

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Porovnání druhů jízdného a slev Českých drah, a.s.
ve vnitrostátní osobní dopravě a s jízdným ÖBB a ZSSK

Jan Přidal

Bakalářská práce
2010

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2009/2010

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan PŘIDAL**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy-Technologie a řízení dopravních systémů**
Název tématu: **Porovnání druhů jízdného a slev Českých drah, a.s. ve vnitrostátní osobní dopravě a s jízdným ÖBB a ZSSK**
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování:

Úvod
1 Tarifně-produktová nabídka dopravců
2 Výběr vhodného tarifu pro typového cestujícího
3 Návrh univerzální tarifní struktury
4 Zhodnocení návrhu
Závěr

Rozsah grafických prací: 2-3
Rozsah pracovní zprávy: 30-40
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

Tarif ČD

Webová prezentace ÖBB, dostupné z <http://www.oebb.at/>

Webová prezentace ZSSK, dostupné z <http://www.zssk.sk/>


CHLAŠ, A. - STEJSKAL, P. Tarify a ceny v dopravě. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2008. 170 s. ISBN 978-80-7395-104-7.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Ivo Hruban**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2010**
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2010**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2010

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu informačních zdrojů.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Mostkovicích dne 31. 5. 2010

Jan Přidal

ANOTACE

Práce si klade za cíl popsat základní nabídku jízdného a slev dominantního českého železničního dopravce, Českých drah, a.s., a to ve vnitrostátní osobní dopravě, stejně tak národních dopravců sousedních zemí – Rakouska a Slovenské republiky. Součástí je i nástin možné metodiky výběru vhodného tarifu pro modelového cestujícího a snaha o vytvoření univerzální tarifní struktury, která vychází ze současné nabídky.

KLÍČOVÁ SLOVA

tarify, cenotvorba, jízdné, slevy

TITTLE

The Comparison of Fare Types and Reductions of České dráhy, a.s. in domestic Transport and ÖBB and ZSSK Fare

ANNOTATION

The aim of the bachelor thesis is to describe a basic offer of fare charges and reductions of the dominant Czech transporter, České dráhy a.s. in domestic traffic and in national transporter of two adjacent countries – Austria and The Slovak Republic. The thesis also includes possible methods of the selection of proper tariff for a model passenger with an effort to create a universal tariff structure based on current offer.

KEYWORDS

tariffs, pricing, fare, reductions

Poděkování:

Autor děkuje rodině a přátelům za všestrannou podporu během studia a také vedoucímu bakalářské práce, Ing. Hrubanovi, za cenné připomínky a rady.

OBSAH

ÚVOD	11
1 TARIF ČESKÝCH DRAH.....	12
1.1 Základní jízdné obyčejné.....	13
1.2 Základní jízdné zvláštní.....	14
1.2.1 Zvláštní jízdné pro děti	15
1.2.2 Zvláštní jízdné pro žáky (a studenty)	16
1.2.3 Zvláštní jízdné pro důchodce.....	18
1.2.4 Zvláštní jízdné ZTP, ZTP/P.....	18
1.2.5 Zvláštní jízdné rodiče	19
1.2.6 Zvláštní jízdné státní činitelé.....	20
1.3 Zpáteční sleva	20
1.4 Traťové jízdenky	20
1.4.1 Traťové jízdenky za základní jízdné	21
1.4.2 Traťové jízdenky zákaznické.....	21
1.4.3 Traťové jízdenky žakovské (studentské).....	21
1.5 Jízdenky ČD Net.....	21
1.6 In-karta/Rail plus a zákaznické aplikace, program ČD Bonus.....	22
1.6.1 In-zákazník (1/1).....	24
1.6.2 In-zákazník (1/2) dítě.....	24
1.6.3 In-zákazník (1/2) důchodce	24
1.6.4 In-zákazník (1/4).....	25
1.6.5 In-karta bez zákaznických aplikací, tj. EPIK	25
1.7 In-senior.....	25
1.8 In-gold	25
1.9 Kilometrická banka.....	26
1.10 Skupinová sleva.....	26
1.11 Sleva ISIC.....	27
1.12 SONE+	27
1.13 REGIONet	27
1.14 Akviziční jízdné (slevy).....	27
1.14.1 eLiška	27

2	TARIF – ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN.....	29
2.1	Traťové jízdenky	29
2.2	Standardní jízdné (cena)	30
2.3	Einfach-Raus-Ticket.....	30
2.4	Skupinová sleva.....	30
2.5	Jízdné pro žáky a učně.....	31
2.6	Roční síťové jízdenky.....	31
2.7	EVENTticket	31
2.8	Věrnostní karta VORTEILScard	31
2.9	Städtescheck	32
2.10	VORTEILScard Mastercard.....	32
3	TARIF – ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO	33
3.1	Obyčejné jízdné	33
3.2	Sleva pro návštěvníky dětí umístěných v ústavech	33
3.3	Sleva pro zdravotně postižené	34
3.4	Žáci a studenti.....	34
3.5	Sleva pro skupinu a skupina MINI.....	34
3.6	Traťové jízdenky	34
3.7	MAXI KLASIK.....	35
3.8	KLASIK RAILPLUS	35
3.9	JUNIOR RAILPLUS EURO<26.....	35
3.10	SENIOR RAILPLUS.....	35
3.11	Sleva pro starší 70 let	36
3.12	Bezkontaktní čipová karta – BČK.....	36
3.13	Narozeninová sleva.....	36
3.14	Relační slevy	36
3.15	Vlakem dál.....	36
3.16	Daruj cestu vlakem	37
4	TARIF VHODNÝ PRO MODELOVÉHO CESTUJÍCÍHO.....	38
4.1	Občasný cestující.....	38
4.2	Věrný cestující.....	40
4.3	Pendler.....	42
5	NÁVRH UNIVERZÁLNÍ TARIFNÍ STRUKTURY.....	46
5.1	Obyčejné jízdné	46

5.2	Slevy „ze zákona“	46
5.3	Komerční nabídky (slevy)	47
5.3.1	Věrnostní karty a aplikace	47
5.3.2	Traťové jízdenky	48
5.3.3	Mimořádná sleva	48
5.3.4	Relační slevy	48
5.3.5	Skupinová jízdenka „SPOLU“	48
5.3.6	Síťové jízdenky.....	49
5.3.7	„10+1“	49
5.3.8	KombiTICKET	49
6	ZHODNOCENÍ NÁVRHU	50
ZÁVĚR	.....	51
SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ	.....	52
SEZNAM OBRÁZKŮ	.....	53
SEZNAM TABULEK	.....	54
SEZNAM ZKRATEK	.....	55
SEZNAM PŘÍLOH	.....	56

ÚVOD

Česká republika, Slovensko a Rakousko mají vlastního (národního) dopravce působícího na poli osobní dopravy, a to: České dráhy (ČD), Železnice Slovenskej republiky (ZSSK) a Österreichische Bundesbahnen (ÖBB). Jde o akciové společnosti se státní majoritou. Každý stát ovlivňuje prostřednictvím svých strategií do jisté míry tarifní strukturu svých dopravců a i dopravci samotní se vhodnou strategií snaží dosáhnout optimální tarifní struktury. Cílů je dle (1) zpravidla několik – **ekonomické výsledky** (zvýšení zisku, rentability), **finanční mety** (lepší návratnost úvěrů či posílení schopnosti samofinancování), **sociální cíle** (zlepšení pracovního prostředí), **cíle související s postavením podniku na trhu** (dosažení určitého podílu na trhu) a **cíle v prestiži podniku na trhu** (zvýšení image a goodwillu). Primárně by však mělo jít (z postavení těchto národních společností) o maximalizaci přínosu pro občany státu, což je ovšem v přímém střetu zájmu s modelem chování těchto monopolních společností (takto postavená společnost touží hlavně po dosažení zisku). Do značné míry jsou tedy zásahy státu do tarifní politiky (a nejen do ní) žádoucí a nutné.

Tato bakalářská práce obsahuje analýzu současné podoby tarifů národních dopravců ve výše uvedených zemích, tj. jízdné a komerční i nekomerční slevy (mimo produktů pro firmy). Zároveň dochází k porovnání jednotlivých druhů jízdného z hlediska výhodnosti pro zákazníka. Práce však neporovnává ceny v rámci všech tří zemí, nýbrž spíše parametry a strukturu slev a jízdného. Pokud k porovnání cen dochází, je to v zásadě jen na území dané země a v rámci tamní tarifní struktury. V opačném případě by totiž bylo nutné kalkulovat s celou řadou makroekonomických ukazatelů. Do úvahy by např. přicházel hrubý domácí produkt, charakteristika spotřebního koše, výše průměrných platů apod. Z důvodu omezeného rozsahu bakalářské práce nebude tato problematika řešena.

Tarify a ceníky dopravců, které byly podkladem pro výpočty a konstrukci grafů (včetně informací o jízdném a produktech), vstoupily v platnost k 7. 3. 2010 (ČD), 1. 4. 2010 (ÖBB) a 3. 12. 2009 (ZSSK).

Cílem bakalářské práce je navrhnout univerzální tarifní strukturu na základě zjištěné situace ve zkoumaných zemích. To znamená takovou nabídku jízdného a slev, která je na první pohled přehledná, výhodná pro dopravce i zákazníka (i když zde musí jít v důsledku střetu požadavků o kompromis) a hlavně jednoznačná.

1 TARIF ČESKÝCH DRAH

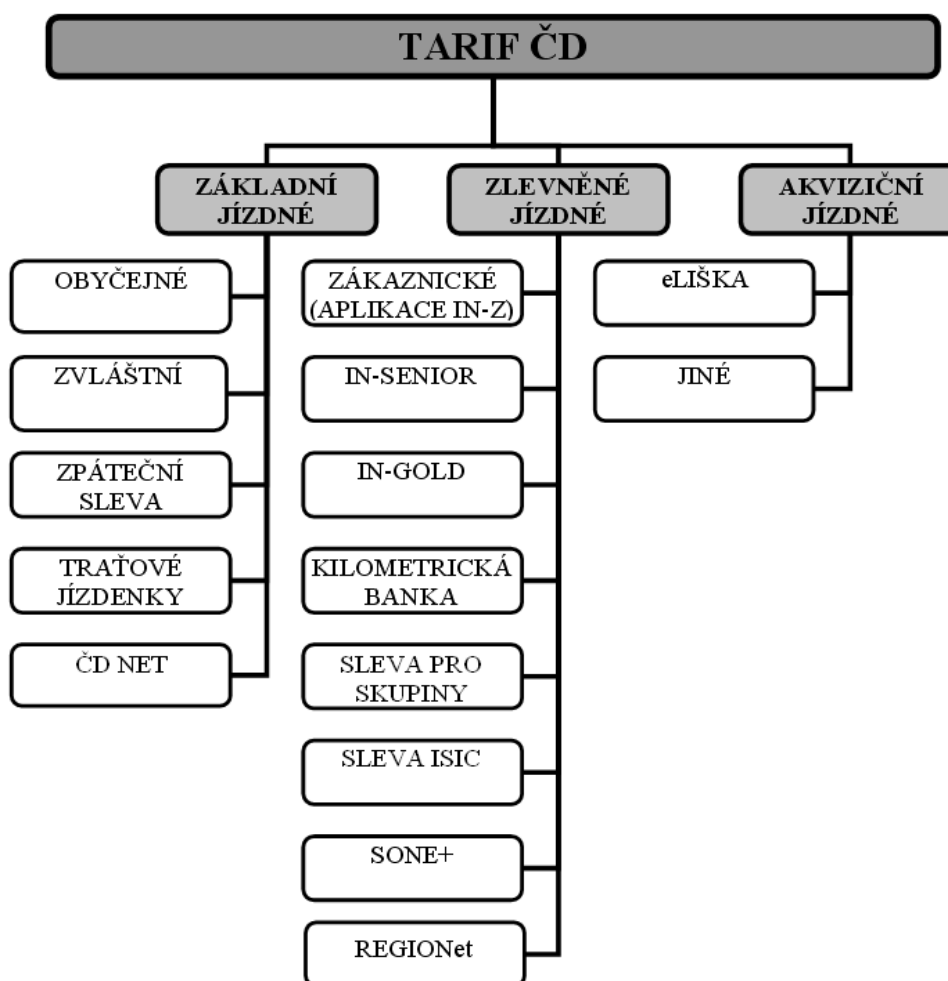
Slovo „tarif“ má arabský původ (*tarif* = zveřejnění). U nás slovo zdomácnělo jako označení pro seznam cen a podmínek přepravy, ovšem základní atribut je právě zveřejnění tarifu na dostupném místě (zpravidla ve vozidlech, na nádražích, na webových stránkách společností atd.). Tato povinnost je daná zákonem č. 266/1994 Sb., o drahách. (2)

V tarifu se běžně uvádí podrobné přepravní podmínky, sazby pro výpočet jízdného, úhrady za vedlejší výkony apod. Tarif a ceny musí odpovídat zákonu č. 526/1990 Sb., o cenách, a také mezinárodním ujednáním platných v železniční dopravě. Tarif (kalkulace cen) plyne z nákladů společnosti a uplatňované cenové politiky. Do značné míry jej tedy ovlivňuje stát (v České republice prostřednictvím cenového výměru Ministerstvo financí). Ovšem usměrňování ceny se týká jen jízdného obyčejného a zvláštního. (2, 3)

Základním tarifem ČD pro osobní železniční dopravu je TR 10 – Tarif pro přepravu cestujících a zavazadel. Tento tarif platí pro veřejnou vnitrostátní pravidelnou železniční dopravu cestujících a zavazadel na celostátních drahách, a to včetně peážní dopravy¹. V tarifu jsou zahrnuty bližší specifikace jako přepravní podmínky (relace, jízdenky, platnosti jízdenek apod.), kilometrovníky a zvláštní přepravní podmínky, ceníky a přípojky k tarifu zvláště určené pro mezinárodní přepravu či pro lůžkové a lehátkové přepravy. (2)

Tarif ČD rozlišuje dle obrázku 1 několik druhů jízdného, z nichž těmi stěžejními jsou jízdné **základní**, **zlevněné** a **akviziční**. Základní jízdné se dále dělí na jízdné **obyčejné**, **zvláštní**, zpáteční slevu, traťové jízdenky a síťové jízdenky ČD Net. U obyčejného jízdného dochází k regulaci ceny dle příslušného výměru Ministerstva financí ČR, stejně jako u jízdného zvláštního, které je určeno různými kategoriím cestujících. Zlevněným jízdným se rozumí cena v rámci jiných, zejména obchodních nabídek ČD (In-karta, resp. zákaznické aplikace, aplikace In-senior a In-gold, Kilometrická banka, sleva pro skupiny, sleva ISIC, SONE+ a REGIONet). Akviziční jízdné (sleva) je cena určená jinak než u výše uvedených druhů jízdného. Jde např. o nabídku eLiška. (4)

¹ doprava na trati vedené částečně po území sousedního státu, např. úsek Mikulovice – Jindřichov ve Slezsku přes Gluchořazy, trať 292 dle číslování v knižním jízdním řádu



Obrázek 1 Struktura tarifu pro osobní dopravu u ČD k 7. 3. 2010

Zdroj: autor

1.1 Základní jízdné obyčejné

Obyčejné jízdné je jedním z pilířů základního jízdného. Je primárně určeno cestujícím od 15 let věku (teoreticky od 10 let, pokud tito předepsaným² způsobem neprokáží, že jsou mladší 15 let), kteří nemají nárok na jiný (levnější) druh jízdného. Nárok na obyčejné jízdné tedy není třeba prokazovat jakýmkoliv průkazem. Uvedené jízdné existuje

² Dle (4) „děti ve věku od 10 do 15 let prokazují nárok na zvláštní jízdné jakýmkoliv (oficiálním) průkazem ověřeným razítkem či jinými specifickými znaky vydavatele nebo vydaným ve formě plastové karty, který obsahuje fotografii, jméno a datum narození, případně datum 15. narozenin nebo rodné číslo dítěte. Pro děti, které žádný průkaz k prokázání věku nemají, vystavují ČD průkaz na zvláštní jízdné. Pověřený zaměstnanec ČD u pokladní přepážky vystaví průkaz na počkání po předložení rodného listu dítěte nebo občanského průkazu (cestovního pasu) jednoho z rodičů, který v něm má dítě zapsané, a nepoškozené fotografie průkazového provedení (barevné nebo černobílé) s rovnými nebo zaoblenými rohy o rozměrech 35 x 45 mm, která zobrazuje skutečnou současnou podobu dítěte a není vystřižena z jiné fotografie. Při dodržení výše uvedených podmínek může být fotografie oddělena ze staršího průkazu pokud není přerazítkována.“

v modifikacích pro první a druhou vozovou třídu. Jízdné se počítá podle skutečné tarifní vzdálenosti, max. však do 600 km. (4) V následující tabulce 1 je provedena rekapitulace jízdného včetně informací o jeho výši na vybraných úsecích.

