

Rada města Brna

ZM7/4332

Z7/41. zasedání Zastupitelstva města Brna
konaná dne 04. 09. 2018

Název:

Návrh dodatku č. 1 smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících

Obsah:

- důvodová zpráva
- dodatek č. 1 ke smlouvě
- stávající smlouva

Návrh usnesení:

Zastupitelstvo města Brna

s c h v a l u j e

dodatek č. 1 ke Smlouvě o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících uzavřené mezi statutárním městem Brnem a Jihomoravským krajem, který tvoří přílohu č. těchto usnesení.

Ověřená příloha je uložena na Organizačním odboru MMB.

Stanoviska dotčených orgánů:

- Rada města Brna na své schůzi č. R7/182 konané dne 28. 8. 2018 doporučila Zastupitelstvu města Brna ke schválení.



Zpracoval:
Odbor dopravy MMB

Předkládá:
Rada města Brna

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

V roce 2010 uzavřelo Statutární město Brno a Jihomoravský kraj smlouvu o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících (dále jen smlouva). Předmětem smlouvy je vzájemná spolupráce při zajištění dopravní obslužnosti území Jihomoravského kraje včetně města Brna, formou integrovaného dopravního systému spočívající v integraci veřejné linkové dopravy a železniční dopravy objednávané Jihomoravským krajem, městské hromadné dopravy objednávané městem Brnem a městských autobusových doprav objednávaných příslušnými městy.

Součástí smlouvy jsou společná pravidla ekonomiky systému IDS JMK, která jsou popsána v Příloze č. 1 smlouvy, která definuje způsob finančního vyrovnání mezi jednotlivými dopravci realizovaný prostřednictvím KORDIS JMK, a.s..

Na základě rozhodnutí Vlády ČR o zavedení slev pro studenty do 26 let a pro seniory nad 65 let v železniční a linkové autobusové dopravě, které bude zavedeno od 1. září 2018, musí být upravena společná pravidla ekonomiky systému IDS (finanční toky, princip dělení výnosů), tedy úprava Přílohy č. 1 smlouvy.

Na základě výše uvedeného předkládáme ke schválení Radě města Brna a Zastupitelstvu města Brna dodatek č. 1 smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících, který bude projednán příslušnými orgány Jihomoravského kraje.

Komise dopravy RMB na svém 40. zasedání konaném dne 15. srpna 2018 materiál projednala a schválila.

Hlasování: 7 - pro, 0 - proti, 1 - zdržel/11 členů

p. Prýgl Vít	Ing. arch. Stuchlík	Ing. Beran	Mgr. Flamiková	Bc. Hlobil	Doc. Ing. Holcner, Ph.D	RNDr. Chváta, Ph.D.	Ing. Kratochvíl	Ing. Nečas	JUDr. Oliva	p. Říha
pro	pro	pro	-	pro	zdrž.	pro	-	pro	pro	-

Rada města Brna na své schůzi č. R7/182 konané dne 28. 8. 2018 doporučila Zastupitelstvu města Brna ke schválení. Schváleno jednomyslně 9 členy

Ing. Vořál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janiček	Bc. Koláčný	JUDr. Rusňákov	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
--	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro	--	pro

Dodatek č. 1

Smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících

I. Smluvní strany

Jihomoravský kraj

zastoupený: JUDr. Bohumilem Šimkem, hejtmánem

sídlo: Žerotínovo nám. 449/3, 601 82 Brno

IČO: 70888337

DIČ: CZ70888337

bankovní spojení: Komerční banka, a.s.

Číslo účtu 27-7491250267/0100 výdajový účet

27-7188260227/0100 příjmový účet

osoba pověřená k jednání ve věcech technických: vedoucí odboru dopravy
Krajského úřadu Jihomoravského kraje

(dále jen: Jihomoravský kraj nebo JMK)

a

Statutární město Brno

zastoupené: Ing. Petrem Vokřálem, primátorem

sídlo: Brno, Dominikánské nám. 1, PSČ 602 00

IČO: 44992785

DIČ: CZ44992785

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s., Olbrachtova 1929/62, 140 00 Praha 4

číslo účtu: 111 211 222/0800

osoba pověřená k jednání ve věcech technických: vedoucí odboru dopravy
Magistrátu města Brna

(dále jen: město Brno)

II. Předmět dodatku

1. Na základě článku IX. odst. 2. Smlouvy o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících ze dne 2. 9. 2010 se Příloha č. 1 této smlouvy ruší a nahrazuje se Přílohou č. 1, která je součástí dodatku č. 1 této smlouvy.

III.

1. Ostatní ustanovení této smlouvy se nemění.
2. Smluvní strany berou na vědomí, že novou Přílohou č. 1 Smlouvy dle tohoto dodatku se ekonomika IDS JMK řídí již od 1. 9. 2018.
3. Dodatek č. 1 nabývá platnosti a účinnosti dnem podpisu obou smluvních stran.
4. Zástupci smluvních stran, na důkaz souhlasu s celým obsahem tohoto dodatku smlouvy, připojují své podpisy.

IV.

Doložky

Tento dodatek smlouvy byl schválen Zastupitelstvem města Brna na zasedání, konaném dne, usnesením č. nadpoloviční většinou hlasů všech členů zastupitelstva města.

Tento dodatek smlouvy byl schválen Zastupitelstvem Jihomoravského kraje na zasedání, konaném dne, usnesením č. nadpoloviční většinou hlasů všech členů zastupitelstva kraje.

Přílohy:

Příloha č. 1 Metodika ekonomiky

Část I. Standardy finančních toků v systému IDS JMK

Část II. Ekonomika systému IDS JMK

V Brně dne
za JMK

V Brně dne
za město Brno

.....
JUDr. Bohumil Šimek
hejtman

.....
Ing. Petr Vokřál
primátor

KORDIS JMK, a.s.
Nové sady 946/30, 602 00 Brno

Metodika ekonomiky

kordis
jmk

KORDIS JMK, a.s.

Nové sady 946/30, 602 00 Brno

Standardy finančních toků v IDS JMK

Září 2018



I. POVINNOSTI PLÁTCŮ DANĚ

1. Jednotliví dopravci (plátcí DPH) jsou povinni na základě příslušných ustanovení zákona o dani z přidané hodnoty v platném znění odvádět DPH z tržeb z prodeje jízdních dokladů IDS JMK (prodáných pod jejich obchodním jménem) uskutečněných v daném kalendářním měsíci příslušnému finančnímu úřadu.
2. Výsledek vzájemného přerozdělení výnosů již není předmětem zdanění dle zákona o dani z přidané hodnoty v platném znění, ale rozumí se jím pouze způsob finančního vyrovnání mezi jednotlivými dopravci realizovaný prostřednictvím KORDIS.
3. Odvod DPH z finanční úhrady kompenzace ztráty způsobené poskytováním státem nařízenými slevami jízdného pro vymezené skupiny cestujících vyplacené dopravcům Ministerstvem dopravy zajišťuje dopravce v souladu s příslušnými platnými právními předpisy.

