveden pro rok zahájení provozu.

### c) Změna podílu časového jízdného z výnosu tarifu PID

U výnosů z tarifu je nutné zohlednit i vývoj podílu využití časového jízdného mezi uživateli tarifu PID, jelikož tento faktor má nezanedbatelný vliv na jednotkový výnos z jízdného. Změna podílu časového jízdného  $z_{\check{C}J}$  a její vliv na výnos z tarifu PID se stanoví podle vzorce:

$$z_{\check{C}J} = 1 + \left[ (1 - v_{\check{C}J}) * \left( \frac{j_{JJ}}{j_{JJ} + j_{\check{C}J}} - \frac{j_{JJ,výchozí}}{j_{JJ,výchozí} + j_{\check{C}J,výchozí}} \right) \right], \text{ kde:}$$

$j_{\check{C}J}$  je počet odbavených cestujících s předplatným jízdným na lince podle průzkumu skladby jízdních dokladů za rok,

$j_{JJ}$  je počet odbavených cestujících s jednotlivým jízdným na lince podle průzkumu skladby jízdních dokladů za rok,

$v_{\check{C}J}$  představuje poměr výnosnosti časového jízdného vůči jednotlivému jízdnému v systému, který dosahuje hodnoty 0,7;

$j_{\check{C}J,výchozí}$  a  $j_{JJ,výchozí}$  představují výchozí počty cestujících s předplatným a jednotlivým jízdným na lince za rok podle Tab. 1

<b>Ilustrační příklad výpočtu změny podílu časového jízdného z výnosu tarif PID</b>		
$v_{\check{C}J}$	Výnosnost časového jízdného vůči jednotlivému jízdnému	0,7
$j_{JJ}$	Počet odbavených cestujících s jednotlivým jízdným na lince	32 404
$j_{\check{C}J}$	Počet odbavených cestujících s předplatným jízdným na lince	137 473
$j_{JJ,výchozí}$	Výchozí počet odbavených cestujících s jednotlivým jízdným	36 686
$j_{\check{C}J,výchozí}$	Výchozí počet odbavených cestujících s předplatným jízdným	133 192
$z_{\check{C}J}$	<b>Změna podílu časového jízdného z výnosu tarifu PID</b>	<b>99,24 % = 0,9924</b>