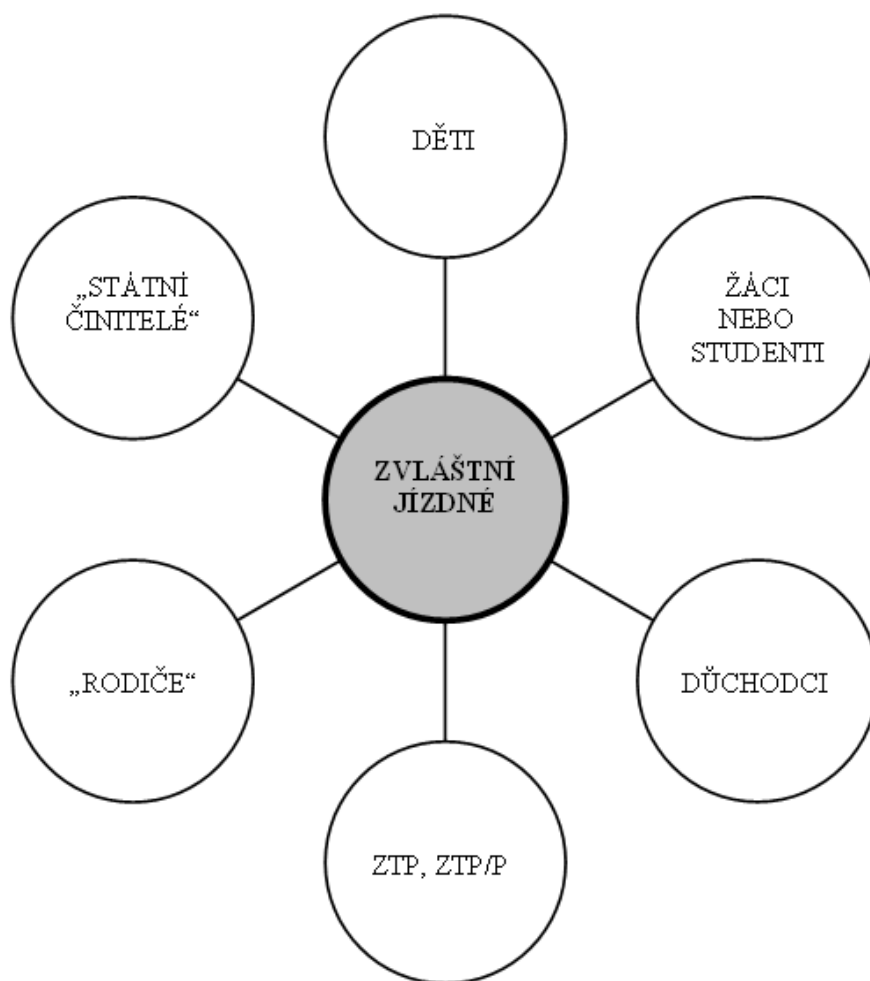
Tabulka 1 Obyčejné jízdné

OBYČEJNÉ JÍZDNÉ (stav k 7. březnu 2010)	
věk cestujícího	od 15 let
informace k průkazu	netřeba průkaz
vozová třída	2. i 1. třída
Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n. (20 km)	33,- (50,- první třída)
Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. (46 km)	65,- (98,-)
Brno hl. n. – Olomouc hl. n. (100 km)	130,- (195,-)
Praha hl. n. – Olomouc hl. n. (250 km)	310,- (465,-)
Plzeň hl. n. – Ostrava hl. n. (470 km)	574,- (861,-)

Zdroj: Portál Jízdenka, České dráhy, autor

1.2 Základní jízdné zvláštní

Zvláštní jízdné jako druhý pilíř základního jízdného je ve svých modifikacích lišících se cenami a podmínkami určeno pro děti, žáky či studenty, důchodce, osoby se zvlášť těžkým postižením na zdraví a jejich průvodce (dále jen „zvláštní jízdné ZTP, ZTP/P“), pro rodiče či soudem stanovené opatrovníky k návštěvě zdravotně postižených dětí umístěných v ústavech na území ČR (dále jen „zvláštní jízdné rodiče“) a dle (6) pro poslance a senátory Parlamentu ČR, soudce Ústavního soudu a poslance Evropského parlamentu zvolené na území ČR (dále jen „zvláštní jízdné státní činitelé“). Výše jízdného se stanoví po uplatnění patřičné slevy z výchozího – obyčejného jízdného. (4) Strukturu zvláštního jízdného sumarizuje schéma na obr. 2.



Obrázek 2 Struktura zvláštního jízdného u ČD k 7. 3. 2010

Zdroj: autor

1.2.1 Zvláštní jízdné pro děti

Zvláštní jízdné pro děti je uplatněno u kategorie cestujících ve věku od 6 do³ 15 let, přičemž cestující do 10 let svůj věk (nárok na jízdné) nemusí prokazovat. Cestující si mohou zvolit vozovou třídu, kterou chtějí cestovat. Jízdné je pak ve výši cca 50 % z výše obyčejného jízdného. (4) Orientační ceny jízdného pro příslušné relace uvádí tabulka 2.

³ formulace „do“ znamená zpravidla do dne, který předchází dni příslušných narozenin

Tabulka 2 Zvláštní jízdné pro děti

ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ PRO DĚTI (stav k 7. březnu 2010)	
věk cestujícího	od 6 do 15 let
informace k průkazu	od 10 do 15 let je třeba průkaz (dopravce či jiný)
vozová třída	2. i 1. třída
Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n. (20 km)	16,- (24,- první třída)
Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. (46 km)	32,- (48,-)
Brno hl. n. – Olomouc hl. n. (100 km)	65,- (97,-)
Praha hl. n. – Olomouc hl. n. (250 km)	155,- (232,-)
Plzeň hl. n. – Ostrava hl. n. (470 km)	287,- (430,-)

Zdroj: Portál Jízdenka, České dráhy, autor

1.2.2 Zvláštní jízdné pro žáky (a studenty)

Tento druh jízdného byl zaveden pro žáky (věk od 6 do 15 let) a studenty (věk od 15 do 26 let), kteří plní povinnou školní docházku nebo se soustavně připravují na budoucí povolání na jedné ze škol střední, vyšší odborné, vyšší či speciální (denní nebo prezenční forma studia), popřípadě na zahraniční škole podobného formátu jako školy u nás, a to pouze ve druhé vozové třídě. Nárok na jízdné je uznán držitelům speciálního průkazu validovaného dopravcem (i jiným než ČD). Využívání jízdného je zároveň časově⁴ a relačně⁵ omezeno. Jeho výše je stanovena na 35 % z obvyčejného jízdného v příslušné relaci (pro žáky) a 55 % z obvyčejného jízdného (pro studenty). (4) Shrnutí informací k zvláštnímu jízdnému pro žáky včetně orientačních cen na vybraných relacích ukazuje tabulka 3.

⁴ časová platnost jízdného pro žáky je pouze v období od 1. 9. do 30. 6. následujícího roku (resp. do 31. 10. příslušného akademického roku pro studenty, vyjma měsíců červenec a srpen), viz (4)

⁵ Nárok na jízdné je možno uplatnit pouze z železniční stanice místně nebo časově nejbližší místu trvalého pobytu cestujícího v ČR do a ze stanice místně nebo časově nejbližší místu školy (popř. kolejí či internátu) nebo do mezinárodního přechodového bodu, leží-li škola/kolej za hranicemi ČR. Nárok je možno rovněž uplatnit při cestování mezi školou a internátem, neleží-li tyto v jednom místě, za obdobných podmínek, viz (4)

Tabulka 3 Zvláštní jízdné pro žáky

ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ PRO ŽÁKY (stav k 7. březnu 2010)	
věk cestujícího	od 6 do 15 let
informace k průkazu	žakovský průkaz (vydá dopravce, potvrdí škola a následně dopravce)
vozová třída	2. třída
Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n. (20 km)	11,-
Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. (46 km)	22,-
Brno hl. n. – Olomouc hl. n. (100 km)	45,-
Praha hl. n. – Olomouc hl. n. (250 km)	108,-
Plzeň hl. n. – Ostrava hl. n. (470 km)	200,-

Zdroj: Portál Jízdenka, České dráhy, autor

Zajímavá je nadále skutečnost, že pro obě „sociální“ skupiny nese průkaz na slevu stejný název, „Žakovský průkaz“, byť se jeho podoby liší⁶. Navýšení cen jízdného v porovnání se žakovským jízdným je patrné z tabulky 4.

Tabulka 4 Zvláštní jízdné pro studenty

ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ PRO STUDENTY (stav k 7. březnu 2010)	
věk cestujícího	od 15 do 26 let
informace k průkazu	žakovský průkaz (vydá dopravce, potvrdí škola a následně dopravce)
vozová třída	2. třída
Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n. (20 km)	18,-
Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. (46 km)	35,-
Brno hl. n. – Olomouc hl. n. (100 km)	71,-
Praha hl. n. – Olomouc hl. n. (250 km)	170,-
Plzeň hl. n. – Ostrava hl. n. (470 km)	315,-

Zdroj: Portál Jízdenka, České dráhy, autor

⁶ platnost průkazu pro žáky je víceletá (škola tento průkaz každý rok revaliduje), studenti 15 – 26 musí každý rok zajišťovat průkaz nový

1.2.3 Zvláštní jízdné pro důchodce

Zvláštní jízdné pro důchodce je možno využít rovněž jen ve druhé vozové třídě, přičemž nárok na toto jízdné mají osoby pobírající starobní důchod, invalidní důchod pro invaliditu 3. stupně či osoby starší 60 let, které pobírají vdovský nebo vdovecký důchod nebo měsíčně se opakující peněžité dávky sociální péče z důvodu hmotné nouze. Nárok cestující prokazují průkazy dopravce, u osob starších 70 let je možno použít občanský průkaz, cestovní pas, popřípadě průkaz o povolení pobytu (pro cizince). Výše jízdného se kalkuluje stejně jako jízdné pro děti, tj. ve výši 50 % z obyčejného jízdného. (4) Tabulka 5 souhrnně informuje o tomto druhu zvláštního jízdného.

Tabulka 5 Zvláštní jízdné pro důchodce

ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ PRO DŮCHODCE (stav k 7. březnu 2010)	
věk cestujícího	teoreticky od 15 let (invalidita 3. stupně, jinak od 60, resp. od 70 let)
informace k průkazu	průkaz dopravce podle životní situace cestujícího, u starších 70 let postačuje občanský průkaz, pas nebo průkaz o povolení pobytu
vozová třída	2. třída
Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n. (20 km)	16,-
Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. (46 km)	32,-
Brno hl. n. – Olomouc hl. n. (100 km)	65,-
Praha hl. n. – Olomouc hl. n. (250 km)	155,-
Plzeň hl. n. – Ostrava hl. n. (470 km)	287,-

Zdroj: Portál Jízdenka, České dráhy, autor

1.2.4 Zvláštní jízdné ZTP, ZTP/P

Jedná se o jízdné pro osoby se zvlášť těžkým postižením a jejich průvodce, kteří jsou držiteli průkazů ZTP, resp. ZTP/P. Nárok na toto jízdné lze uplatnit jen ve druhé vozové třídě. Výše jízdného se pohybuje ve výši cca 25 % z obyčejného jízdného, tak jako je zobrazeno v tabulce 6. (4)

Tabulka 6 Zvláštní jízdné ZTP, ZTP/P

ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ ZTP, ZTP/P (stav k 7. březnu 2010)	
věk cestujícího	od 6 let
informace k průkazu	průkaz ZTP či ZTP/P
vozová třída	2. třída
Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n. (20 km)	8,-
Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. (46 km)	16,-
Brno hl. n. – Olomouc hl. n. (100 km)	32,-
Praha hl. n. – Olomouc hl. n. (250 km)	77,-
Plzeň hl. n. – Ostrava hl. n. (470 km)	143,-

Zdroj: Portál Jízdenka, České dráhy, autor

1.2.5 Zvláštní jízdné rodiče

Osobám, které si nárokují toto jízdné, je účtována cena ve stejné výši jako držitelům průkazů ZTP či ZTP/P, tedy 25 % z obvyčejného jízdného. Nárok na tuto kategorii vzniká rodičům či soudem stanoveným opatrovníkům za účelem návštěvy nezaopatřených dětí jakkoliv postižených či chronicky nemocných, které jsou dlouhodobě umístěny v ústavech. Rovněž i tato sleva platí jen pro druhou vozovou třídu. Další omezení je, obdobně jako u jízdného pro žáky či studenty, relační, tzn. nárok na jízdné vzniká pouze mezi stanicemi nejbližšími trvalému pobytu rodičů a místu ústavu (časově nebo nejvýhodnějším směrem). Prokázání nároku funguje na základě průkazu vystaveného zařízením, ve kterém je dítě umístěno. Při zpáteční cestě cestující dokládá podpisem zaměstnance ústavu, že účelem cesty byla skutečně návštěva dítěte. (4) Resumé o tomto jízdném je patrné z tabulky 7.

Tabulka 7 Zvláštní jízdné rodiče

ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ RODIČE (stav k 7. březnu 2010)	
věk cestujícího	od 18 let
informace k průkazu	průkaz vydaný ústavem
vozová třída	2. třída
Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n. (20 km)	8,-
Zábřeh na Moravě – Olomouc hl. n. (46 km)	16,-
Brno hl. n. – Olomouc hl. n. (100 km)	32,-
Praha hl. n. – Olomouc hl. n. (250 km)	77,-
Plzeň hl. n. – Ostrava hl. n. (470 km)	143,-

Zdroj: Portál Jízdenka, České dráhy, autor

1.2.6 Zvláštní jízdné státní činitelé

Pro představitele státu a Evropské unie, tj. poslance a senátory Parlamentu ČR, soudce Ústavního soudu ČR a poslance Evropského parlamentu zvolené na území ČR je určen poslední druh zvláštního jízdného, a to v nulové výši. Nárok na bezplatnou přepravu veřejnými hromadnými prostředky (s výjimkou letecké dopravy) je stanoven ze zákona (6) a prokazuje se dle (4) patřičným průkazem.

1.3 Zpáteční sleva

Zpáteční slevu je možno poskytnout cestujícímu, který si zakoupí zpáteční jízdenku. Výše slevy je stanovena na cca 10 % z dvojnásobku ceny jednoduché (tj. jednosměrné) jízdenky pro danou tarifní vzdálenost. (4)

1.4 Traťové jízdenky

Traťové jízdenky jsou jízdenky pro opakované poježdění tratě mezi dvěma body, pro které jsou tyto na požadavek cestujícího vystaveny, po dané trati nebo trati jiné, je-li kilometrická vzdálenost této varianty stejná nebo nižší, rovněž na příslušné období (např. týdenní, měsíční apod.). Jsou tak vhodné pro cesty do školy, do zaměstnání či pro jiné často se opakující cesty. Jízdenky lze zakoupit většinou v modifikaci pro kteroukoliv z vozových tříd, ovšem pouze do tarifní vzdálenosti 120 km (toto omezení lze v případě potřeby obejít používáním dvou traťových jízdenek), a to jako přenosné či nepřenosné. (4)

1.4.1 *Traťové jízdenky za základní jízdné*

Tyto jízdenky jsou k dostání jako přenosné v papírové formě (formát běžné jízdenky), aniž by cestující disponoval jakýmkoliv průkazem, nebo jako nepřenositelné, kdy jejich nosičem je věrnostní karta dopravce, tzv. In-karta nebo In-karta/Rail plus (dále jen IK) bez zákaznické aplikace. (4) Cenově tyto typy traťových jízdenek nejsou rozlišeny. Zákazník bez IK zřejmě zvolí papírovou formu díky jejím výhodám – přenositelnosti a jednoduchosti pořízení. Traťové jízdenky za základní jízdné se vydávají jako „klouzavé“ (platnost jízdenky nemusí respektovat např. kalendářní měsíc, nýbrž je stanovena na konkrétní počet dnů odpovídajících příslušnému období) ve třech modifikacích: týdenní, měsíční, čtvrtletní. (4)

1.4.2 *Traťové jízdenky zákaznické*

Traťové jízdenky zákaznické lze odlišně od výše zmíněného druhu získat pouze k IK s libovolnou zákaznickou aplikací (viz dále) a tudíž jako nepřenositelné (jejich nosičem je přímo IK, u týdenních jízdenek zakoupených ve vlaku⁷ je možno se setkat také s papírovou formou). Jejich cena je ovšem díky 25% slevě vůči základnímu jízdnému mnohem zajímavější. Rovněž jsou k dispozici jízdenky týdenní, měsíční a čtvrtletní, a to v klouzavém režimu. (4)

1.4.3 *Traťové jízdenky žákovské (studentské)*

U žákovských traťových jízdenek je nutno upozornit na některá omezení. Tyto jízdenky lze vydat pouze pro druhou vozovou třídu a jen jako týdenní nebo pololetní. Cestující musí být držitelem platného průkazu, obdobně jako u zvláštního žákovského jízdného (žák do 15 let či student od 15 do 26 let). Tyto jízdenky je možno použít pouze v období od 1. 9. do 30. 6. následujícího roku. Jízdenky lze pořídit v klouzavém režimu, ovšem pokud jejich platnost zasáhne do letních prázdnin, jejich cena se nesnižuje (ačkoliv je cestující nesmí použít). Ke snížení ceny nedochází ani tehdy, pokud by cestující během platnosti překročil věk rozhodný pro uznání slevy (v této situaci žákovský průkaz pozbývá platnosti). Jízdenky lze v obou modifikacích (týdenní, pololetní) pořídit jako „nesené“ na čipu IK nebo u týdenních jako papírové. (4)