II. TOKY FINANČÍ V IDS JMK

1. Tok tržeb bude oddělený od toku jiných finančních prostředků a bude probíhat na základě Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK.
2. Jednotliví dopravci jsou povinni údaje o všech tržbách v IDS JMK (bez DPH i včetně DPH) za příslušný kalendářní měsíc sdělit KORDIS ve lhůtách a rozsahu členění dle Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK.
3. KORDIS provede výpočet podílů výnosů jednotlivých dopravců za uplynulý měsíc v souladu se Smlouvou o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK. Do tohoto výpočtu budou zahrnuty částky tržeb z prodaných dokladů IDS JMK již bez DPH.
4. Výpočet bude zpracován pro každou ekonomickou jednotku samostatně na základě výkonů příslušného dopravce v IDS JMK. Výsledek výpočtu podílů výnosů v dané ekonomické jednotce zasílá KORDIS jednotlivým dopravcům ve formě zúčtovacího pokynu emailovou poštou a rovněž i doporučeným dopisem neprodleně po jeho provedení. Na základě písemných zúčtovacích pokynů bude provedeno finanční vyrovnání dopravců v IDS JMK.
5. KORDIS zašle v souladu se Smlouvou o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK jednotlivým dopravcům emailovou poštou podklady potřebné k vyúčtování prokazatelné ztráty (kompenzace) pro jednotlivé objednatele dopravy.
6. Úhrada finančních prostředků dopravcům je řešena samostatnými smlouvami mezi dopravci a objednateli dopravy.
7. V případě potřeby vyčíslení ztráty z tarifního závazku (např. zlevněné jízdné), provede KORDIS za příslušný kalendářní měsíc výpočet podílu ztráty z tarifních závazků jednotlivých dopravců v souladu s dokumentem Ekonomika IDS JMK a předá ho příslušným dopravcům a objednatelům dopravy. Výpočet bude proveden obdobným způsobem jako výpočet podílů výnosů jednotlivých dopravců.

III. PROVIZE A VÝROBNÍ NÁKLADY JÍZDNÍCH DOKLADŮ

1. DPMB a železniční dopravce, kteří zajišťují výrobu a prodej jízdenek pro zóny a ve spojích IDS JMK, na nichž neprovozují dopravu, náleží náhrada výdajů s tím spojených hrazená z celkových výnosů z prodeje jízdních dokladů v IDS JMK. Distributorovi náleží

náhrada výdajů spojených s organizací prodeje předplatných jízdenek na pobočkách České pošty, s.p., u autodopravců a na dalších prodejních místech hrazená z celkových výnosů z prodeje jízdních dokladů v IDS JMK. Provize pro dopravce za prodej jízdních dokladů se poskytují z celkových výnosů z prodeje jízdních dokladů v IDS JMK.

2. Za účelem provedení výpočtu obdrží KORDIS údaje o úhradě provizí a výrobních nákladů jízdních dokladů za příslušné období od dopravců ve lhůtách a rozsahu členění dle Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s provozováním IDS JMK.
3. KORDIS provede za příslušný kalendářní měsíc výpočet podílu jednotlivých dopravců na částečné úhradě provize za prodej jízdních dokladů a na úhradě výrobních nákladů jízdních dokladů za příslušné období.
4. Výsledek výpočtu podílu na částečné úhradě provize za prodej jízdních dokladů a na úhradě výrobních nákladů jízdních dokladů zasílá KORDIS jednotlivým dopravcům jako součást zúčtovacího pokynu za příslušný kalendářní měsíc.

KORDIS JMK, a.s.

Nové sady 946/30, 602 00 Brno

Ekonomika IDS JMK

Září 2018



I. EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Pro účely dělení výnosů z jízdného IDS JMK je rozděleno území IDS JMK do tarifních zón a ekonomických jednotek. Toto rozdělení má význam zejména z hlediska dělení výnosů a toku kompenzací.

Z důvodu rozdílného způsobu dotování dopravy je nutné oddělit výnosy z **měst s vlastní MHD** (kompenzace z městských rozpočtů) od výnosů z **regionální dopravy** (kompenzace od státu, krajů a obcí). Města s vlastní MHD v IDS JMK: Adamov, Blansko, Brno, Břeclav, Bystřice nad Pernštejnem, Hodonín, Kyjov, Vyškov a Znojmo.

Oblast příměstské dopravy IDS JMK je rozdělena do ekonomických jednotek tvořených skupinami tarifních zón.

Na základě výše popsaných principů dělení výnosů a toku kompenzací je stanoven následující systém rozdělení území IDS JMK.

Ekonomická jednotka	Tarifní zóny	Ekonomická jednotka	Tarifní zóny
Adamov	225	Mirotlav	458, 459
Blansko	235	Moravská Nová Ves	585, 912
Benešov	260	Moravské Budějovice	845, 855
Boskovice	245, 255, 262, 265	Moravský Krumlov	437, 448
Brněnec	285, 295	Myjava	965, 975
Brno	100, 101	Nedvědice	247, 257, 340, 350, 355
Břeclav	575	Nesovice	655, 657, 665, 666, 667
Bučovice	645, 647	Nezamyslice	765
Bystré	287, 297	Olešnice	267, 277
Bystřice n. Pernšt.	360, 370, 380	Otnice	620, 630, 640
Čejč	650, 660, 910	Podivín	555, 565
Černá Hora	226, 236, 246	Pohořelice	449, 530, 540
Drnholec	551, 561	Poysdorf	581, 592
Dubňany	685, 917	Rapotice	446, 456
Dukovany	457, 467, 468, 477, 478	Rosice	425, 435, 436, 445
Heřmanov	365	Rousínov	730, 735
Hodonín	900	Říčany	420, 430, 440
Horní Štěpánov	270	Slavkov	635
Hrušovany nad J.	550, 560, 570	Strážnice	915, 925
Hustopeče	535, 537, 545	Střelice	410, 427
Ivančice	447, 455	Šatov	817, 818
Ivanovice na Hané	750, 755, 760	Šlapanice	610, 720
Jaroslavice	829, 839	Šumná	815, 825, 835
Jedovnice	230, 232, 240, 250, 745	Tišnov	320, 330, 335, 345
Jevišovice	812, 823, 833, 843	Velká nad Veličkou	945, 955
Křtiny	210, 215, 220	Velké Opatovice	290
Kunštát	256, 266	Veselí nad Moravou	695, 935
Kuřim	310, 325	Višňové	479, 822, 831, 832
Kyjov	675	Vranov nad Dyjí	837, 847, 857, 867, 877
Laa an der Thaya	580	Vyškov	740
Lednice	552, 562, 572, 582	Znojmo	800
Lechovice	810, 820	Žádovice	687, 689
Letovice	275, 280, 286	Žarošice	643, 652, 653, 662
Mikulov	571	Židlochovice	510, 520, 525

Území jednotlivých ekonomických jednotek vychází z dopravního řešení a rozdělení území do tarifních zón, neodpovídá přesně správnímu obvodu obcí s rozšířenou působností. Výše uvedené rozdělení území IDS JMK do tarifních zón a ekonomických jednotek může být dále upravováno na základě dalšího vývoje IDS JMK (např. na základě dílčích úprav dopravního řešení, na základě rozšiřování zaintegrovaného území).