1.5 *Jízdenky ČD Net*

Tyto jízdenky jsou „síťové“, což znamená, že během své platnosti opravňují cestujícího k neomezenému používání všech vlaků na celé síti ČD (u vlaků IC *SuperCity*

⁷ zakoupení ve vlaku je možné pouze tehdy, nenachází-li se v nástupní stanici pokladna či pokud tato již byla uzavřena, viz (4)

a jiných povinně místenkových vlaků není nijak dotčena povinnost zakoupit si místenku). Jízdenky opět existují v modifikacích za základní jízdné a za zákaznické jízdné (pro držitele IK s předepsanou aplikací, což cenu jízdenky snižuje o 25 %). K dispozici jsou tyto síťové jízdenky v modifikacích 1-denní a týdenní. (4)

1.6 In-karta/Rail plus a zákaznické aplikace, program ČD Bonus

In-karta/Rail plus⁸ (dále jen IK) je bezkontaktní čipová karta fungující jako nosič patřičné zákaznické aplikace či časové jízdenky a jako tzv. elektronická peněženka (dále jen EPIK). Jde o mladý projekt ČD, který nahrazuje systém dosluhujících papírových věrnostních průkazů. Jde o nový nástroj, jak využívat levnější jízdné a slevy ve vnitrostátní i mezinárodní železniční dopravě. Společnou vlastností tzv. zákaznických aplikací je možnost využití slevy z obvyčejného či patřičného zvláštního jízdného (i zpátečního) ve výši 25 % (tj. čerpat tzv. zákaznické jízdné, resp. slevu), jak ukazuje tabulka 8. Stejná sleva je „připravena“

Tabulka 8 Zákaznické jízdné k 7. 3. 2010

	dospělí od 15 let IN-Z 1/1		děti do 15 let, důchodci (2. třída) IN-Z 1/2		ZTP(/P) IN- Z 1/4	Žáci do 15 let	Žáci 15–26 let
	2. tř.	1. tř.	2. třída	1. třída	2. třída	2. třída	2. třída
Prostějov hl. n. Olomouc hl. n. (20 km)	25,-	38,-	12,-	18,-	6,-	neposkytuje se	
Zábřeh na Mor. Olomouc hl. n. (46 km)	49,-	74,-	24,-	36,-	12,-	neposkytuje se	
Brno hl. n. Olomouc hl. n. (100 km)	98,-	147,-	49,-	73,-	24,-	neposkytuje se	
Praha hl. n. Olomouc hl. n. (250 km)	233,-	349,-	117,-	174,-	58,-	neposkytuje se	
Plzeň hl. n. Ostrava hl. n. (470 km)	431,-	646,-	216,-	323,-	108,-	neposkytuje se	

Zdroj: Portál Jízdenka, České dráhy, autor

pro kupce síťových jízdenek ČD Net či traťových jízdenek. Se slevou jsou k dispozici rovněž i místenky (50 %). Majitelé IK s některou zákaznickou aplikací mohou zároveň využívat

⁸ označení pro slevu (také) v mezinárodní přepravě

akviziční nabídky – koupě jízdenky eLiška (viz dále). (4) IK i bez zákaznické aplikace je v neposlední řadě také výhodným nástrojem k alternativním (mnohdy výhodnějším) způsobům nákupu jízdenky než u pokladny. Za takovéto nákupy, např. přes UNIPAJ (univerzální prodejní automat jízdenek), platbou EPIK (elektronická peněženka IK) u pokladny, a to i POP (přenosná osobní pokladna) u doprovodu vlaku atd., je cestujícímu navíc dle programu **ČD Bonus**, resp. tabulky 9, refundována⁹ část ceny za jednoduché a zpáteční vnitrostátní jízdenky, jízdenky SONE+ a REGIONet, týdenní traťové jízdenky, pololetní žakovské traťové jízdenky, jednodenní a týdenní síťové jízdenky ČD Net a místenky. (7)

Tabulka 9 Bonusy za nákup jízdenek k 7. 3. 2010

druh platby	bonus za bezhotovostní platbu v %	bonus za samoobslužné odbavení v %	celkový bonus v %
hotově – ve vlaku	0	0	0
EPIK – ve vlaku	3	0	3
hotově – pokladna	0	0	0
platební kartou – pokladna	0	0	0
EPIK – pokladna	3	0	3
hotově – automat	0	3	3
platební kartou – automat	3	3	6
EPIK – automat	3	3	6
platební kartou – eShop ČD	3	3	6
PaySec¹⁰ – eShop ČD	3	3	6

Zdroj: České dráhy, autor

Cestující tak reálně nedosahuje při koupi zákaznické jízdenky slevy 25 % z obvyčejného jízdného, ale až 29,5 % (v případě uplatnění „zdvojeného“ bonusu – za bezhotovostní platbu i samoobslužné odbavení). Každou IK lze používat jako EPIK, a tak není důvod, proč by to cestující neměl dělat (v patřičně vybavených stanicích, popř. u doprovodu vlaku). Obrázek 3 ukazuje podobu IK, která připomíná běžnou platební kartu, z lícové strany.

⁹ v následujícím kalendářním měsíci na požádání nebo při dobití IK

¹⁰ způsob úhrady přes předplacené tzv. konto PaySec



Obrázek 3 Dřívější podoba IK z lícové strany

Zdroj: autor

1.6.1 *In-zákazník (1/1)*

Tato varianta je určena pro cestující starší 15 let. IK s aplikací In-zákazník (1/1) (dále jen IN-Z 1/1) je možno pořídit pouze ve verzi platné tři roky, a to za cenu 990,- Kč. Výhodu mají mladí do věku 26 let. Zástupcům této skupiny je umožněn nákup za sníženou cenu 330,- Kč. Držitelé aplikace IN-Z 1/1 mají nárok na slevu z obyčejného jízdného a na levnější jízdenky ČD Net a traťové jízdenky. (4, 7)

1.6.2 *In-zákazník (1/2) dítě*

Variantu In-zákazník (1/2) dítě (dále jen IN-Z 1/2 dítě) si může pořídit cestující do věku 15 let. Platnost aplikace je 3 roky při ceně 330,- Kč. Držitel je oprávněn čerpat slevu ze zvláštního jízdného pro děti a tentýž podíl z ceny zpáteční jízdenky pro děti. Dále je zákazník oprávněn k nákupu traťových jízdenek pro osoby starší 15 let a k nákupu síťových jízdenek ČD Net se slevou. (4, 7)

1.6.3 *In-zákazník (1/2) důchodce*

Aplikace pro důchodce (IN-Z 1/2 důchodce) umožňuje slevu z důchodcovského jízdného (to je svou výší shodné s cenou jízdného pro děti mladší 15 let) pouze ve 2. vozové třídě a rovněž ze zpátečního jízdného pro důchodce (ti jsou oprávněni použít i 1. třídu, kde je jim účtována sleva z jízdného pro dospělé – starší 15 let). Stejná sleva na síťové jízdenky ČD Net a traťové jízdenky se stejně jako u dvou předchozích variací přiznává také. Cena a platnost je zde 990,- Kč, respektive 3 roky. (4, 7)

1.6.4 In-zákazník (1/4)

Verze In-zákazník (1/4), dále jen IN-Z 1/4, je určena pro zvláště těžce postižené cestující s průvodcem nebo i bez něj. Majitel získá slevu ze zvláštního jízdného pro ZTP (ZTP/P) pouze ve 2. vozové třídě, slevu na zpáteční jízdenky v této kategorii a rovněž při zakoupení traťových jízdenek pro dospělé nebo síťových jízdenek ČD Net. (4, 7)

1.6.5 In-karta bez zákaznických aplikací, tj. EPIK

Tato karta zdánlivě nemá žádné využití. Opak je však pravdou. V dnešní moderní době vznikají nové platební kanály jako např. prodejní automaty. Právě za účelem nákupu/platby u automatů se používá této karty, především její funkce elektronické peněženky (dále jen EPIK). Cestující zaplatí na přepážce ČD hotovost a pracovník nahraje na čipovou IK „virtuální“ peníze. Samotný nákup jízdenky u UNIPAJ pak probíhá stržením těchto elektronických či virtuálních peněz z EPIK. Obdobným způsobem lze IK (EPIK) platit ve vlaku prostřednictvím POP. Cestující ovšem není zbaven povinnosti zaplatit manipulační přírážku 30,- Kč, byla-li stanice/zastávka vybavena hardwarově-sofwarovým vybavením, které by tuto platbu umožnilo přímo ve stanici/zastávce (čtečka IK, UNIPAJ). Na IK bez slevových aplikací je možné nahrát také elektronické traťové jízdné. Cena za vystavení karty s výše zmíněnou funkcí EPIK stojí 100,- Kč (studenti či žáci při pořízení pololetní žákovské jízdenky za EPIK neplatí). (4, 7)

1.7 In-senior

Varianta In-senior (dále jen IN-S) slouží částečně také jako síťová jízdenka, ovšem tentokrát pro důchodce (osoby starší 70 let). Cestující získává nárok na bezplatnou přepravu osobními a spěšnými vlaky, v případě použití ostatních vlaků získává slevu 25 %. Cena síťové jízdenky IN-S je 990,- Kč na 1 rok (lze předplatit až na 3 roky dopředu). (4, 7)

1.8 In-gold

In-gold je síťová jízdenka. Platí ve všech kategoriích vlaků v obou vozových třídách. Majiteli je zároveň poskytnuta sleva ve výši 25 % z mezinárodního tarifu. Navíc držitel této aplikace může zcela zdarma používat jedinou lanovou dráhu v provozu ČD (na Ještěd) a přepravovat bezplatně jedno spoluzavazadlo a psa ve vlcích ČD. In-gold se prodává v několika modifikacích podle doby platnosti, jak ukazuje tabulka 10. (4, 7)

Tabulka 10 Modifikace In-gold k 7. 3. 2010

Platnost	3 roky	2 roky	1 rok	3 měsíce	1 měsíc	1 týden
Cena v Kč	66 000,-	44 000,-	22 000,-	10 500,-	4 500,-	1 300,-

Zdroj: České dráhy, autor

1.9 Kilometrická banka

Kilometrická banka (dále jen KMB) je jízdní doklad mající svoje období slávy vzhledem k relativně velkému zdražení v poslední době již za sebou. Ale využívá se stále, protože její hlavní výhodou je přenosnost a rychlost vystavení. Jedná se o sešitek, který obsahuje 2 000 předplacených kilometrů za 2 000,- Kč určených k čerpání na síti ČD ve všech vlacích. Tyto kilometry odečítá vlakový doprovod při kontrole ve vlaku na základě zákazníkem vyplněných kolonek. Odpis kilometrů je velmi jednoduchý – za dospělého člověka je ve druhé třídě odečteno tolik kilometrů, kolik cestující projede. Platí ovšem pravidlo, že minimální odpis je 100 km, maximální odpis pak 400 km. Ušetří tedy cestující na delších vzdálenostech. KMB mohou použít současně až tři platící cestující, je možné s ní cestovat první třídou či společně přepravovat psa. Při jízdě první třídou se odepisuje 1,5 násobek kilometrické vzdálenosti, za psa a dítě polovina (v porovnáním s odpisem za dospělého člověka). (4)

Mezi hlavní výhody KMB patří:

- nástup do vlaku bez čekání u pokladny,
- nad 400 ujetých kilometrů se odepisuje fixně pouze 400 km,
- výhodnost především při občasných jízdách na delší vzdálenosti,
- možná spolujízda až třech cestujících,
- možnost využití obou tříd,
- přenosnost.

1.10 Skupinová sleva

Sleva pro skupinu se poskytuje v druhé vozové třídě všech vlaků, pokud cestující v minimálním počtu 2 a v maximálním počtu 30 jedou na společnou jízdenku nebo na více vzájemně provázaných jízdenek. U prvních dvou cestujících se poskytuje sleva ve výši 25 % z obvyčejného jízdného, u třetího a dalšího cestujícího pak 50% sleva z cen pro obvyčejné jízdné. Věk cestujících nehraje roli (cestující do 6 let se přepravují bezplatně). (4)

1.11 Sleva ISIC

Sleva ISIC ve výši 25% se poskytuje držitelům platné karty ISIC do 26 let věku, žádají-li tito o síťovou jízdenku ČD Net (na týden nebo měsíc). (4)

1.12 SONE+

Tato jízdenka je zástupcem síťových jízdének, které umožňují libovolné používání vlaků na síti ČD (a přidružených příhraničních územích v daných mutacích). Verze pouze pro Českou republiku stojí 450,- Kč pro všechny vlaky a 150,- Kč pouze pro osobní a spěšné vlaky (povinnost koupit si místenku u povinně místenkových vlaků není dotčena). Jízdenka platí na jeden den (sobota nebo neděle) a použít ji může společně až 5 cestujících osob s tím, že maximálně dva mohou být starší 15 let. Při kontrole je tedy nutno doložit věk pod 15 let, což lze provést průkazem ČD, jakýmkoliv jiným věrohodným průkazem nebo prostřednictvím IK s aplikací IN-Z 1/2 dítě. (4)

1.13 REGIONet

V jednotlivých krajích se prodávají regionální jízdenky REGIONet platné vždy na daném zveřejněném území, které je ovšem předurčeno rozlohou kraje (v některých případech územní platnost překračuje hranice kraje, např. je-li za krajskou hranicí významný uzel či stanice apod.). Cena jízdenky je 150,- Kč pro jednotlivce a 300,- Kč pro 5 osob (bez ohledu na věk). Jízdenky lze použít jen ve druhé vozové třídě a to pouze u osobních a spěšných vlaků. (4)

1.14 Akviziční jízdné (slevy)

Jde o jízdné za speciální ceny mající za úkol svojí výhodností oslovovat širší spektrum potenciálních zákazníků. Jízdné musí být předem vyhlášeno a zveřejněno v tzv. Převážním a tarifním věstníku (PTV). Jde o jízdné formátu dříve používané nabídky VLAK+ či dnešní jízdenky eLiška. (4, 7)

1.14.1 eLiška

eLiška je jízdenka vydávaná mezi dvojicemi libovolných krajských měst v České republice. Její nákup je možný výhradně přes internetový obchod ČD nebo přes UNIPAJ, který je doposud umístěn jen ve vybraných železničních stanicích (např. Prostějov hl.n., Pardubice hl.n., Praha hl.n. atd.), přičemž cestující musí mít zakoupenou jednu ze zákaznických aplikací. Stanovuje se dvojitá cena, a sice pro „rychlé“ nakupující

a pro nakupující „na poslední chvíli“. Nestihne-li cestující zakoupit jízdenku za výhodnější cenu (tzn. je-li stanovený kontingent jízdenek již vyprodán), je mu automaticky nabídnuta cena vyšší. Pro každou dvojici krajských měst tak existují dvě různé ceny. eLiška neplatí v první vozové třídě. (4, 7)

2 TARIF – ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

V Rakousku je odlišně od ČR nebo třeba i Slovenska nabízeno velké množství spíše akvizičních kombinovaných jízdenek (např. spojených s pobytem v lázních apod.), zároveň mnoho nabídek pro příhraniční cestování a cesty do zahraničí. Nabídka domácího jízdného, která je tématem této práce, je obdobná a srovnatelná (pokud jde o typy produktů) s nabídkou ČD. Zajímavým projektem je kombinace věrnostní karty a platební karty VORTEILScard Mastercard, věrnostní karta pro rodinu a Städtescheck (předkoupení většího počtu otevřených jízdenek). Plastové karty jako nosič nějaké věrnostní aplikace či roční jízdenky jsou použitelné i pro bezhotovostní platby (samoobslužné nákupy). U většiny jízdného včetně ročních síťových jízdenek existují varianty pro obě vozové třídy.

Také je nutno dodat, že integrované dopravní systémy (IDS) v Rakousku, včetně standardního zapojení železnice jako páteřního subsystému, mají delší tradici než v ČR. Důsledkem toho jsou lepší tarify a produkty v různých oblastech (zejména zónové časové jízdenky). Traťové jízdenky tak pro cestující postrádají zajímavost, a proto skutečnost, že v Rakousku při cestování v rámci jakéhokoliv IDS nejsou nabízeny, nelze označit za negativum.

2.1 Traťové jízdenky

Traťové jízdenky ÖBB jsou k dispozici pouze pro cestující, kteří cestují mezi dvěma (více) spolu sousedícími IDS¹¹. V opačném případě, tj. při cestování uvnitř IDS, platí tzv. Verbundexklusivität, což mj. znamená, že v rámci konkrétního IDS mohou být nabízeny a prodávány pouze časové jízdenky onoho regionu či systému. To ovšem znamená mnohem větší paletu výhod než jen cestování po jedné trati. V IDS je zpravidla uplatněn zónový tarif, tudíž cestující je oprávněn k použití všech dopravních prostředků (zapojených operátorů), v rámci zón(y). Překračuje-li tedy cestující hranice „spolkových“ systémů, využije tarif ÖBB. Zde má možnosti v modifikacích pro první i druhou vozovou třídu a pro délku platnosti týden nebo měsíc. Prodávány jsou rovněž i měsíční traťové jízdenky pro vysokoškoláky (pro trať spojující místo trvalého bydliště a školy). (8)

¹¹ Rakousko je rozděleno do osmi IDS, které vesměs kopírují hranice dané spolkové země

2.2 Standardní jízdné (cena)

Standardní jízdné pro osoby starší 15 let odstupňované dle pásem¹² je obdobou obyčejného jízdného u ČD. Jde o kmenové jízdné ve variantách pro první i druhou vozovou třídu, které je uplatněno, nenárokuje-li cestující žádnou slevu nebo nevyužívá-li nějakých speciálních nabídek. Z tohoto jízdného se tedy počítají patřičné slevy pro držitele věrnostních karet apod. Děti ve věkové kategorii 6 – 15 let cestují s 50% slevou ze standardního jízdného. Děti do 6 let mají slevu 100 %, tj. cestují bezplatně.¹³ (8)

2.3 Einfach-Raus-Ticket

Nabídka **Einfach-Raus-Ticket** (dále jen ERT) je, dá se říct, obdobou českého SONE+. Jde tedy o síťovou jízdenku pro cestování ve 2. vozové třídě nedálkových vlaků¹⁴ pro cestující v počtu 2 až 5. Ovšem ERT je mnohem benevolentnější, pokud jde o věk cestujících a platnost během týdne. Věk cestujících se nesleduje a jízdenku lze využít kterýkoliv den (její platnost je však během pracovních dnů odsunuta až na devátou hodinu, zřejmě s cílem zaoblit ranní přepravní špičku) s tím, že platnost se prodlužuje až do 3:00 následujícího dne. To je velmi zajímavé pro pozdní návraty ze společenských akcí apod. (8)

2.4 Skupinová sleva

U ÖBB dochází k rozlišení dvou typů skupin, a to dle počtu cestujících spolu. Pro skupiny od 2 do 5 cestujících je určena nabídka **Minimax-Ticket**, a to v modifikacích pro obě vozové třídy (tedy rozdílně od ČD). Ještě větší slevu získá skupina, jejíž minimálně dva cestující jsou držiteli slevové karty **VORTAILScard**. (8) Výpočet slevy se praktikuje dle tabulky 11.

Tabulka 11 Sleva pro skupinu Minimax-Ticket k 1. 4. 2010

	sleva na jízdném pro osobu (z jízdného pro zvolenou vozovou třídu)	
	bez VORTAILScard	VORTAILScard
1. osoba	10 %	50 %
2. osoba	20 %	60 %
3. osoba	30 %	65 %
4. osoba	40 %	70 %
5. osoba	50 %	75 %

Zdroj: Österreichische Bundesbahnen, autor

¹² do tarifní vzdálenosti 300 km po 10 km, po 20 km

¹³ v doprovodu dospělého, bezplatná přeprava platí maximálně pro dvě děti s doprovodem

¹⁴ Regionalzug (R), RegionalExpress (REX), S-Bahn, Regio S-Bahn (RSB)

Pro cestující v počtu 6 a více je určena skupinová jízdenka od 6 osob. Při cestách do 100 km včetně je každému cestujícímu poskytnuta sleva ve výši 30 % ve zvolené vozové třídě, v opačném případě dokonce až 40 % ze standardního jízdného. Navíc pro cestující do 19 let a pro držitele **VORTEILScard**<26 je poskytnuta další 50% sleva. Při cestách ve větších skupinách se doporučuje rezervace míst, která je od 10 cestujících bezplatná. (8)

2.5 Jízdné pro žáky a učně

Po vystavení příslušné slevové karty jsou žáci a učni oprávněni mezi místem trvalého pobytu a místem školy cestovat neomezeně a bezplatně všemi vlaky nebo autobusy (sleva platí obecně pro veřejnou dopravu jako v ČR), a to až do vzdálenosti 130 km. U žáků je však tato nabídka omezená pouze na běžný školní rok a na dny školního vyučování, učni mohou cestovat kdykoliv během platnosti karty. (8)

2.6 Roční síťové jízdenky

Nabídka ročních síťových jízdenek, tzv. **ÖSTERREICHcard**, je v Rakousku velmi pestrá. Prodávají se v modifikacích pro obě vozové třídy, a to pro několik kategorií cestujících. Může tedy jít o provedení **Classic**, **Familie** (rodinná – maximálně pro 2 dospělé a 2 děti do 15 let), **Senior** (ženy od 60 let, muži od 65 let), „<26“ (pro mladé do 26 let) a **Spezial** (pro pohybově postižené či slepé cestující), které se samozřejmě liší cenou. Samozřejmostí je platnost jízdenek u soukromých dopravců (kromě ozubnicových železnic, speciálních doprav a dopravy na letiště – tzv. CAT). (8)

2.7 EVENTticket

Jde v podstatě o akviziční nabídku. Při příležitosti různých událostí, výstav, veletrhů apod. je poskytnuta 25% sleva na jízdné pro oba směry za účelem návštěvy této události, držitelé věrnostních karet mohou čerpat slevu až 60 %. Jde o období někdejšího jízdného ČD VLAK+. (8)

2.8 Věrnostní karta VORTEILScard

VORTEILScard je obdobou IK, resp. zákaznické aplikace ČD. Cestujícího opravňuje ke slevě 45 % (tj. o 20 % více jak u ČD), u aplikace Senior či Familie i ke slevě u dceřiné společnosti Postbus¹⁵. Součástí výhodnostního portfolia jsou stejně jako u ČD různé slevy a benefity u smluvních partnerů po celé zemi. Při koupi jízdenky na internetu

¹⁵ provozovatel veřejné linkové autobusové dopravy

nebo u automatu na jízdenky cestující dosáhne na slevu až 50 %. Platnost karty je zpravidla 1 rok a její cena se liší podle kategorií cestujících, resp. vystavovaných variant, kterými jsou „<26“ (pro mladé do 26 let), **Classic**, **Familie** (minimálně 1 rodič a 1 dítě, dítě do 15 let pak s předepsaným doprovodem cestuje bez jízdenky), **Senior** (pro ženy od 60 let a muže od 65 let) a **Spezial**, která je cenově rozlišena pro pohybově postižené, nevidomé a válkou postižené občany¹⁶. (8)

2.9 Städteticket

Jde o nabídku šesti nebo dvanácti jízdenek pro stejný úsek (minimálně však 71 km), které současně zakoupí držitel VORTEILScard na prodejním terminálu. Konkrétní datum jízdy pak cestující do jednotlivých jízdenek vypisuje. Jde tedy o jakési „otevřené“ jízdenky, podobně jako KMB u ČD. Jsou tak vhodné pro občasné cestující na dané trati, kteří jsou pro následujících 5, resp. 11 cest ušetření procesu pořízení a zaplacení jízdenky (ovšem za cenu zvýšené odpovědnosti spočívající v povinnosti vyplnit před cestou na jízdence správné datum). (8)

2.10 VORTEILScard Mastercard

Jde o spojení platební karty a věrnostní nabídky VORTEILScard. Jízdné je při platbě (pořízení jízdenky) přímo odečteno z bankovního konta cestujícího. Tento projekt je velmi zajímavý z hlediska redukce počtu různých karet v peněžence. (8)

¹⁶ dle příslušných poválečných zákonů

3 TARIF – ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO

Slovenská paleta jízdného obsahuje známé prvky z českého tarifu, kterými jsou obyčejné jízdné, věrnostní karty (aplikace na čipových kartách) opravňující k patřičným slevám z tohoto jízdného pro různé kategorie cestujících (ovšem jejich platnost je zpravidla kratší než v ČR), jízdné pro žáky a studenty (ovšem benevolentnější vzhledem k územní a časové platnosti), slevy pro těžce zdravotně postižené občany, návštěvníky dětí v ústavech, jízdné pro občany starší 70 let po předložení průkazu totožnosti, traťové jízdenky (v mutacích jedno- i obousměrných) a síťové jízdenky (ovšem pouze na půl roku či celý rok). Slovenské jízdné postrádá speciální nabídky pro rodiny, jako je například české SONE+. Ale je zajímavější na poli „akvizičního“ jízdného díky nabídkám typu **narozeninová sleva, daruj cestu vlakem a vlakem dál**. Velmi přínosné jsou i relační slevy opravdu pro každého a bez nutnosti prokazovat se jakýmkoliv průkazem. Další zajímavostí je cena místenek, která se rozlišuje pro tzv. silné a slabé dny (dle průměrné obsazenosti spojů v jednotlivých dnech), a také skutečnost, že za vlaky vyšší kvality se na Slovensku platí příplatek. Na Slovensku se jízdné určuje vč. 19% DPH (tj. o 9 % vyšší sazba než v ČR pro tento druh služeb¹⁷). (9)

3.1 Obyčejné jízdné

Podobně jako u nás, tak i na Slovensku mají obyčejné jízdné, což je jízdné „pro každého“ bez nutnosti prokazovat se jakýmkoliv průkazem na slevu. Jízdné je v modifikacích pro první a druhou vozovou třídu. Děti ve věku od 6 do 15 let mohou na Slovensku cestovat za 50 % ceny obyčejného jízdného pro dospělého v druhé a nebo v první vozové třídě. Nárok na slevu je nutno doložit průkazem, kterým cestující potvrdí svůj věk a tedy i nárok na toto jízdné. Děti mladší 6 let cestují bezplatně, ovšem musí být doprovázeny. (9)

3.2 Sleva pro návštěvníky dětí umístěných v ústavech

Tento produkt je téměř kopií české slevy, co se týká podmínek poskytnutí. Ovšem slovenské železnice poskytují pouze 50% slevu (z obyčejného jízdného ve druhé třídě). Rovněž příplatek na vlaky vyšší kvality se platí poloviční. (9)

¹⁷ v ČR rozlišovány dvě sazby DPH

3.3 Sleva pro zdravotně postižené

Obdobně jako u nás, tak i na Slovensku je poskytnuta sleva držitelům průkazů ŤZP (těžce zdravotně postižený) a ŤZP-S (těžce zdravotně postižený – průvodce). Sleva se poskytuje ve výši 50 % z obyčejného jízdného (ve druhé vozové třídě) a také v případě příplatků na vlaky vyšší kvality, čímž není dotčena povinnost zakoupení místenky u povinně místenkových vlaků. (9)

3.4 Žáci a studenti

Žáci a studenti cestují na Slovensku obdobně jako v ČR na žákovský průkaz (ekvivalentem tohoto průkazu je bezkontaktní čipová karta BČK vydaná školou, pokud škola tento typ karty vydává). Tato skupina cestujících je tak oprávněna k cestování za 50 % ceny obyčejného jízdného. Mladým lidem, kteří se soustavně připravují na budoucí povolání, je tak nabídnuta paušální sleva bez ohledu na věk. Důležitou a často využívanou výhodou pro cestující je odchylně od České republiky skutečnost, že sleva je poskytnuta na celém území Slovenska (bez ohledu na místo trvalého pobytu či školy), a to i o prázdninách. Odpadá tak poněkud komplikovaná a sporná definice tratí, kde je nárok na slevu možno uplatnit. Žáci a studenti mají také nárok na 60% slevu při koupi týdenních nebo měsíčních traťových jízdenek. Tady ovšem platí, že sleva je přiznána pouze na dvě vybrané tratě (jedna je pevně pro všechny stanovena jako trať spojující místo trvalého bydliště a školy, druhá je už na uvážení cestujícího), a sice základní a doplňkovou. (9)

3.5 Sleva pro skupinu a skupina MINI

Sleva pro skupinu je nabízena cestujícím v počtu minimálně 6 platících, přičemž musí být přítomný vedoucí starší 18 let. Ve vlaku je tato osoba (vedoucí) povinna předložit jmenný seznam účastníků (např. žáků) potvrzený razítkem školy (tábora, sociálního zařízení apod.). Toto omezení se nevztahuje na skupinu **MINI**, ovšem ta je omezena jinak – cestovat může maximálně 5 osob, přičemž spolu minimálně 1 člověk dospělý a 1 dítě. U obou skupin se sleva vypočte následovně: první dospělý cestující bez slevy, druhý a další dospělý cestující sleva 25 %, dítě první a další sleva 60 % (z obyčejného jízdného). (9)

3.6 Traťové jízdenky

K používání traťových jízdenek je potřeba BČK a to i bez zákaznických nabídek, funguje totiž jako jejich nosič. Cestující nemusí zakupovat příplatky na vlaky vyšší kvality. Odlišně od ČD jsou traťové jízdenky nabízeny v modifikacích jednosměrné nebo obousměrné

(toto dvojí dělení historie tarifních nabídek v ČR také pamatuje), a to na týden nebo měsíc (první nebo druhá vozová třída). Tarifní vzdálenost, na kterou tyto jízdenky mohou být vystaveny, je v porovnání s ČR téměř dvojnásobná. Činí 210 km (u ČD 120 km). Pokud cestující není vlastníkem BČK, musí si ji před pořízením traťové jízdenky zakoupit (bez věrnostních nabídek, tj. za cenu € 4,98,- na 5 let).(9)

3.7 MAXI KLASIK

Tento druh jízdného je obdobou české roční síťové jízdenky In-gold. Vydává se v podobě BČK na rok i půl roku a v modifikacích pro první nebo druhou třídu, kde je cena samozřejmě nižší. Cestování vlaky vyšší kvality je bez doplatku, nákup místenek u povinně místenkových vlaků je nezbytný. (9)

3.8 KLASIK RAILPLUS

KLASIK RAILPLUS je obdobou zákaznické aplikace ČD IN-Z 1/1, která je určena lidem po dovršení 26 let věku (dříve zřejmě použijí JUNIOR RAILPLUS EURO<26, viz dále) a zároveň do věku 60 let (později zřejmě použijí SENIOR RAILPLUS, viz dále). Cestujícímu na Slovensku je poskytnuta sleva 25 % na obyčejné jízdné (v obou třídách), dále 50 % na příplatky pro vlaky vyšší kvality i na místenky. Další slevy jsou poskytovány v zahraniční přepravě. Platnost aplikace KLASIK RAILPLUS na BČK je 1 rok (cestující tak nenakupuje jako u ČD slevu na tříleté období). (9)

3.9 JUNIOR RAILPLUS EURO<26

Aplikace pro mladé do 26 let, **JUNIOR RAIL PLUS EURO<26**, je obdobou bývalé slevy In-junior či JuniorPas u ČD. Nabízí tedy určité slevy při cestování v rámci státu i mimo něj. Spojuje výhody mezinárodní karty EURO<26 s výhodami pro cestování vlakem. Cestujícím je ve vnitrostátní dopravě poskytnuta 40% sleva v druhé vozové třídě i slevy na přepravu zavazadel vč. např. jízdního kola. Neposkytuje se sleva na příplatky pro vlaky vyšší kvality. Průkaz se vystavuje na dobu jednoho roku. (9)

3.10 SENIOR RAILPLUS

Pokud si cestující ve věku od 60 do 70 let (později pravděpodobně využije jízdné pro osoby starší 70 let, viz dále) věku pořídí tento průkaz s platností jeden rok, získá slevu 40 % ve druhé vozové třídě u ZSSK a slevu 50 % z příplatků na vlaky vyšší kvality. Výhody

jsou tedy v podstatě stejné v porovnání s průkazem KLASIK RAILPLUS, ovšem pořizovací cena seniorské modifikace je asi pětinasobně nižší. (9)

3.11 Sleva pro starší 70 let

Pro cestující nad 70 let věku platí speciální ceník jízdného, na které mají nárok po předložení průkazu totožnosti. Nelze hovořit o slevě v konkrétní procentuální výši vůči obyčejnému jízdnému. Tento ceník je sice stejně jako obyčejné jízdné odstupňován podle pásem vzhledem k tarifním kilometrům, ovšem po cca 50 kilometrech (obyčejné jízdné narůstá po 5 – 20 km). I tak jde ale o nejvýhodnější druh jízdného. Příplatek na vlaky vyšší kvality se platí v poloviční výši. Až do tarifní vzdálenosti 150 km je tak tento vyšší jak samotné jízdné. (9)

3.12 Bezkontaktní čipová karta – BČK

BČK je plastová karta fungující jako nosič některé slevové (věrnostní) aplikace, kterou může být MAXI KLASIK (přenosný i nepřenosný), KLASIK RAILPLUS, SENIOR RAILPLUS a také traťové jízdenky. Nefunguje zatím jako prostá elektronická peněženka. (9)

3.13 Narozeninová sleva

V den svých narozenin je každý cestující oprávněn k využití této slevy, tzn. k použití první vozové třídy za cenu vozové třídy druhé. (9)

3.14 Relační slevy

Relační slevy jsou slevy poskytované na vybraných relacích (např. za účelem zvýšení konkurenceschopnosti na tratích v souběhu s dálnicí v rámci boje o zákazníka s jinými dopravci apod.). Na Slovensku jsou momentálně v platnosti na několika úsecích. (9)

3.15 Vlákem dál

Jde o kombinaci jízdenky na vlak s jízdenkou pro MHD. Cestující si za různé doplatky může pořídit jízdenku platnou i pro MHD Bratislava (modifikace celodenní lístek, lístek „2x60 minut“, lístek na letišti). V ČR má při cestě do Prahy cestující možnost zakoupit si jízdenky na MHD přímo ve vlaku u vlakového doprovodu – nejde tak o slevu. (9)

3.16 Daruj cestu vlakem

Jde o prodej poukázek (obdobně jako v nákupních centrech), které lze směnit za jízdenku ZSSK. Rovněž nelze hovořit o slevě, pouze o způsobu prodeje. Pokud se obdarovaný člověk rozhodne vykonat cestu v den svých narozenin, samozřejmě může využít narozeninovou slevu a cestovat v první vozové třídě za ceny vozové třídy druhé. (9)

4 TARIF VHODNÝ PRO MODELOVÉHO CESTUJÍCÍHO

Problematika volby nejlevnější (nejvýhodnější) jízdenky pro cestujícího je tím složitější, čím složitější je nabídka tarifních produktů dopravců. Důležitý faktor pro správnou volbu je především **věk cestujícího** (dítě předškolního věku, dítě do 15 let, dospělý, důchodce), pak **četnost cest** (občasné cestování, denní cestování), **rozsah poježděných tratí** (celá síť, jedna trať, region, integrovaný dopravní systém), **průměrná délka cest** (kilometry, desítky či stovky kilometrů). Cestující dále patří nebo za určitých podmínek může patřit do jedné ze sociálních skupin, které mají při cestování slevu (např. žáci a studenti, zdravotně postižení apod.). Další možnosti nákupu jízdenky se naskýtají při cestování ve skupině nebo např. jen o víkendu. Pro každého cestujícího je tedy výhodnější jiný druh jízdenky. Seznam možných variant jízdného u ČD a jeho případných kombinací shrnuje příloha 1.