II. PRINCIP DĚLENÍ VÝNOSŮ – PŘEHLED

Dělení výnosů se skládá ze dvou fází:

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

III. DĚLENÍ VÝNOSŮ MEZI EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Způsob rozdělení výnosů závisí na konkrétním druhu jízdního dokladu.

- **Adresné jízdenky** (např. předplatní jízdenky) jsou zakoupené na konkrétní tarifní zóny, je tedy možné přesně přiřadit, do které ekonomické jednotky výnos patří.
- **Poloadresné jízdenky** (např. jednorázové jízdenky zakoupené u řidiče autobusu z elektronického odbavovacího zařízení) jsou vydané na konkrétní relaci, nebo jsou vydané v konkrétní tarifní zóně, v konkrétním spoji konkrétní linky, je tedy možno velmi přesně určit, do které ekonomické jednotky výnos patří.
- **Neadresné jízdenky** (např. jednorázové jízdenky zakoupené v předprodeji) je většinou nutné označit před začátkem jízdy v označovači jízdenek ve vozidle, případně na vlakovém nástupišti, nelze tedy přesně určit, kde byla tato jízdenka využita. Existuje tedy pouze přehled o počtu prodaných jednotlivých druhů neadresných jízdenek. Rozdělení výnosů z neadresných jízdenek do jednotlivých ekonomických jednotek proběhne na základě **průzkumu používání jednotlivých druhů jízdních dokladů IDS JMK v ekonomických jednotkách**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.

IV. DĚLENÍ VÝNOSŮ UVNITŘ EKONOMICKÉ JEDNOTKY JEDNOTLIVÝM DOPRAVCŮM

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

- Dopravci, kteří nemají integrovány celé trasy a kteří vydávají **kromě jízdenek IDS JMK i jízdní doklady dle jiných tarifů**. Do této skupiny dopravců, využívajících i jízdní doklady dle jiných tarifů, spadá železniční dopravce. Podíl výnosů náležící železničnímu dopravci v dané ekonomické jednotce bude stanoven na základě **průzkumu využívání jízdních dokladů IDS JMK ve vlacích**, který je upřesněn níže v tomto dokumentu.
- Dopravci, jejichž **celé linky** jsou součástí IDS JMK a je tedy možno cestovat **pouze na jízdenky IDS JMK** (autobusoví dopravci a DPMB). U těchto dopravců je možné dělení výnosů dle výkonů v dané ekonomické jednotce.

Vymezené území IDS JMK i návrh dopravního řešení je volen tak, aby v autobusové dopravě byly integrovány celé linky, na kterých bude pouze tarif IDS JMK. Do této skupiny by tedy neměli spadat autobusoví dopravci. V místech, kde by bylo vhodné, aby některé vybrané spoje linek IDS JMK pokračovaly mimo území IDS JMK, budou cestujícím zajižďejícím mimo území IDS JMK vydány dva jízdní doklady – jeden pro úsek v IDS JMK a druhý mimo úsek IDS JMK. V případě, že výše uvedený způsob odbavení cestujících není vhodný, jsou cestující na mezikrajských linkách odbaveni v jiném tarifu.

Výnosy v dané ekonomické jednotce se rozdělí po oddělení části výnosů náležících železničnímu dopravci mezi ostatní dopravce (s rozlišením na jednotlivé objednatele dopravy) na základě počtu ujetých vozokilometrů v dané ekonomické jednotce. S ohledem na obsaditelnost jednotlivých typů vozů jsou stanoveny následující koeficienty obsaditelnosti.

Druh vozidla	Koeficient obsaditelnosti – k_{OB}
Autobus – minibus	0,6
Autobus – malý autobus	0,8

Autobus – klasický autobus	1,0
Autobus – velký autobus, kloubový autobus	1,4
Trolejbus – sólo vůz	1,0
Trolejbus – kloub	1,4
Tramvaj – T3, T6, VARIO LFR.E	1,0
Tramvaj – K2, Anitra,, VARIO LF2R.E	1,5
Tramvaj – KT8, K3R, RT6, Škoda 13T	2,0

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

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

kde: k_{OB} koeficient obsaditelnosti vozidla

V_{Dkm} počet vozokilometrů ujetých daným dopravcem D pro daného objednatele dopravy s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

V_{km} počet vozokilometrů ujetých s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

T_{EJ} výnosy v dané ekonomické jednotce po odečtení výnosů náležících železničnímu dopravci

Princip algoritmu dělení výnosů je schematicky znázorněn v Příloze 1.

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

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

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

Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje:

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

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

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

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

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

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

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

Četnost provádění průzkumu

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

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

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

Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojkách zjišťovat následující údaje.