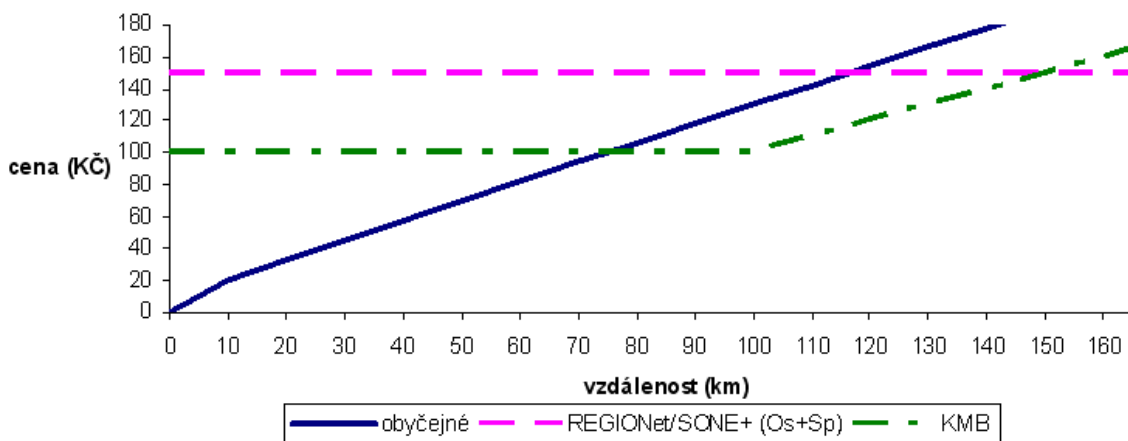
Pro výběr vhodného tarifu (primárně u ČD) bylo zvoleno několik příkladů tzv. modelového cestujícího (tj. cestujícího, kterého mj. přesně charakterizuje daná potřeba cestovat). Není-li zvláště uvedeno, řešeno je pouze cestování 2. vozovou třídou.

4.1 Občasný cestující

Jde o cestujícího bez věrnostní karty, a tedy bez nároku na slevu z obvyčejného jízdného (standardního) a zároveň bez jiných nároků na využití ostatních slev, zvláštního jízdného apod. Necht' jde tedy o cestujícího v produktivním věku, který se pouze „čas od času“ rozhodne jet vlakem. V případě neuvažování s cestou zpět do druhého dne, tj. s alternativou zpáteční obvyčejné jízdenky, budou u ČD pro tohoto cestujícího k využití tyto druhy jízdného a produktů: **obyčejné jízdné**, **ČD Net** (síťová na 1 den), **KMB** (zde je ovšem nutné uvažovat s expirací kilometrické banky, resp. předkoupěných kilometrů, jenž je půl roku), **SONE+ pro osobní a spěšné vlaky** (využití je možné pouze o některém z víkendových dnů a pouze pro uvedené vlakové kategorie), **SONE+ pro všechny vlaky** (využití je možné pouze o některém z víkendových dnů) a **REGIONet** (využití je možné pouze pro osobní a spěšné vlaky v rámci regionu).

Z praktických důvodů je cestování rozděleno na kratší a delší vzdálenosti. Kratšími vzdálenostmi jsou chápány cesty v rámci krajů, resp. působnosti síťové jízdenky REGIONet, kdy není nutné nebo nezbytné používat spoje kategorie R – rychlík a vyšší (kde tato jízdenka neplatí). Zároveň např. i jízdenka SONE+ pouze pro osobní a spěšné vlaky bude k využití spíše jen při kratších cestách (při delších cestách cestující spíše použije dálkových vlaků vyšších kategorií s dražší modifikací SONE+ nebo KMB).

Jak ukazuje graf na obrázku 4, u kratších vzdáleností je do 75 km zcela jednoznačně nejvýhodnější obyčejné jízdné. Až od této vzdálenosti jej ve výhodnosti předčí KMB. Vzdálenosti nad 150 km již výhodnosti vévodí jízdenka REGIONet (nebo též SONE+ pro osobní a spěšné vlaky), která je navíc síťovou jízdenkou.

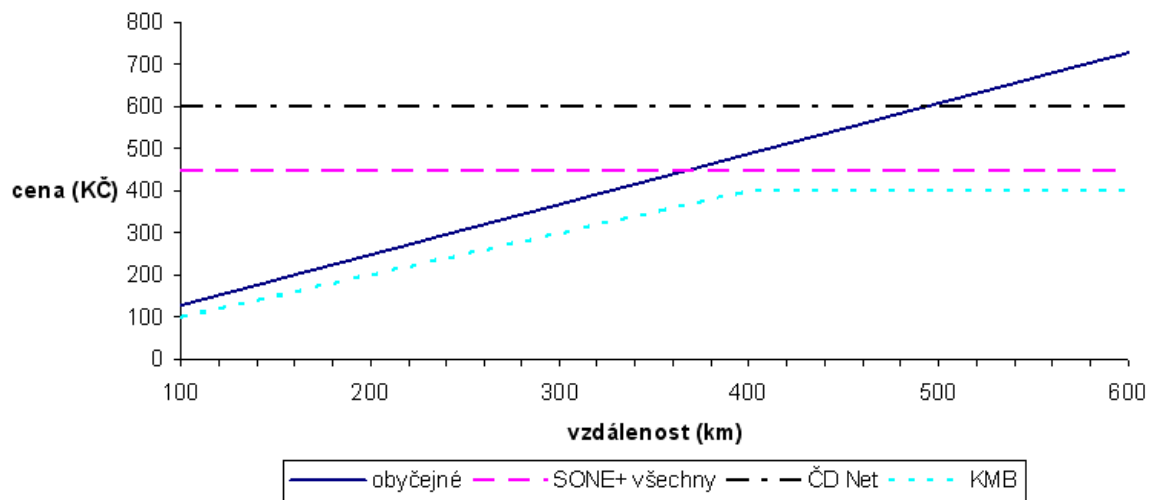


Obrázek 4 Znárodnění trendů u občasného cestujícího – krátké vzdálenosti

Zdroj: autor

U delších vzdáleností již vstupuje do hry SONE+ pro všechny vlaky (je zde předpoklad použití dálkových vlaků, zřejmě kategorií R a vyšších) a též síťová jízdenka ČD Net. Na těchto (dlouhých) vzdálenostech si KMB, i přes svá četná zdražení v poslední době, zachovává jasnou výhodu, jak je i zřejmé z grafu na obrázku 5. Je tomu tak zejména díky maximálnímu odpisu, který činí 400 km. Hodna zvláštního zřetele je výše obyčejného jízdného v porovnání se síťovou jízdenkou ČD Net, a to od tarifní vzdálenosti 491 km. V tomto případě se ceny za síťovou a obyčejnou jízdenku vyrovnávají. Není tak příliš seriózním jednáním vůči zákazníkovi, že dopravce obyčejné jízdné nabízí i nad tuto vzdálenost. K doporučení je „zastropování“ jeho výše provést již od 490 km, rozdílně od dnešní meze 600 km (viz základní jízdné obyčejné). Na druhou stranu je třeba poznamenat, že ČD Net 1-denní platí pouze do půlnoci dne, v němž byl zakoupen (nebo pořízen v rámci předprodeje). Nejde ve své podstatě o 24-hodinovou jízdenku (nebo jízdenku platící do půlnoci následujícího dne). Při nástupu na cestu, kterou cestující plánuje „přes půlnoc“, tak ČD Net nelze použít¹⁸.

¹⁸ není uvažováno s kombinací ČD Net + obyčejná jízdenka (vhodná pro situace, kdy podstatná část cesty je uskutečněna v jednom kalendářním dni) či s jinou kombinací

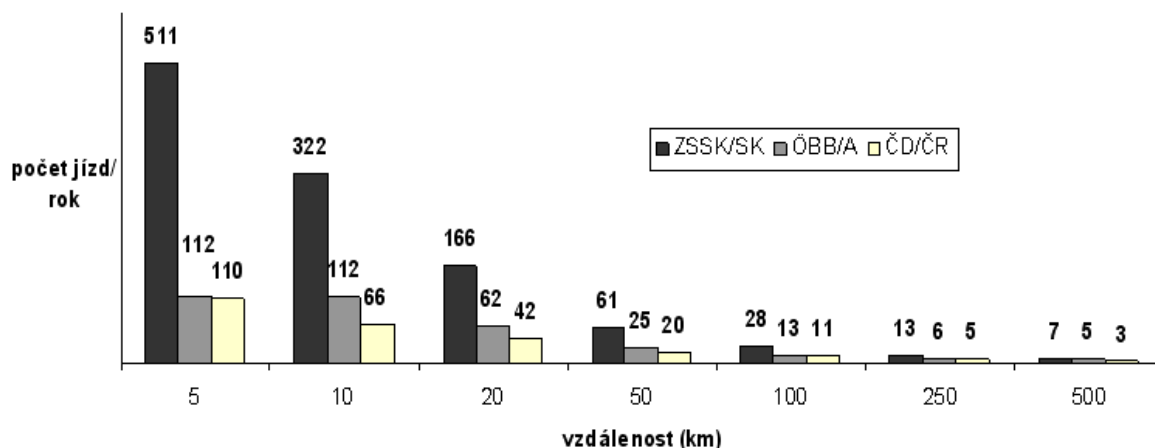


Obrázek 5 Znárodnění trendů u občasného cestujícího – střední a dlouhé vzdálenosti

Zdroj: autor

4.2 Věrný cestující

Věrný cestující je druhý model cestujícího. Jde opět o člověka v produktivním věku, který nemá nárok na zvláštní jízdné, ale už by pro něj mohlo být zajímavé pořízení věrnostní karty – IK s aplikací IN-Z 1/1, jelikož cestuje častěji. V tomto případě vzniká problém ve srovnání cen jednotlivých jízd (jízdného), jelikož na každou zakoupenou jízdenku (cestu) je nutno připočítat poměrnou část z hodnoty zákaznické aplikace. Čím častěji tedy cestující cestuje (využívá IK s aplikací IN-Z 1/1), tím níže se dostává s náklady na jednu cestu. Nabízí se otázka, při jakém počtu jízd s věrnostní kartou a příslušnou aplikací (a tedy se slevou na obyčejné jízdné) za rok zaplatí cenu za teoreticky zakupované obyčejné jízdenky, resp. méně. Pro snadnější řešení je uvažován jeden druh opakujících se cest (podle tarifní vzdálenosti). V našem případě, jak znázorňuje obr. 6, jde o cesty dlouhé 5, 10, 20, 50, 100, 250 a 500 km. Při vykonání uvedeného nebo vyššího počtu jízd cestující s náklady za všechny tyto jízdy včetně věrnostní karty s příslušnou aplikací/slevou v porovnání s dojížděním bez slevy (obyčejné/standardní jízdné) již ušetří.



Obrázek 6 Výhoda věrnostní aplikace vůči obyčejnému jízdnému

Zdroj: autor

Jak již bylo dříve zmíněno, v případě ČD je nutno počítat s rolí KMB, neboť zákaznické jízdné není vždy výhodnější. Výhodnost KMB vůči zákaznickému jízdnému je nutno zjistit zvlášť pro danou vzdálenost a daný počet jízd během jednoho roku podle vzorce (počítáme jakýsi **mezní počet jízd**, v případě kterého jsou náklady na cestování s KMB při daném počtu jízd a vzdálenosti v porovnání se zákaznickým jízdným¹⁹ vyrovnané). Musí být tedy splněna následující rovnost (1).

$$X \cdot P_{KMB} = X \cdot P_{IK} + P_A \quad (1)$$

Kde:

X – mezní počet jízd za rok [1];

P_{KMB} – náklady cestujícího s KMB na 1 jízdou [Kč];

P_{IK} – cena obyčejného jízdného po slevě 25 %, tj. zákaznické jízdné [Kč];

P_A – roční náklady na zákaznickou aplikaci, k 7. 3. 2010 jde o 330,- Kč [Kč].

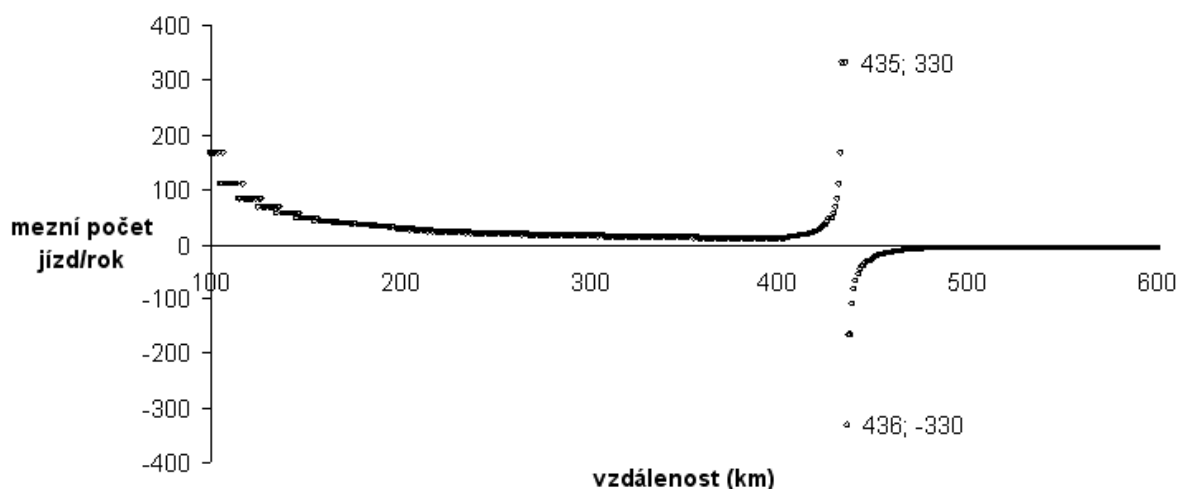
Po úpravě dostaneme vztah (2) pro mezní počet jízd za rok jako:

$$X = \frac{330}{P_{KMB} - P_{IK}} \quad [1] \quad (2)$$

Podle vztahu (2) pak pro jednotlivé vzdálenosti jsme schopni vypočítat mezní počet jízd za rok (tzn. takový počet jízd, při jehož překročení je již zákaznické jízdné skutečně výhodnější než KMB) a znázornit jej grafem na obrázku 7. Pro lepší přehlednost jsou

¹⁹ včetně nákladů na zákaznickou aplikaci

u extrémů, tj. 435 a 436 km zobrazeny i hodnoty mezního počtu jízd, viz dvojice čísel u značky (formát „vzdálenost; mezní počet jízd“). Z grafu je nadále patrné, že hodnoty mohou nabývat záporných hodnot. K tomu dojde, je-li jmenovatel relace (2) záporný, tj. když cena za jednu jízdu při použití kilometrické banky je nižší než cena za zákaznickou jízdenku. Záporný mezní počet jízd je v tomto případě nutno interpretovat jako skutečnost, že na dané vzdálenosti je vždy (tj. při jakékoli frekvenci dojíždění) výhodnější KMB než zákaznické jízdné. Cestující z logiky věci nemůže vykonat záporný počet jízd.

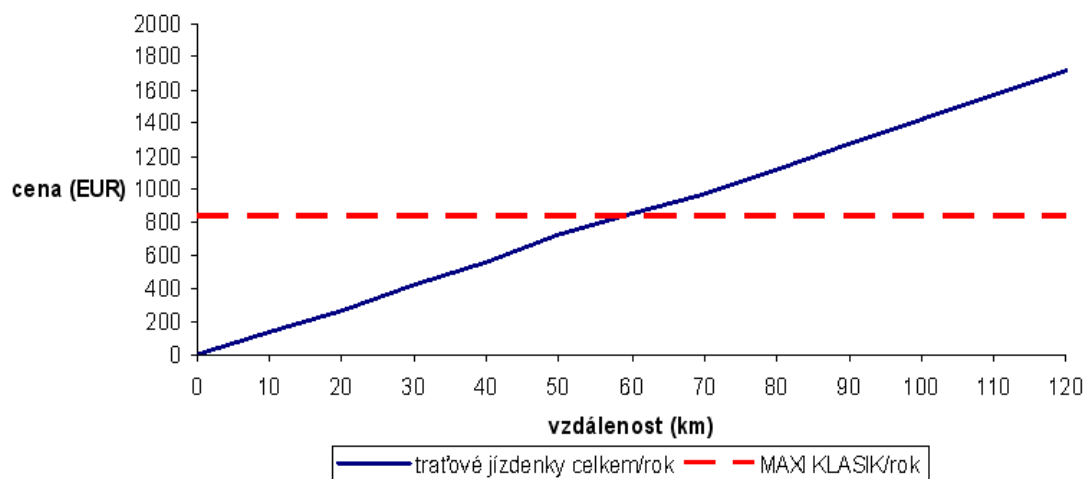


Obrázek 7 Mezní počet jízd KMB vs. zákaznické jízdné

Zdroj: autor

4.3 Pendler

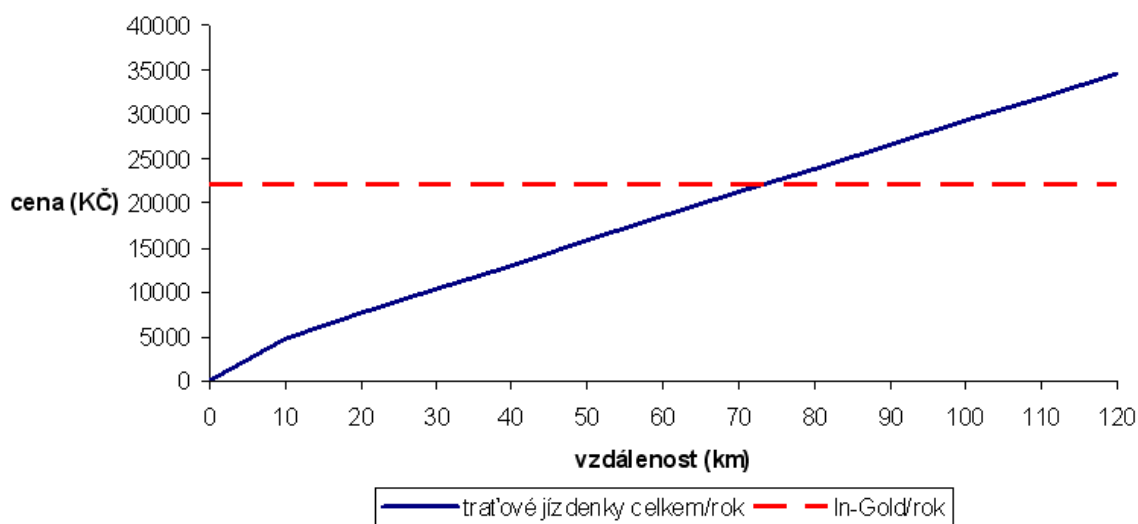
Pro cestujícího pravidelně dojíždějícího např. do zaměstnání, tzv. pendlera, se vyplatí traťová jízdenka, a to nejvíce ta s co nejdélší platností. U zkoumaných tarifů jde o kvartální (čtvrtletní) platnost u ČD. U operátorů ZSSK a ÖBB je k dostání traťová jízdenka s maximálně měsíční platností. Traťové jízdenky se vydávají na určitou maximální tarifní vzdálenost (u ČD jde o 120 km). Velmi pozoruhodná je však skutečnost, že od jisté cestovní vzdálenosti se vyplatí spíše rovnou roční síťová jízdenka (při dlouhodobějším pravidelném cestování) než-li využívání traťových jízdének. Tato vzdálenost je u sledovaných dopravců různá. V případě Slovenska, jak ukazuje obr. 8, lze síťovou jízdenku na úkor traťových jízdének doporučit pro dojíždění od tarifní vzdálenosti 58 km.



Obrázek 8 Trend vývoje cen traťových jízdenek dle vzdálenosti – Slovensko²⁰

Zdroj: autor

U ČD, v případě kalkulací zákaznické ceny traťových jízdenek²¹, tj. cen pro majitele zákaznické aplikace, lze síťovou jízdenku na úkor traťových jízdenek doporučit až od vzdálenosti 74 km. V tomto případě čtyřnásobek ceny čtvrtletních jízdenek za zákaznickou cenu (včetně poměrné částky z ceny za zákaznickou aplikaci IN-Z 1/1) již převyšuje cenu roční síťové jízdenky In-gold (22.308,- ku 22.000,- Kč – viz mj. příloha 3), jak ukazuje graf na obrázku 9.



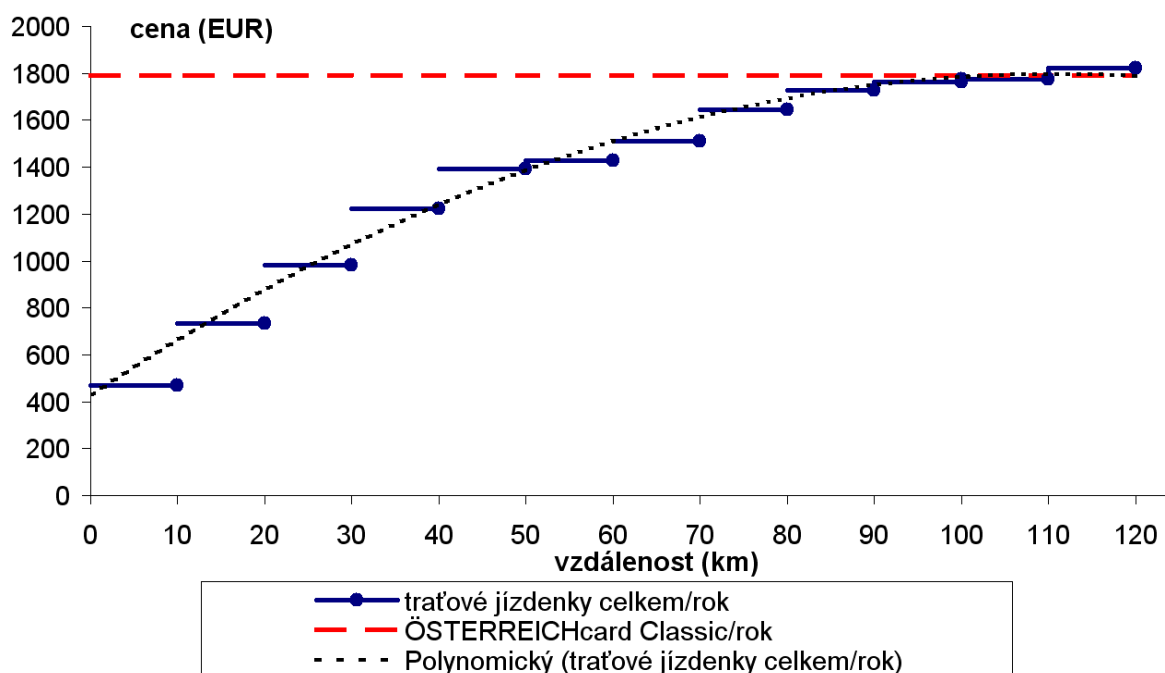
Obrázek 9 Trend vývoje cen traťových jízdenek dle vzdálenosti – ČR

Zdroj: autor

²⁰ dvanáctinásobek ceny traťové jízdenky měsíční, vč. poplatku za vystavení nosiče – BČK

²¹ dle přílohy 2 jsou u všech vzdáleností výhodnější traťové jízdenky za zákaznickou cenu (vč. aplikace IN-Z), než traťové jízdenky za cenu základní

U Rakouska, kde je mj. patrný i silně degresivní vývoj ceny traťových jízdének při stoupající vzdálenosti, graf na obrázku 10 ilustruje, že až od vzdálenosti 111 km je výhodnější při dlouhodobém častém dojíždění roční síťová jízdenka než patřičný počet traťových jízdének pro příslušnou tarifní vzdálenost (dvanáct měsíčních). V Rakousku jsou navíc traťové jízdenky oceňovány „skokově“ dle 10km pásem, důsledkem čehož je „schodovitý“ tvar funkce ročních cen za traťové jízdenky (celkem).



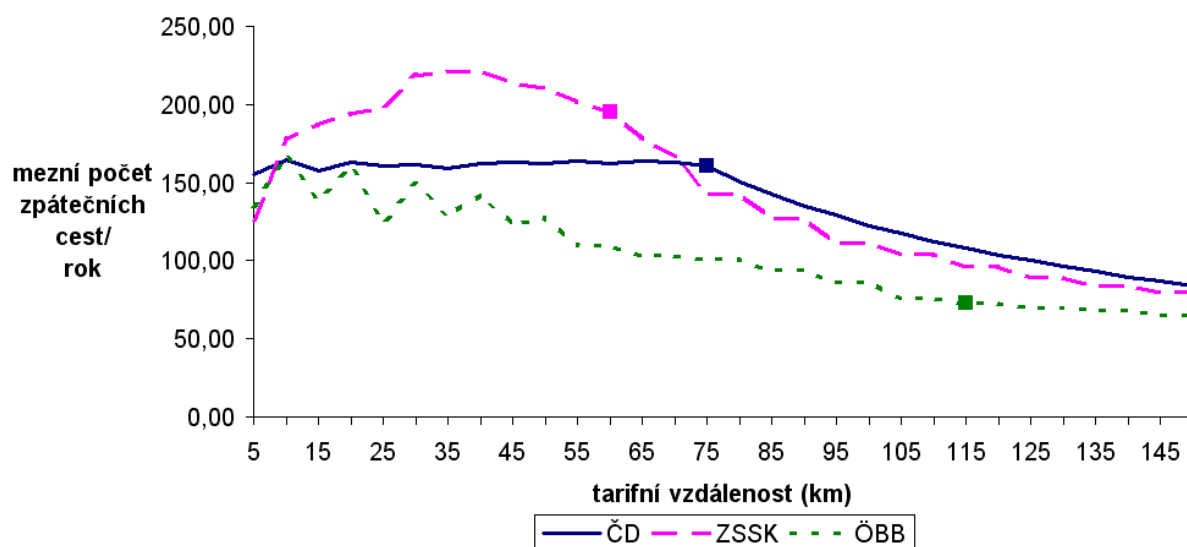
Obrázek 10 Trend vývoje cen traťových jízdének dle vzdálenosti – Rakousko

Zdroj: autor

Dle výše uvedených grafů a příloh 3, 4 a 5 je vidět, že traťové jízdenky svoji výhodnost v porovnání s alternativou, síťovou jízdenkou, zcela ztrácí, a to v každé zemi při jiné cestovní vzdálenosti. Pokud zcela pomineme onu zásadní výhodu síťové jízdenky v tom, že opravňuje držitele k neomezenému cestování po celé síti (nikoliv jen na dané trati), tak v ČR je síťová jízdenka výhodnější než dojíždění na traťové jízdenky od 74 km. Na Slovensku je tato hranice 58 km a v Rakousku 111 km.

Při nižší frekvenci dojíždění než denní (např. „dlouhý“ a „krátký“ pracovní týden) není výhodnost traťových jízdének jednoznačná. Lze o ní mluvit jen tehdy, když by cena za všechny teoreticky nakoupené zpátečních jízdenky (uvažovány ceny „zákaznické“ vč. věrnostní aplikace) převýšila cenu traťové jízdenky pro danou vzdálenost (u ČR vč. zákaznické aplikace, u Slovenska vč. poplatku za BČK). Necht' je v této souvislosti definován **mezní počet zpátečních cest**, tedy stav, kdy náklady pro cestujícího při obou

variantách používaných jízdenek (tj. traťové nebo zpáteční pro každý den) jsou si rovny. Graf na obr. 11 dokumentuje průběh mezního počtu zpátečních cest při rostoucí vzdálenosti dojíždění. Ten je vypočítán jako rozdíl cen traťových jízdenek za rok vč. dalších nákladů a ceny zákaznické aplikace dělený cenou zpáteční jízdenky za zákaznickou cenu (pro danou tarifní vzdálenost, viz přílohy 3, 4 a 5). Při překročení znázorněného počtu je tedy pro cestujícího výhodné pořízení traťové či síťové jízdenky (v modifikaci pro co nejdelší období). Značkou v podobě čtverce je zachycen okamžik, kdy jsou traťové jízdenky nahrazeny právě síťovými jízdenkami (viz výše řešená problematika).



Obrázek 11 Trend vývoje mezního počtu zpátečních cest za rok

Zdroj: autor

Cestující by tedy měl dopředu odhadnout nebo spočítat, kolik zpátečních cest na dané trati (vzdálenosti) za rok vykoná. Na tomto čísle závisí produkt/jízdné, které je pro cestujícího nejvýhodnější (nejlevnější).

5 NÁVRH UNIVERZÁLNÍ TARIFNÍ STRUKTURY

Univerzální tarifní struktura v zásadě opomíjí nabídky regionálního charakteru (např. REGIONet u ČD apod.), které sice jsou zajímavé a nacházejí si své zákazníky, ale měly by být nabízeny především integrovanými dopravními systémy (tedy cestování s např. již zmíněnou jízdenkou REGIONet by mělo být možné u všech zaintegrovaných dopravců v rámci IDS). To ovšem předpokládá větší pokročilost v integraci krajských dopravních systémů. I zpáteční sleva v podobě poskytované ČD je spíše zamítána. V některých případech je totiž již „slevou ze slevy“. Jedním ze základních pravidel by mělo být, že pokud je poskytnuta sleva (např. pro držitele IN-Z 1/1 ve výši 25 %), tak právě jedna.

Z analýzy tarifů ČD, ÖBB a ZSSK tedy vplynuly následující základní produkty a slevy, které se jeví jako vhodné.

5.1 Obyčejné jízdné

Toto kmenové jízdné je „základním“ jízdným takovým, jak je tomu dnes u ČD, ZSSK i ÖBB. Kalkulováno je dle tarifních kilometrů (tento princip se jeví jako spravedlivější, než stanovení pásem), a to zvlášť pro první a druhou vozovou třídu. Průběh jízdného dle vzdálenosti roste degresivním způsobem, což znamená jednoduchý princip: čím větší vzdálenost, tím nižší cena za jeden kilometr. Z tohoto jízdného se poskytují slevy pro další druhy jízdného nebo pro různé kategorie cestujících – viz dále.

5.2 Slevy „ze zákona“

Do kategorie slev ze zákona (vyhlášek, nařízení apod.) jsou zařazeny slevy např. pro děti, žáky a studenty, postižené cestující, bezplatná přeprava pro dané skupiny cestujících aj. Sleva se vždy vypočítá v procentuální výši vzhledem k obyčejnému jízdnému. Předpokladem přiznání slevy je pouze druhá vozová třída a předepsaný průkaz. Základním spojovacím prvkem všech těchto slev je možnost čerpání kdykoliv během platnosti průkazu a po celé síti (s výjimkou jen pro rodiče navštěvující děti v ústavech). Velmi elegantně tak odpadá nutnost definovat úsek, na kterém by průkaz platil a i platnost samotnou. Např. pro žáky a studenty se tak otevírá možnost využít průkaz i během letních prázdnin, a to na všech tratích. Tito cestující tak nemigrují k jiným oborům dopravy mimo platnost průkazu a cestování vlakem se tak pro ně může stát „více samozřejmým“. Toto se může vyplatit v budoucnosti častějšími návraty těchto (již v produktivním věku se nacházejících) cestujících.

5.3 Komerční nabídky (slevy)

Jde o jízdné a produkty na obchodní bázi navržené a nabízené dopravcem. Nedochází k finančním ztrátám, které by plynuly ze stanovené povinnosti nabízet jízdné pro dané kategorie cestujících, resp. v dané výši.