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

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

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

Četnost provádění průzkumu

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

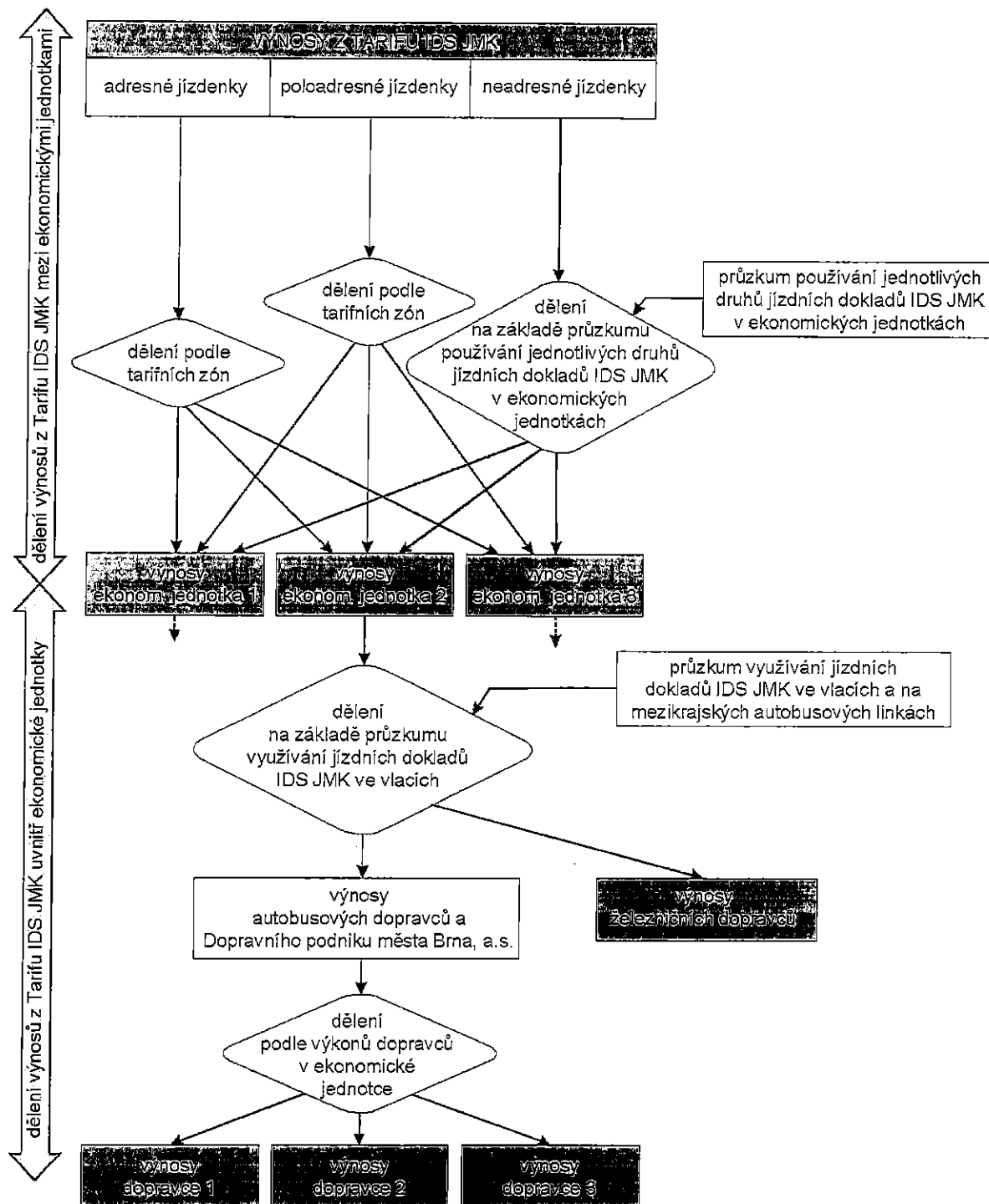
VI. DĚLENÍ ZTRÁTY Z TARIFNÍHO ZÁVAZKU (NAPŘ. ZLEVNĚNÉ JÍZDNÉ)

V případě, že v rámci IDS JMK dopravci poskytují např. zlevněné jízdné, u kterého je potřeba znát výši ztráty z poskytnutí slevy, KORDIS provede výpočet výše ztráty z poskytnutí slevy náležící jednotlivým dopravcům. Ke každému takovému prodanému zlevněnému jízdnímu dokladu se přiřadí výše ztráty. Celkovou ztrátu vzniklou ze všech takových zlevněných jízdních dokladů v IDS JMK KORDIS rozdělí mezi jednotlivé dopravce stejným principem jako výnosy z jízdného. Tedy nejdříve se ztráta rozdělí do ekonomických jednotek a následně se v každé ekonomické jednotce provede rozdělení mezi všechny dopravce, kteří v dané ekonomické jednotce realizují přepravu cestujících.

VII. DĚLENÍ VÝNOSŮ DOPRAVCE

Rozdělení výnosů dopravce na podíly připadající na jednotlivé segmenty dopravy či jejich částí dle potřeby vyčíslí KORDIS v souladu s postupy popsányými v tomto dokumentu. Toto vyčíslení předá dopravci buď ve formě zúčtovacího pokynu nebo v rámci vyúčtování.

Příloha 1 Princip dělení výnosů



1640



Leuthora

Č. smlouvy: 0054101704170

Smlouva o skupině orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících

Článek I. Smluvní strany

Jihomoravský kraj

zastoupený: Mgr. Michalem Haškem, hejtmánem

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

IČ: 70888337

DIČ: CZ70888337

bankovní spojení: Komerční banka, a.s.

Číslo účtu: 27-7491250267/0100 výdajový účet

27-7188260227/0100 příjmový účet

osoba pověřená k jednání ve věcech technických: vedoucí Odboru dopravy

Jihomoravského kraje

(dále jen Jihomoravský kraj nebo JMK)

a

Statutární město Brno

zastoupené: Bc. Romanem Onderkou, MBA, primátorem

sídlo: Brno, Dominikánské nám. 1, PSČ 601 67

IČ: 44992785

DIČ: CZ44992785

Bankovní spojení: The Royal Bank of Scotland N.V. Jungmannova 745/24, P.O.BOX 773,

Praha 1, Pobočka Brno, Hilleho 6, 602 00 Brno

Číslo účtu: 7510006631/5400 příjmový účet

7510006658/5400 výdajový účet

osoba pověřená k jednání ve věcech technických: vedoucí Odboru dopravy města Brna

(dále jen město Brno)

Článek II. Preambule

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

Leuthora

17/10

Článek III.

Skupina orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících

1. JMK a město Brno se dohodly, že za účelem přímého uzavření smlouvy o veřejných službách s Dopravním podnikem města Brna, a.s. dle článku 5 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „nařízení“), tímto vytvářejí skupinu orgánů poskytujících integrované veřejné služby v přepravě cestujících (dále jen „skupina orgánů“).
2. Vztahy JMK a města Brna v rámci skupiny orgánů se budou řídit níže uvedenými smluvními ustanoveními.

Článek IV.

Předmět smlouvy

Předmětem této smlouvy je zajišťování dopravní obslužnosti v územní působnosti skupiny orgánů formou IDS JMK.

Článek V.

Činnost skupiny orgánů

a. Oblast dopravní

1. Město Brno zajišťuje městskou hromadnou dopravu v rámci IDS JMK u vnitřního provozovatele, Dopravního podniku města Brna, a.s. (dále jen „DPMB“), na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a kompenzaci z veřejné přepravy cestujících č. 0054090907217 ze dne 23.12.2009.
2. Jihoomoravský kraj zajišťuje veřejnou linkovou dopravu a regionální železniční dopravu v rámci IDS JMK.
3. Město Brno má zpracován Dopravní plán, který představuje projekt pro dlouhodobý smluvní vztah mezi Městem Brnem a DPMB pro období 2010 – 2024. Pro město Brno je v souladu se základními pravidly Dopravního plánu a integrace dopravy na příslušný kalendářní rok včetně návaznosti spojů v IDS JMK každoročně zpracováván Plán organizace městské hromadné dopravy. Pro JMK je v souladu s principy integrace veřejné dopravy zpracováván Plán dopravní obslužnosti včetně návaznosti spojů v IDS JMK.
4. JMK a město Brno se zavazují vzájemně a v dostatečném předstihu informovat o záměrech změn ve způsobu a rozsahu zajištění dopravní obslužnosti a v případě, že o to některá ze smluvních stran projeví zájem, tyto záměry společně v dostatečném předstihu projednat.
5. JMK a město Brno se zavazují, že v případě nutnosti změn v jízdních řádech v průběhu roku se budou o těchto záměrech v dostatečném předstihu navzájem informovat a koordinovat. Záměr změn jízdních řádů bude v takovém předstihu, aby bylo možné jízdní řády zpracovat obvyklými způsoby, umísťovat je na webové stránky, poskytovat je pro možnost celostátního vyhledávací dopravních spojení.
6. JMK a město Brno se zavazují, že v případě změn na linkách, které by měly dopad do ekonomiky dopravy druhého objednatele, je k takové změně třeba souhlasu obou smluvních stran.