5.3.1 Věrnostní karty a aplikace

Princip věrnostních karet (ať už se jmenují jakkoliv) se jeví jako jeden z vhodných nástrojů k přilákání cestujících a hlavně k jejich udržení. Základním motivem pro pořízení takovéto karty (zejména věrnostní aplikace k ní) je možnost využití výhodnějšího jízdného. Necht' jde o jízdné nazvané jako **alternativní**, tj. jízdné uplatňované při nákupu jízdenek alternativní cestou²². Toto se jeví jako jednodušší a přehlednější než zpětné připsování bonusů za nákupy jízdenek. Sleva by nebyla poskytnuta tehdy, když by zákazník vlastnil kartu pouze s funkcí EP (to zároveň motivuje k pořízení věrnostní aplikace). Opačný případ je věrnostní aplikace platná třeba i jeden rok (dle volby cestujícího). Cestující tak není před koupí odrazen skutečností, že kupuje slevu na dlouhou dobu dopředu (resp. se pro něj snížilo riziko z případného nevyužití této slevy). Na druhou stranu se nabízí cenová zvýhodnění aplikací pro dlouhodobější platnosti. Ceny aplikací jsou zároveň jiné pro různé druhy cestujících. Vítězí tedy varianta 1 podle tabulky 12.

Tabulka 12 Varianty cen věrnostních aplikací a poskytovaných slev

	cena aplikace pro různé druhy cestujících	poskytnutá sleva pro různé druhy cestujících
varianta 1	různá	stejná
varianta 2	stejná	různá
varianta 3	různá	různá
varianta 4	stejná	stejná

Zdroj: autor

Nabízí se následující kategorie – JUNIOR (pro mladé do 26 let, kteří zároveň nejsou žáky nebo studenty, díky čemuž by cestovali se žakovskou/studentskou slevou), CLASSIC (věk 26+, o víkendech a státních svátcích navíc opravňuje k bezplatné spolujízdě jednoho dítěte do 15 let, což je částečným nahrazením rakouské věrnostní aplikace pro rodinu či jízdenek SONE+), SENIOR (o víkendech a státních svátcích navíc opravňuje k bezplatné spolujízdě jednoho dítěte do 15 let). Druhou věcí je platnost karty samotné. Ta je zvolena dle technických a jiných podmínek zpravidla jako delší než patřičná aplikace.

²² jinak než u přepážky (automat, terminál, čtečka EP ve stanici, internet, telefon aj.)

5.3.2 *Traťové jízdenky*

Jde o jízdenky pro pravidelné cestující (např. do zaměstnání či do školy). Dle rakouského modelu se nevydávají pro traťové úseky nacházející se v jednom z IDS (zde cestující používá zónovou či pásmovou časovou jízdenku daného IDS a může tak na jeden doklad využít i návaznou dopravu, předpokladem tohoto je „dokonalé“ zaintegrování železnice do systémů IDS). Při cestování přes dva nebo více IDS se traťové jízdenky prodávají v modifikacích pro obě vozové třídy, v zásadě jen jako obousměrné a pokud jde o časovou platnost, tak měsíční, čtvrtletní nebo až roční (jen do takové vzdálenosti, kdy ještě není výhodnější síťová jízdenka). Traťové jízdenky jsou nepřenositelné (vydávány jako aplikace na věrnostní kartě). Jízdenku je možno kdykoliv během platnosti vrátit a cestujícímu bude vyplacena poměrná část snížená o manipulační přírážku. Cestujícího tak před nákupem neodrazuje riziko z případného nevyužití jízdenky (v případě nemoci, ztráty zaměstnání apod.).

5.3.3 *Mimořádná sleva*

Jde o slevu (jízdné) akvizičního charakteru podle modelu ÖBB (EVENTticket) či bývalého jízdného ČD VLAK+. Sleva se poskytne na jízdenku vydanou jako zpáteční (bez zpáteční slevy) z libovolného tarifního bodu do bodu nejbližšího místa konání dopravcem podporované/propagované akce (koncerty, výstavy apod.). Při cestě zpět je jízdenka platná pouze s předložením vstupenky na danou akci.

5.3.4 *Relační slevy*

Jde o slevy na vybraných úsecích, kde železnice oproti jiným dopravním oborům ztrácí konkurenční výhodu. To znamená, že poskytuje horší kvalitu vozů, delší cestovní dobu (v důsledku nízké cestovní rychlosti nebo z důvodu nevhodně vedené tratě), popřípadě dražší obyčejné jízdné (než jízdné konkurenčního dopravce). Typickým příkladem v rámci ČR je trať Olomouc – Brno či Brno – Praha. Díky veřejné linkové dálkové autobusové dopravě, resp. dopravcům v tomto oboru působícím, železnice ztrácí část potenciálních cestujících. Relační slevy se jeví jako bezpředmětné v případě legislativního zákazu dálkové autobusové dopravy (odebrání/neudělování licencí na tyto linky).

5.3.5 *Skupinová jízdenka „SPOLU“*

SPOLU je skupinová jízdenka pro 2 a více cestujících (do počtu 30), zejména tedy pro školy (školní výlety či exkurze) apod. Teoretická cena jízdenky se vypočítá jako součin

počtu cestujících (bez ohledu na věk) a výše obvyčejného jízdného na danou tarifní vzdálenost ve druhé vozové třídě. K takto vypočítané ceně se přizná sleva. Neexistuje (po vzoru ČD) modifikace pro první třídu. U skupin je předpoklad konverzace cestujících během jízdy, což ostatní „sólo“ cestující v první třídě může rušit. Toto není žádoucí v případě připlácejících si zákazníků v první třídě.

5.3.6 *Síťové jízdenky*

Síťové jízdenky jsou jedním ze základních pilířů produktové nabídky v univerzální tarifní struktuře. Jízdenky jsou modifikované zvlášť pro první a druhou vozovou třídu, v časové platnosti 24 hodin (na rozdíl od 1-denní umožní návrat i po půlnoci nebo ráno následujícího dne), týdenní, měsíční, čtvrtletní a roční. Jízdenky jsou v prodeji pouze ve formě aplikace k věrnostní kartě s výjimkou varianty 1-denní a týdenní (ty jsou tedy teoreticky přenosné). Opět platí pravidlo o možnosti vrácení jízdenky oproti vyplacení poměrné finanční částky za nevyužitou dobu (pouze u aplikací na věrnostní kartě, refundovaná částka se snižuje o manipulační přírážku). Dítě do 15 let v doprovodu držitele síťové jízdenky cestuje o víkendech a státních svátcích bezplatně.

5.3.7 „10+1“

Nejde o slevu z jízdného, ale o slevu z počtu prodaných jízdenek. Zde jde o jízdenky s otevřenou platností (avšak nejdéle do určité lhůty) prodávané u terminálů a automatů (inspirace nabídkou ÖBB Städteschek). Při nákupu otevřených jízdenek v počtu 10 ks (nebo jiného) je cestujícímu vydaná bezplatně další jízdenka stejných parametrů. Tento produkt by tak částečně nahradil KMB, se kterou v univerzální tarifní struktuře není počítáno.

5.3.8 *KombiTICKET*

Nabídka **KombiTICKET** je rozšířenou obdobou programu Vlákem dál (ZSSK) určená pro cestující do krajských měst (hlavních měst spolkových zemí). Jde o obyčejnou nebo alternativní jízdenku s přírážkou, díky čemuž je cestujícímu umožněno využití městské hromadné dopravy (MHD) v daném městě na jeden jízdní doklad. Toto předpokládá spolupráci s dotčenými dopravními podniky na úrovni organizační (např. clearing tržeb obdobně jako u IDS), technické (jízdenka musí splňovat parametry pro vložení do označovačů v městské hromadné dopravě třeba i po přeložení) apod.

6 ZHODNOCENÍ NÁVRHU

Navržená tarifní struktura obsahuje produkty, které vyšly z pohledu analýzy tarifů ČD, ZSSK a ÖBB jako nejzajímavější, a to zejména z hlediska udržení stávajících cestujících a přilákání nových potenciálních zákazníků. Zároveň jsou navrženy určité inovace. Je ovšem nutné podotknout, že návrh se nezabývá cenami a není založen na důkladných propočtech nákladů a přínosů (jak pro zákazníka, tak pro dopravce). Předpokládá se, že primárním je určení cen obyčejného jízdného na základě odborných kalkulací. Od tohoto jízdného se budou odvíjet ceny ostatního jízdného (určené jako o stanovené procento zlevněné obyčejné jízdné). Ceny traťových jízdének by se určovaly jako určitý násobek ceny obyčejné jízdenky pro příslušnou tarifní vzdálenost atd.

Navrženou tarifní strukturu je třeba vhodně prezentovat potenciálním zákazníkům, aby tito o jmenovaných produktech věděli. Vhodné jsou např. letáky, plakáty ve stanicích i vozidlech, informace na rubrových stranách jízdének aj. Jako rozumné se jeví strukturovat nabídku primárně dle věku, nikoliv například dle četnosti cest či jiných kritérií. Cestujícímu např. ve věku 20 let není vhodné nabízet seniorské jízdné apod., nýbrž jízdné, které skutečně potenciálně může použít. Podle dalších kritérií (četnost cest apod.) tento bude dále postupovat ve výběru optimálního produktu/jízdného. Důsledkem může být v nejlepším případě skutečnost, že cestující upraví poptávku po službách dopravce v závislosti na nabízených produktech, a to směrem nahoru.

Pokud dopravce provozuje rychlíkové spoje mezi dvojicí měst v souběhu s dálnicí a není schopen vůči autobusovým dopravcům konkurovat kvalitou přepravy (rychlost, komfort) a standardním (obyčejným) jízdným, měl by uplatnit nějaké relační slevy.

ZÁVĚR

Zákazník by si vždy měl být jist, že „zvolil správně“, tzn. platí, že pro danou kombinaci věku, počtu cestujících (skupina), četnosti cest z hlediska času a struktury cest z hlediska vzdálenosti, existuje nanejvýš (ale spíše právě) jedna varianta jízdného (slevy).

Konečné dopady zavedení jednotné tarifní struktury by bylo před jejím zavedením třeba finančně vyhodnotit, a to jak na straně dopravců, tak na straně konečných spotřebitelů. Na straně dopravců jde o porovnání výpadku tržeb způsobené větší slevou (pokud nějaká bude) a zároveň zvýšený zisk z prodeje většího počtu jízdének. U cestujících jde o porovnání spotřebitelských košů. Takto hluboká analýza je nad rámec bakalářské práce a hodna samostatného řešení.

Přínosem práce je upozornění na relativně složité (ale nutné) propočty, které cestující musí zrealizovat, chce-li zjistit pro sebe nejvýhodnější jízdné, resp. produkt. Práce také přináší návrh univerzální tarifní struktury, kterou by bylo možné aplikovat ve všech zemích Evropské unie. Tato univerzální tarifní struktura byla navržena tak, aby nabídku poskytovaných produktů zpřehlednila a zjednodušila.

SEZNAM INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) PIVOŇKA, K – CEMPÍREK, V. *Strategie dopravního podniku*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1998. 81 s. ISBN 80-7194-125-5.
- (2) STEJSKAL, P. *Tarify a ceny*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999. 92 s. ISBN 80-7194-160-3.
- (3) *Zákon o cenách č. 526/1990 Sb., ve znění pozdějších předpisů*
- (4) *Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel TR 10, ve znění k 7. 3. 2010*
- (5) *Tarifní kalkulátor jízdného ČD* [online]. Poslední revize 4. 5. 2010 [cit. 2010-05-05]. Dostupné z: <<http://jizdenka.idos.cz/NT.aspx>>
- (6) *Zákon o platu a dalších náležitostech spojených s výkonem funkce představitelů státní moci a některých státních orgánů a soudců č. 236/1995 Sb., ve znění pozdějších předpisů*
- (7) *České dráhy* [online]. c2009 [cit. 2010-04-15]. Dostupné z: <<http://www.cd.cz/>>
- (8) *ÖBB* [online]. c2010 [cit. 2010-04-12]. Dostupné z: <<http://www.oebb.at/>>
- (9) *Železničná spoločnosť Slovensko* [online]. c2010 [cit. 2010-04-02]. Dostupné z: <<http://www.zssk.sk/>>

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Struktura tarifu pro osobní dopravu u ČD k 7. 3. 2010	13
Obrázek 2 Struktura zvláštního jízdného u ČD k 7. 3. 2010	15
Obrázek 3 Dřívější podoba IK z lícové strany	24
Obrázek 4 Znázornění trendů u občasného cestujícího – krátké vzdálenosti.....	39
Obrázek 5 Znázornění trendů u občasného cestujícího – střední a dlouhé vzdálenosti	40
Obrázek 6 Výhoda věrnostní aplikace vůči obyčejnému jízdnému	41
Obrázek 7 Mezní počet jízd KMB vs. zákaznické jízdné.....	42
Obrázek 8 Trend vývoje cen traťových jízdenek dle vzdálenosti – Slovensko.....	43
Obrázek 9 Trend vývoje cen traťových jízdenek dle vzdálenosti – ČR.....	43
Obrázek 10 Trend vývoje cen traťových jízdenek dle vzdálenosti – Rakousko	44
Obrázek 11 Trend vývoje mezního počtu zpátečních cest za rok	45

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Obyčejné jízdné.....	14
Tabulka 2 Zvláštní jízdné pro děti.....	16
Tabulka 3 Zvláštní jízdné pro žáky.....	17
Tabulka 4 Zvláštní jízdné pro studenty.....	17
Tabulka 5 Zvláštní jízdné pro důchodce.....	18
Tabulka 6 Zvláštní jízdné ZTP, ZTP/P.....	19
Tabulka 7 Zvláštní jízdné rodiče.....	20
Tabulka 8 Zákaznické jízdné k 7. 3. 2010.....	22
Tabulka 9 Bonusy za nákup jízdenek k 7. 3. 2010.....	23
Tabulka 10 Modifikace In-gold k 7. 3. 2010.....	26
Tabulka 11 Sleva pro skupinu Minimax-Ticket k 1. 4. 2010.....	30
Tabulka 12 Varianty cen věrnostních aplikací a poskytovaných slev.....	47

SEZNAM ZKRATEK

BČK	bezkontaktní čipová karta
CAT	City Airport Train, železniční spojení města Vídně a letiště Schwechat
ČD	České dráhy
EPIK	elektronická peněženka In-karta
ERT	Einfach-Raus-Ticket, druh jízdenky v Rakousku
IC	InterCity, kategorie vlaků dálkové dopravy
IDS	integrovaný dopravní systém
IK	In-karta/Rail plus, In-karta
IN-S	In-senior
IN-Z	In-zákazník
ISIC	International Student Identification Card, mezinárodní studentská karta
KMB	kilometrická banka
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen, Rakouské spolkové dráhy
POP	přenosná osobní pokladna
PTV	Přepravní a tarifní věstník
TR 10	Tarif ČD pro osobní dopravu
ŤZP	těžce zdravotně postižený
ŤZP-S	těžce zdravotně postižený – průvodce
UNIPAJ	univerzální prodejní automat jízdenek
ZSSK	Železnice Slovenskej Republiky, Slovenské dráhy
ZTP	zvlášť těžké postižení
ZTP/P	zvlášť těžké postižení – průvodce

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 Kombinace jízdného a slev u ČD – 2. voz. třída k 7. 3. 2010

Příloha 2 Základní a zákaznická cena traťových jízdenek ČD k 7. 3. 2010

Příloha 3 ČD – srovnání cen nejvhodnějších traťových a síťových jízdenek pro 2. voz. třídu, mezní počet zpátečních cest, stav k 7. 3. 2010

Příloha 4 ZSSK – srovnání cen nejvhodnějších traťových a síťových jízdenek pro 2. voz. třídu, mezní počet zpátečních cest, stav k 3. 12. 2009

Příloha 5 ÖBB – srovnání cen nejvhodnějších traťových a síťových jízdenek pro 2. voz. třídu, mezní počet zpátečních cest, stav k 1. 4. 2010

PŘÍLOHY

Příloha 1 Kombinace jízdného a slev u ČD – 2. voz. třída k 7. 3. 2010

VĚK	K VYUŽITÍ mimo akviziční jízdné (eLiška)	PODMÍNKA/POZNÁMKA
-6	bezplatná přeprava – bez jízdenky	doprovod – cestující starší 10 let s platnou jízdenkou
6 – 10	zvláštní jízdné pro děti	
	zvláštní jízdné pro děti, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro děti, zákaznická sleva,	IK s aplikací IN-Z 1/2
	zvláštní jízdné pro děti, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro žáky	žakovský průkaz
	zvláštní jízdné pro žáky, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“	průkaz ZTP nebo ZTP/P, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva	průkaz ZTP nebo ZTP/P + IK s aplikací IN-Z 1/4, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	traťová jízdenka pro žáky týdenní	žakovský průkaz
	traťová jízdenka pro žáky pololetní	žakovský průkaz a IK (v ceně jízdenky/aplikace IK, dokoupení IN-Z není nutné)
	traťová jízdenka týdenní	
	traťová jízdenka měsíční	
	traťová jízdenka čtvrtletní	
	traťová jízdenka týdenní, zákaznická sleva	IK s aplikací IZ-Z 1/2
	traťová jízdenka měsíční, zákaznická sleva	
	traťová jízdenka čtvrtletní, zákaznická sleva	
	ČD Net 1 den	
	ČD Net 1 týden	
	ČD Net 1 den, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/2
	ČD Net 1 týden, zákaznická sleva	
	skupinová sleva	minimálně 2 cestující bez ohledu na věk
	skupinová sleva, zpáteční sleva	
	kilometrická banka	
	In-gold týdenní	IK (i bez zákaznické aplikace)
	In-gold měsíční	
In-gold čtvrtletní		
In-gold roční		
In-gold 2 roky		
In-gold 3 roky		
SONE+ osobní a spěšné vlaky	pouze o víkendovém dni	
SONE+ všechny vlaky		
REGIONet 1 cestující		
REGIONet 2 – 5 cestujících		