b. Oblast ekonomická

Smluvní strany budou respektovat společná pravidla ekonomiky systému IDS JMK, která jsou popsána v Příloze č. 1 této smlouvy.

c. Oblast tarifní

1. Smluvní strany akceptují Tarif IDS JMK (dále jen Tarif).

2. Smluvní strany se dohodly, že Tarif může být měněn nejčastěji ve dvouletém cyklu vždy k datu 1. července, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. Nejbližší termín je 1.7.2011.
3. Smluvní strany berou na vědomí, že Tarif IDS JMK musí JMK projednat rovněž s dalšími objednateli v systému IDS JMK, tedy s ostatními městy, které objednávají městskou dopravu na svém území.
4. Doba potřebná pro nabytí účinností nového Tarifu od vznesení požadavku na jeho změnu činí 6 měsíců, které zahrnují dobu potřebnou k projednání návrhu se všemi objednateli, projednání v samosprávných orgánech, vyhlášení nového tarifu dopravci a zahájení prodeje jízdních dokladů v předstihu minimálně 14 dnů.

Článek VI. Termíny plnění

JMK a město Brno se zavazují, že významné změny v organizaci dopravy a v jízdních řádech v rámci IDS JMK mohou provádět každoročně k prosincovému celostátnímu změnovému termínu jízdních řádů. Úpravy rozsahu výkonů a jízdních řádů budou připravovány koordinovaně podle následujícího harmonogramu:

- do 31.3. město Brno zajistí zpracování záměru výkonů (dílčí část Plánu organizace dopravy) v rámci koncepce IDS JMK na období nadcházejícího roku pro DPMB
- do 15.8. Jihomoravský kraj zpracuje záměr výkonů regionálních dopravců a železnice pro období nadcházejícího roku (dílčí část Plánu dopravní obslužnosti), přičemž zpracování záměru výkonů na železnici bude předcházet postup dle zákona o drahách
- do 15. 8. bude za součinnosti smluvních stran zpracována bilance výkonů mezi Jihomoravským krajem a městem Brnem pro nadcházející rok
- do 15. 9. si smluvní strany protokolárně odsouhlasí prostřednictvím osob pověřených k jednání ve věcech technických rozsah výkonů pro nadcházející kalendářní rok tak, aby mohla být zpracována koncepce návazností a jízdní řády
- do 5.11. město Brno zajistí zpracování grafikonů a dat nezbytných pro tvorbu návazností na ostatní dopravce IDS JMK a jejich předání KORDIS.
- do 15.11. Jihomoravský kraj a Statutární město Brno zajistí zpracování výsledných jízdních řádů a jejich vzájemně si předání.

Článek VII. Finanční závazky

JMK a město Brno vůči sobě nemají na základě této smlouvy žádné finanční nároky. Vzájemné vyrovnání je prováděno na principu bilance dopravních výkonů dle Přílohy č. 2 této smlouvy.

Článek VIII. Trvání, skončení smluvního vztahu

1. Tato smlouva se uzavírá na dobu do 31.12.2024.
2. Smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oběma smluvními stranami po jejím předchozím schválení zastupitelstvy města Brna a JMK.
3. Tato smlouva může být ukončena dohodou smluvních stran nebo výpovědí kterékoli smluvní strany. Výpovědní lhůta činí 6 kalendářních měsíců a počíná běžet od prvního dne následujícího měsíce po doručení výpovědi druhé smluvní straně.

**Článek IX.
Závěrečná ustanovení**

1. Smluvní strany prohlašují, že údaje uvedené v článku I. této smlouvy jsou úplné a zavazují se, že případné změny výše uvedených údajů oznámí bez prodlení druhé smluvní straně.
2. Smlouva může být měněna nebo doplňována pouze formou písemných číslovaných dodatků odsouhlasených zástupci smluvních stran.
3. Smluvní strany prohlašují, že smlouvu uzavírají svobodně a vážně, určitě a srozumitelně, nikoliv v tísní a za nápadně nevýhodných podmínek.
4. Smluvní strany si smlouvu přečetly, s celým jejím obsahem souhlasí, což stvrzují svým podpisem.
5. Tato smlouva je sepsána ve čtyřech vyhotoveních, z nichž každá smluvní strana obdrží po dvou vyhotoveních.
6. Statutární město Brno je při nakládání s veřejnými prostředky povinno dodržovat ustanovení zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím ve znění pozdějších předpisů (zejména ust. § 9 odst. 2 tohoto zákona).

**Článek X.
Doložka**

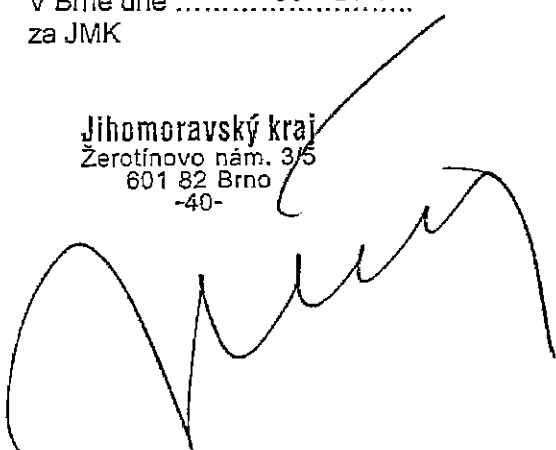
Tato smlouva byla schválena Zastupitelstvem města Brna na zasedání č. Z5/035, konaném dne 22.6.2010, usnesením č. 146 nadpoloviční většinou hlasů všech členů zastupitelstva města.

Tato smlouva byla schválena Zastupitelstvem Jihomoravského kraje na 14. zasedání, konaném dne 17.6.2010, usnesením č. 891/10/Z 14 nadpoloviční většinou hlasů všech členů zastupitelstva kraje.

- Příloha č. 1** Pravidla ekonomiky systému
Část I. Standardy finančních toků v systému IDS JMK
Část II. Ekonomika systému IDS JMK
- Příloha č. 2** Bilance výkonů


V Brně dne 16-06-2010
za JMK

Jihomoravský kraj
Žerotínovo nám. 3/5
601 82 Brno
-40-


Mgr. Michal Hašek
hejtman

V Brně dne 16-06-2010
za město Brno




Bc. Roman Onderka, MBA
primátor

Příloha č. 1
Část I.

Standardy finančních toků v systému IDS JMK

Duben 2010

14/04/10

2/10/10

I. POVINNOSTI PLÁTCŮ DANĚ

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

II. TOKY FINANČÍ V IDS JMK

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

III. POPIS TOKU TRŽEB V IDS JMK

1. Jednotliví dopravci jsou povinni údaje o tržbách v IDS JMK (bez DPH i včetně DPH) za příslušný kalendářní měsíc sdělit KORDIS do 7. pracovního dne následujícího měsíce dle čl. IV. odst. 3. Smlouvy o podmínkách přepravy v IDS a zajištění činností souvisejících s fungováním IDS JMK takto:

- a) Všichni dopravci zajišťující prodej jízdenek v elektronických odbavovacích zařízeních každý kalendářní měsíc dodají KORDIS v písemné podobě (poštou) přehledy o tržbách z jednorázových jízdenek a o tržbách z předplatních jízdenek s uvedením souhrnné výše tržeb za jednorázové a předplatní jízdenky bez DPH i včetně DPH. Dopravci měsíčně dodají KORDIS kopie kumulovaných údajů ze všech registrovaných elektronických odbavovacích zařízení.

Všichni dopravci zajišťující prodej jízdenek v elektronických odbavovacích zařízeních poskytnou datové soubory o prodaných jízdenkách z elektronických odbavovacích zařízení v elektronické podobě. Tyto soubory budou obsahovat podrobné údaje o všech vydaných jízdenkách, a to zejména: řidič, strojek, odpočet, číslo jízdenky, nulován, linka, spoj, tarif, evid. č. zastávky z, cena, měna, datum a čas vydání. Datové soubory budou vytvořeny zvlášť pro každou linku a budou vyexportovány do souboru *.csv. Formát datového souboru může být ze strany KORDIS po dohodě s dopravci změněn.

- b) U organizátora prodeje předplatních jízdenek na pobočkách České pošty, s.p. a u autodopravců (dále distributor) je lhůta pro poskytnutí údajů o tržbách v IDS JMK (bez DPH i včetně DPH) za příslušný kalendářní měsíc s ohledem na zapracování údajů České pošty, s.p. stanovena odchylně od ostatních dopravců na 8. pracovní den následujícího měsíce. Údaje o členění předplatních jízdenek, vydaných Českou poštou, s.p., dle druhů a zón poskytne distributor společností KORDIS do 9. pracovního dne následujícího měsíce.
- c) Dopravci, kteří zajišťují prodej jednorázových a předplatních jízdenek pod obchodním jménem Dopravního podniku města Brna, a.s. (dále jen DPMB) nebo pod obchodním

Standardy finančních toků v systému IDS JMK

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

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

IV. POPIS TOKU KOMPENZACÍ V IDS JMK

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

V. PROVIZE A VÝROBNÍ NÁKLADY JÍZDNÍCH DOKLADŮ

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

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

		Hrazeno z výnosů
D P M B	Jízdenky jednorázové neadresné – výpočet výše úhrady provize	<p>Výnosy z jednorázových jízdních dokladů budou rozděleny podle průzkumu pro dělení tržeb do jednotlivých ekonomických jednotek. Z těchto výnosů v každé ekonomické jednotce bude stanovena provize poskytnutá DPMB podle vzorce:</p> $x = \frac{Tej * (1 - \frac{Vdp}{V})}{(k1 * c1 + k2 * c2 + \dots + kn * cn)}$ <p>x ... celkový počet jízdenek (jednorázové DPMB) k1 až kn ... podíly zastoupení jednotlivých jednorázových neadresných jízdenek c1 až cn ... ceny k příslušným jízdenkám Tej ... výnosy v ekonomické jednotce z jednorázových neadresných jízdenek Vdp ... výkony DPMB v dané ekonomické jednotce V ... celkové výkony v dané ekonomické jednotce p ... procentuální výše provize</p> <p>Úhrada provize bude určena podle průměrné procentuální výše provize vynásobené podílem využívání dané jízdenky a její cenou v dané ekonomické jednotce: Úhrada provize = p*(x*k1*c1 + x*k2*c2 + ... + x*kn*cn).</p>
	Jízdenky jednorázové neadresné – výpočet výše úhrady nákladů na výrobu	Náhrada nákladů na výrobu jízdenek se vypočítá jako x*y, kde y je výrobní cena dvou a více zónové jízdenky. Navíc bude měsíčně hrazena poměrná část (většinou 1/12) z celkových ročních nákladů na výrobu univerzálních jízdenek ponížených o částku rovnající se součinu jejich počtu a částky 3*y.
	Kupóny – výpočet výše úhrady nákladů na výrobu	Náhrada nákladů na výrobu kupónů se poskytne pouze pro jízdenky vydané pro zóny, v nichž ani v jedné zóně dopravce nerealizuje přepravu, a to ve výši 1,50 Kč za prodaný kupón.
Č D	Kupóny – výpočet výše úhrady nákladů na výrobu	Náhrada nákladů na výrobu kupónů se poskytne pouze pro jízdenky vydané pro zóny, v nichž ani v jedné zóně dopravce nerealizuje přepravu, a to ve výši 1,50 Kč za prodaný kupón.

Standardy finančních toků v systému IDS JMK

D I S T R I B U T O R	Kupóny pro prodej na pobočkách České pošty, s.p. a u autodopravců – výpočet výše úhrady provize	Výše úhrady provize se určí v závislosti na výši tržeb z prodaných kupónů a na procentuální výši provize.
	Kupóny a průkazky pro prodej na pobočkách České pošty, s.p. a u autodopravců – výpočet výše úhrady nákladů na výrobu	Měsíčně bude hrazena poměrná část (většinou 1/12) z celkových ročních nákladů na výrobu příslušných kupónů. Dále bude hrazena část z celkových ročních nákladů na výrobu průkazek včetně holografických přelepek a obalů dle smlouvy mezi distributorem a KORDIS.
	Zajištění distribuce a prodeje předplatních jízdenek IDS JMK	Měsíčně budou hrazeny náklady spojené se zajištěním distribuce a prodeje předplatních jízdenek IDS JMK na pobočkách České pošty s.p. a u autodopravců dle smlouvy mezi distributorem a KORDIS.

**Příloha č. 1
Část II.**

**Ekonomika systému
IDS JMK**

Duben 2010

I. EKONOMICKÉ JEDNOTKY

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

II. PRINCIP DĚLENÍ VÝNOSŮ – PŘEHLED

Dělení výnosů se skládá ze dvou fází:

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

III. DĚLENÍ VÝNOSŮ MEZI EKONOMICKÉ JEDNOTKY

Způsob rozdělení výnosů závisí na konkrétním druhu jízdního dokladu.

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

IV. DĚLENÍ VÝNOSŮ UVNITŘ EKONOMICKÉ JEDNOTKY JEDNOTLIVÝM DOPRAVCŮM

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

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

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

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

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

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

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

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

Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje:

- počet cestujících s předplatním jízdním dokladem..... X_{PR} ,
- počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem adresným..... X_{JA} ,
- počet cestujících s jednorázovým jízdním dokladem neadresným..... X_{JN} .

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

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

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

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

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

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

Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení průzkumu se bude skládat ze tří kroků.

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

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

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

Pro každou ekonomickou jednotku budou výsledky průzkumu zpracovány do tabulky.

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

Koeficient přepočtu na všechny spoje v časovém období

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

kde: P_{SPD} počet spojů, ve kterých proběhl průzkum v daném úseku v daném časovém období

P_{SPC} celkový počet spojů v daném úseku v daném časovém období

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

Příklad vzorce pro jednorázové neadresné jízdenky Y_{JN}, pro ostatní druhy jízdenek je vzorec analogický.

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

kde: X_{JN} počet cestujících s jednorázovými neadresnými jízdenkami

k_{PS} koeficient přepočtu na všechny spoje v časovém období

Poměr používání jednorázových neadresných jízdenek k předplatním jízdenkám

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

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

kde: ΣY_{JN} suma počtu cestujících s jednorázovými neadresnými jízdenkami po přepočtu na všechny spoje a všechny vybrané úseky

ΣY_P suma počtu cestujících s předplatními jízdenkami po přepočtu na všechny spoje a všechny vybrané úseky

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

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

Koeficient poměru výnosů z předplatních jízdenek v ekonomické jednotce

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

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

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

Váhový koeficient pro ekonomickou jednotku

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

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

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

Váhový koeficient vztahený k jednici – koeficient podílu výnosů

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

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

$\sum k_V$ suma váhových koeficientů všech ekonomických jednotek

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

Bude probíhat podle následujícího vzorce.

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

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

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

Četnost provádění průzkumu

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

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

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

Způsob provádění průzkumu

Tazatel bude v jednotlivých spojích zjišťovat následující údaje.

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

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

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

Během dotazování budou tazatelé vyplňovat tabulku podle následujícího vzoru.

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

Vyhodnocení průzkumu

Vyhodnocení průzkumu se bude skládat ze tří kroků.

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

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

1. krok: Přerozdělení výnosů do jednotlivých ekonomických jednotek

Předplatní jízdenky

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

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

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

Jednorázové jízdenky

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

2. krok: Podíl výnosů v ekonomických jednotkách náležící železnici

Výnosy za předplatní jízdenky

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

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

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

Určení koeficientu $k_{K(Z)}$

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

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

Předpokládáme, že každý cestující s předplatní jízdenkou vykoná denně stejným způsobem alespoň dvě cesty. To způsobí, že při sčítání ve vlacích každý držitel předplatní jízdenky bude započítán nejméně dvakrát. Proto je částka z předplatní jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce dělena dvěma.

Výnosy za jednorázové jízdenky

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

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

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

Určení koeficientu $k_{\text{K (Z)}}$

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

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

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

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

$$T_{\text{CD (ek. jedn.)}} = \sum C_{\text{CD PMX (ek. jedn.)}} + \frac{1}{3} \sum C_{\text{CD PQX (ek. jedn.)}} + \frac{1}{12} \sum C_{\text{CD PRX (ek. jedn.)}} + P_{\text{DX}} \sum C_{\text{CD JX (ek. jedn.)}} + P_{\text{DV}} \sum C_{\text{CD JV (ek. jedn.)}}$$

kde: $C_{\text{CD P?X (ek. jedn.)}}$ část ceny z předplatní jízdenky (M = měsíční, Q = čtvrtletní, R = roční) náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané v pracovní den

$C_{\text{CD JX (ek. jedn.)}}$ část ceny z jednorázové jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané v pracovní den

$C_{\text{CD JV (ek. jedn.)}}$ část ceny z jednorázové jízdenky náležící železnici v dané ekonomické jednotce zaznamenané ve víkendovém průzkumu

P_{DX} počet pracovních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum

P_{DV} počet nepracovních dnů v měsíci, kdy proběhl průzkum

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

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

$$T_{\text{CDM (ek. jedn.)}} = \frac{T_{\text{CD (ek. jedn.)}}}{T_{\text{C (ek. jedn.)}}} T_{\text{CM (ek. jedn.)}}$$

kde: $T_{\text{CD (ek. jedn.)}}$ přepočtené výnosy na měsíc, kdy proběhl průzkum, náležící železnici v dané ekonomické jednotce

Ekonomika systému IDS JMK

$T_{C(ek. jedn.)}$ celkové přepočtené výnosy na měsíc, kdy proběhl průzkum, v dané ekonomické jednotce

$T_{CM(ek. jedn.)}$ celkové reálné výnosy v dané ekonomické jednotce v daném měsíci

Četnost provádění průzkumu

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

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

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

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

mikrobus – vozidlo s počtem míst k sezení menším než 15

minibus – vozidlo do 8 m délky, minimální počet míst k sezení 15

malý autobus – vozidlo do 10 m délky, minimální počet míst k sezení 25

klasický autobus – vozidlo do 13 m délky, minimální počet míst k sezení 45

velkokapacitní autobus – vozidlo od 14 m délky, minimální počet míst k sezení 60

tramvaj A – souprava s minimální obsaditelností 100 míst

tramvaj B – souprava s minimální obsaditelností 125 míst

tramvaj C – souprava s minimální obsaditelností 175 míst

tramvaj D – souprava s minimální obsaditelností 190 míst

tramvaj E – souprava s minimální obsaditelností 250 míst

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

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

kde: k_{OB} koeficient obsaditelnosti vozidla

v_{Dkm} počet vozokilometrů ujetých daným dopravcem D pro daného objednatele dopravy s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

v_{km} počet vozokilometrů ujetých s daným druhem vozidla v dané ekonomické jednotce

T_{EJ} výnosy v dané ekonomické jednotce po odečtení podílu náležící železnici

VII. DĚLENÍ ZTRÁTY Z POSKYTOVÁNÍ ŽÁKOVSKÉHO JÍZDNÉHO

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

VIII. DĚLENÍ VÝNOSŮ ČD MEZI REGIONÁLNÍ A DÁLKOVOU DOPRAVU

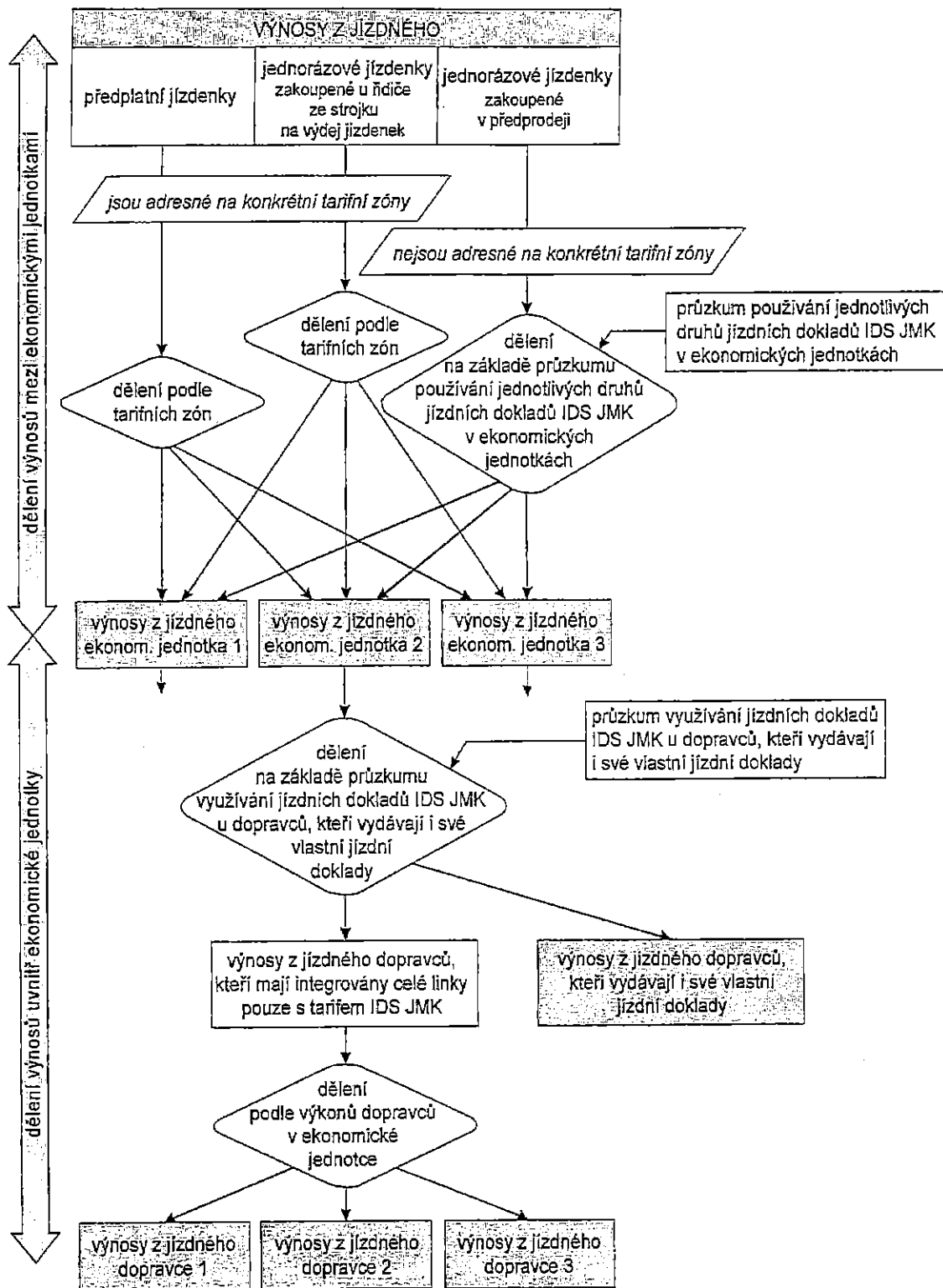
Do IDS JMK jsou zahrnuty i vlaky dálkové dopravy v rozsahu dle Přílohy č. 1 smlouvy uzavřené mezi KORDIS a ČD.

Rozdělení výnosů ČD na podíl regionální dopravy a podíl dálkové dopravy stanoví KORDIS na základě výsledků posledního uskutečněného přepravního průzkumu v zaintegrovaných rychlicích do IDS JMK dle Přílohy č. 4 Část III. smlouvy uzavřené mezi KORDIS a ČD.

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

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

Příloha 1a Princip dělení výnosů



Handwritten mark

Handwritten mark

Příloha č. 2

**Bilance výkonů
při zajišťování
dopravní obslužnosti**

Únor 2010

Část A

1. Princip finančního vyrovnání spočívá v započítávání přepravních výkonů v mkm dle následujících vzorců:

$$mkm_{zB} = \sum k_{LB} * mkm_{LB}$$

- kde: mkm_{zB} místokm započítané do vyrovnání pro město Brno
- k_{LB} koeficient významu linky pro přepravní vazby v rámci města Brna – je určen podle níže uvedené tabulky
- mkm_{LB} přepravní výkony v místokm konkrétní linky IDS na území města Brna mimo linek dopravce DPMB a.s.

$$mkm_{zJ} = \sum k_{LJ} * mkm_{LJ}$$

- kde: mkm_{zJ} místokm započítané do vyrovnání pro Jihomoravský kraj
- k_{LJ} koeficient významu linky pro přepravní mimo území města Brna
- mkm_{LJ} přepravní výkony v místokm konkrétní linky IDS dopravce DPMB a.s. mimo území města Brna

Koeficient významu linky pro přepravní vazby v rámci města Brna

linka	K_{LB}
železniční linky mající více než jednu zastávku na území města Brna	0,04
železniční linky mající pouze jednu zastávku na území města Brna	0
Autobusové linky z regionu zastavující na všech zastávkách městské dopravy po trase	1,0
Autobusové linky z regionu zastavující na vybraných zastávkách na území města Brna	0,06
Autobusové linky z regionu zastavující na několika zastávkách na území města Brna	0

Koeficient významu linky pro přepravní vazby mimo území města Brna

linka	K_{LJ}
tramvajová linka	1,0
trolejbusová linka	1,0
autobusové linky	1,0

Finanční vyrovnání výkonů při zajišťování dopravní obslužnosti

2. Město Brno nehradí příspěvek do fondu IDS na obyvatele a rok jako ostatní obce a města Jihomoravského kraje (ostatní města Jihomoravského kraje mající zaintegrovanou městskou dopravu hradí jak ztrátu z provozu městské dopravy, tak příspěvek do fondu IDS na obyvatele a rok).
3. Vzájemné vyúčtování výkonů bude provedeno do 31.3. následujícího roku. Smluvní strany akceptují toleranci +/- 10%.
4. Za nevyrovnaný stav se nepovažuje změna předpokladu výkonů z důvodů vyšší moci (např. válka, občanské nepokoje, teroristické činy nebo hrozba teroristického činu, epidemie, výbuchy, zásahy bleskem, zemětřesení, vánice, povodně, požáry, vichřice, bouře nebo jiné působení přírodních živlů, stávky).
5. Smluvní strany si oznámí případný negativní výsledek veřejnoprávní kontroly.

Část B

Tabulka výkonů v mkm pro rok 2010:

linky	mkm _{LB}	k _{LB}	mkm _{ZB}	mkm _{LJ}	k _{LB}	mkm _{ZJ}
železniční linky S1, S2, S3, S4, S41, S6, R3	411 978 360	0,04	16 479 134			
Autobusové linky 31, 40, 41, 47, 48, 52, 71, 73, 75, 77, 151, 302, 303, 401, 402, 403, 404	49 769 660	1,00	49 769 660			
Autobusové linky 109, 201, 202, 405, 406, 501, 509, 601, 602, 701, 702	113 272 670	0,06	6 796 360			
Autobusové 104, 105, 106, 107, 108, 301, 505	48 345 640	0,00	0			
tramvajová linka 2				134 196 000	1,00	13 419 600
trolejbusové linky 31				12 951 100	1,00	12 951 100
autobusové linky x2, 31, 40, 41, 43, 48, 49, 71, 75, 78, 89, 91, 93, 94, 96, 210, 303, 403				47 513 400	1,00	47 513 400
celkem	623 366 330		73 045 154	73 884 100		73 884 100