VĚK	K VYUŽITÍ mimo akviziční jízdné (eLiška)	PODMÍNKA/POZNÁMKA
10 – 15	obyčejné jízdné	
	obyčejné jízdné, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro děti	průkaz dokladující věk pod 15 let
	zvláštní jízdné pro děti, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro děti, zákaznická sleva,	IK s aplikací IN-Z 1/2
	zvláštní jízdné pro děti, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro žáky	žakovský průkaz
	zvláštní jízdné pro žáky, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“	průkaz ZTP nebo ZTP/P, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva	průkaz ZTP nebo ZTP/P + IK s aplikací IN-Z 1/4, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	traťová jízdenka pro žáky týdenní	žakovský průkaz
	traťová jízdenka pro žáky pololetní	žakovský průkaz a IK (v ceně jízdenky/aplikace IK, dokoupení zákaznické aplikace není nutné)
	traťová jízdenka týdenní	
	traťová jízdenka měsíční	
	traťová jízdenka čtvrtletní	
	traťová jízdenka týdenní, zákaznická sleva	IK s aplikací
	traťová jízdenka měsíční, zákaznická sleva	
	traťová jízdenka čtvrtletní, zákaznická sleva	
	ČD Net 1 den	
	ČD Net 1 týden	
	ČD Net 1 den zákaznická sleva	IK s aplikací
	ČD Net 1 týden, zákaznická sleva	
	skupinová sleva	minimálně 2 cestující bez ohledu na věk
	skupinová sleva, zpáteční sleva	
	kilometrická banka	
	In-gold týdenní	IK (i bez zákaznické aplikace)
	In-gold měsíční	
	In-gold čtvrtletní	
In-gold roční		
In-gold 2 roky		
In-gold 3 roky		
SONE+ osobní a spěšné vlaky	pouze o víkendovém dni	
SONE+ všechny vlaky		
REGIONet 1 cestující		
REGIONet 2 – 5 cestujících		

VĚK	K VYUŽITÍ mimo akviziční jízdné (eLiška)	PODMÍNKA/POZNÁMKA
15 – 26	obyčejné jízdné	
	obyčejné jízdné, zpáteční sleva	
	obyčejné jízdné, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/1
	obyčejné jízdné, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro studenty	„žakovský“ průkaz
	zvláštní jízdné pro studenty, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“	průkaz ZTP nebo ZTP/P, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva	průkaz ZTP nebo ZTP/P + IK s aplikací IN-Z 1/4, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P, nebo kombinace IK s libovolnou aplikací a průkazu k návštěvě dětí v ústavu
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro důchodce	průkaz ČD
	zvláštní jízdné pro důchodce, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro důchodce, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/2 (důchodci)
	zvláštní jízdné pro důchodce, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „rodiče“	průkaz vydaný ústavem
	zvláštní jízdné „rodiče“, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „státní činitelé“	průkaz dle funkce, bezplatná přeprava
	traťová jízdenka pro studenty týdenní	„žakovský“ průkaz
	traťová jízdenka pro studenty pololetní	„žakovský“ průkaz a IK (v ceně jízdenky/aplikace IK, dokoupení zákaznické aplikace není nutné)
	traťová jízdenka týdenní	
	traťová jízdenka měsíční	
	traťová jízdenka čtvrtletní	
	traťová jízdenka týdenní, zákaznická sleva	IK s aplikací
	traťová jízdenka měsíční, zákaznická sleva	
	traťová jízdenka čtvrtletní, zákaznická sleva	
	ČD Net 1 den	
	ČD Net 1 týden	
ČD Net 1 den, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/2 nebo karta ISIC	
ČD Net 1 týden, zákaznická sleva		
skupinová sleva	minimálně 2 cestující bez ohledu na věk	
skupinová sleva, zpáteční sleva		
kilometrická banka		
In-gold týdenní	IK (i bez zákaznické aplikace)	
In-gold měsíční		

VĚK	K VYUŽITÍ mimo akviziční jízdné (eLiška)	PODMÍNKA/POZNÁMKA
15 – 26	In-gold čtvrtletní	
	In-gold roční	
	In-gold 2 roky	
	In-gold 3 roky	
	SONE+ osobní a spěšné vlaky	pouze o víkendovém dni
	SONE+ všechny vlaky	
	REGIONet 1 cestující	
	REGIONet 2 – 5 cestujících	
26 – 70	obyčejné jízdné	
	obyčejné jízdné, zpáteční sleva	
	obyčejné jízdné, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/1
	obyčejné jízdné, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“	průkaz ZTP nebo ZTP/P, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva	průkaz ZTP nebo ZTP/P + IK s aplikací IN-Z 1/4, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P, nebo kombinace IK s libovolnou aplikací a průkazu k návštěvě dětí v ústavu
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro důchodce	průkaz ČD
	zvláštní jízdné pro důchodce, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro důchodce, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/2 (důchodci)
	zvláštní jízdné pro důchodce, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „rodiče“	průkaz vydaný ústavem
	zvláštní jízdné „rodiče“, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „státní činitelé“	průkaz dle funkce, bezplatná přeprava
	traťová jízdenka týdenní	
	traťová jízdenka měsíční	
	traťová jízdenka čtvrtletní	
	traťová jízdenka týdenní, zákaznická sleva	IK s aplikací
	traťová jízdenka měsíční, zákaznická sleva	
	traťová jízdenka čtvrtletní, zákaznická sleva	
	ČD Net 1 den	
	ČD Net 1 týden	
ČD Net 1 den, zákaznická sleva	IK s aplikací	
ČD Net 1 týden, zákaznická sleva		
skupinová sleva	minimálně 2 cestující bez ohledu na věk	
skupinová sleva, zpáteční sleva		
kilometrická banka		
In-gold týdenní	IK (i bez zákaznické aplikace)	

VĚK	K VYUŽITÍ mimo akviziční jízdné (eLiška)	PODMÍNKA/POZNÁMKA
26 – 70	In-gold měsíční	IK (i bez zákaznické aplikace)
	In-gold čtvrtletní	
	In-gold roční	
	In-gold 2 roky	
	In-gold 3 roky	
	SONE+ osobní a spěšné vlaky	pouze o víkendovém dni
	SONE+ všechny vlaky	
	REGIONet 1 cestující	
	REGIONet 2 – 5 cestujících	
70+	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“	průkaz ZTP nebo ZTP/P, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva	průkaz ZTP nebo ZTP/P + IK s aplikací IN-Z 1/4, resp. dle podmínek pro vystavování průkazů ZTP, ZTP/P, nebo kombinace IK s libovolnou aplikací a průkazu k návštěvě dětí v ústavu
	zvláštní jízdné „ZTP, ZTP/P“, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné pro důchodce	občanský průkaz nebo pas
	zvláštní jízdné pro důchodce, zpáteční sleva	dokladující věk nad 70 let
	zvláštní jízdné pro důchodce, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/2 (důchodci) nebo IN-S
	zvláštní jízdné pro důchodce, zákaznická sleva, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „rodiče“	průkaz vydaný ústavem
	zvláštní jízdné „rodiče“, zpáteční sleva	
	zvláštní jízdné „státní činitele“	průkaz dle funkce, bezplatná přeprava
	traťová jízdenka týdenní	
	traťová jízdenka měsíční	
	traťová jízdenka čtvrtletní	
	traťová jízdenka týdenní, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/2 nebo IN-S
	traťová jízdenka měsíční, zákaznická sleva	
	traťová jízdenka čtvrtletní, zákaznická sleva	
	ČD Net 1 den	
	ČD Net 1 týden	
	ČD Net 1 den, zákaznická sleva	IK s aplikací IN-Z 1/2 nebo IN-S
	ČD Net 1 týden, zákaznická sleva	
	skupinová sleva	minimálně 2 cestující bez ohledu na věk
skupinová sleva, zpáteční sleva		
kilometrická banka		
In-gold týdenní	IK (i bez zákaznické aplikace)	
In-gold měsíční		
In-gold čtvrtletní		
In-gold roční		

VĚK	K VYUŽITÍ mimo akviziční jízdné (eLiška)	PODMÍNKA/POZNÁMKA
70+	In-gold 2 roky	IK (i bez zákaznické aplikace)
	In-gold 3 roky	
	SONE+ osobní a spěšné vlaky	pouze o víkendovém dni
	SONE+ všechny vlaky	
	REGIONet 1 cestující	
	REGIONet 2 – 5 cestujících	
	In-senior	IK s aplikací IN-S

Zdroj: autor

Příloha 2 Základní a zákaznická cena traťových jízdenek ČD k 7. 3. 2010

km	traťová čtvrtletní základní cena (Kč)	4 x traťová čtvrtletní základní cena (Kč)	4 x traťová čtvrtletní zákaznická cena vč. IN-Z 1/1 (Kč)
1	592,00	2 368,00	2 106,00
3	814,00	3 256,00	2 772,00
5	1 036,00	4 144,00	3 438,00
10	1 480,00	5 920,00	4 770,00
15	1 998,00	7 992,00	6 324,00
20	2 442,00	9 768,00	7 656,00
25	2 886,00	11 544,00	8 988,00
30	3 330,00	13 320,00	10 320,00
35	3 774,00	15 096,00	11 652,00
40	4 218,00	16 872,00	12 984,00
45	4 736,00	18 944,00	14 538,00
50	5 180,00	20 720,00	15 870,00
55	5 624,00	22 496,00	17 202,00
60	6 068,00	24 272,00	18 534,00
65	6 512,00	26 048,00	19 866,00
70	6 956,00	27 824,00	21 198,00
75	7 400,00	29 600,00	22 530,00
80	7 844,00	31 376,00	23 862,00
85	8 288,00	33 152,00	25 194,00
90	8 732,00	34 928,00	26 526,00
95	9 176,00	36 704,00	27 858,00
100	9 620,00	38 480,00	29 190,00
105	10 064,00	40 256,00	30 522,00
110	10 508,00	42 032,00	31 854,00
115	10 952,00	43 808,00	33 186,00
120	11 396,00	45 584,00	34 518,00

Zdroj: ČD, autor

Příloha 3 ČD – srovnání cen nejvhodnějších traťových a síťových jízdenek pro 2. voz. třídu, mezní počet zpátečních cest, stav k 7. 3. 2010

tarifní vzd. (km)	obyčejná čtvrtletní (Kč)	4 x zákaznická včetně 330,- (Kč)	obyčejná 1směrná (Kč)	zákaznická obyčejná (Kč)	zákaznická zpáteční (Kč)	věrnostní aplikace/rok (Kč)	mezní počet zp. cest
5	1036	3 438,00	14	11	20	330	155,40
10	1480	4 770,00	20	15	27	330	164,44
15	1998	6 324,00	27	21	38	330	157,74
20	2442	7 656,00	33	25	45	330	162,80
25	2886	8 988,00	39	30	54	330	160,33
30	3330	10 320,00	45	34	62	330	161,13
35	3774	11 652,00	51	39	71	330	159,46
40	4218	12 984,00	57	43	78	330	162,23
45	4736	14 538,00	64	48	87	330	163,31
50	5180	15 870,00	70	53	96	330	161,88
55	5624	17 202,00	76	57	103	330	163,81
60	6068	18 534,00	82	62	112	330	162,54
65	6512	19 866,00	88	66	119	330	164,17
70	6956	21 198,00	94	71	128	330	163,03
74	7326	22 308,00					
tarifní vzd. (km)		síťová roční In-gold (Kč)	obyčejná 1směrná (Kč)	zákaznická obyčejná (Kč)	zákaznická zpáteční (Kč)	věrnostní aplikace/rok (Kč)	mezní počet zp. cest
74		22 000,00	99	75	135	330	160,52
75		22 000,00	100	75	135	330	160,52
80		22 000,00	106	80	144	330	150,49
85		22 000,00	112	84	152	330	142,57
90		22 000,00	118	89	161	330	134,60
95		22 000,00	124	93	168	330	128,99
100		22 000,00	130	98	177	330	122,43
105		22 000,00	136	102	184	330	117,77
110		22 000,00	142	107	193	330	112,28
115		22 000,00	148	111	200	330	108,35
120		22 000,00	154	116	209	330	103,68
125		22 000,00	160	120	216	330	100,32
130		22 000,00	166	125	225	330	96,31
135		22 000,00	172	129	233	330	93,00
140		22 000,00	178	134	242	330	89,55
145		22 000,00	184	138	249	330	87,03
150		22 000,00	190	143	258	330	83,99

Zdroj: ČD, autor

Příloha 4 ZSSK – srovnání cen nejvhodnějších traťových a síťových jízdenek pro 2. voz. třídu, mezní počet zpátečních cest, stav k 3. 12. 2009

tarifní vzd. (km)	měsíční traťová (EUR)	12 x měsíční + 1,- za BČK (EUR)	obyčejná 1směrná (EUR)	zlevněná obyčejná (EUR)	dvojnásobek tam+zpět (EUR)	věrnostní aplikace/rok (EUR)	mezní počet zp. cest
5	6,88	83,56	0,26	0,20	0,40	33,16	126,00
10	11,56	139,72	0,40	0,30	0,60	33,16	177,60
15	16,72	201,64	0,60	0,45	0,90	33,16	187,20
20	22,08	265,96	0,80	0,60	1,20	33,16	194,00
25	29,00	349,00	1,06	0,80	1,60	33,16	197,40
30	35,12	422,44	1,18	0,89	1,78	33,16	218,70
35	41,00	493,00	1,38	1,04	2,08	33,16	221,08
40	46,68	561,16	1,58	1,19	2,38	33,16	221,85
45	54,04	649,48	1,92	1,44	2,88	33,16	214,00
50	60,40	725,80	2,18	1,64	3,28	33,16	211,17
55	66,32	796,84	2,52	1,89	3,78	33,16	202,03
58	69,28	832,36					
tarifní vzd. (km)	měsíční traťová (EUR)	síťová roční (EUR)	obyčejná 1směrná (EUR)	zlevněná obyčejná (EUR)	dvojnásobek tam+zpět (EUR)	věrnostní aplikace/rok (EUR)	mezní počet zp. cest
58	69,28	829,52	2,72	2,04	4,08	33,16	195,19
60	71,24	829,52	2,72	2,04	4,08	33,16	195,19
65	76,12	829,52	2,98	2,24	4,48	33,16	177,76
70	81,04	829,52	3,18	2,39	4,78	33,16	166,60
75	87,24	829,52	3,72	2,79	5,58	33,16	142,72
80	93,44	829,52	3,72	2,79	5,58	33,16	142,72
85	99,64	829,52	4,18	3,14	6,28	33,16	126,81
90	105,84	829,52	4,18	3,14	6,28	33,16	126,81
95	112,04	829,52	4,78	3,59	7,18	33,16	110,91
100	118,24	829,52	4,78	3,59	7,18	33,16	110,91
105	124,44	829,52	5,10	3,83	7,66	33,16	103,96
110	130,64	829,52	5,10	3,83	7,66	33,16	103,96
115	136,84	829,52	5,50	4,13	8,26	33,16	96,41
120	143,04	829,52	5,50	4,13	8,26	33,16	96,41
125	149,24	829,52	5,96	4,47	8,94	33,16	89,08
130	155,44	829,52	5,96	4,47	8,94	33,16	89,08
135	161,64	829,52	6,30	4,73	9,46	33,16	84,18
140	167,84	829,52	6,30	4,73	9,46	33,16	84,18
145	174,04	829,52	6,64	4,98	9,96	33,16	79,96
150	180,24	829,52	6,64	4,98	9,96	33,16	79,96

Zdroj: ZSSK, autor

Příloha 5 ÖBB – srovnání cen nejvhodnějších traťových a síťových jízdenek pro 2. voz. třídu, mezní počet zpátečních cest, stav k 1. 4. 2010

tarifní vzd. (km)	1 x měsíční traťová (EUR)	12 x měsíční traťová (EUR)	obyčejná 1směrná (EUR)	zlevněná obyčejná (EUR)	dvojnásobek tam+zpět (EUR)	věrnostní aplikace/rok (EUR)	mezní počet zp. cest
5	33,00	396,00	2,00	1,10	2,20	99,99	134,55
10	39,00	468,00	2,00	1,10	2,20	99,99	167,28
15	54,00	648,00	3,60	1,98	3,96	99,99	138,39
20	61,00	732,00	3,60	1,98	3,96	99,99	159,60
25	70,00	840,00	5,40	2,97	5,94	99,99	124,58
30	82,00	984,00	5,40	2,97	5,94	99,99	148,82
35	93,00	1 116,00	7,20	3,96	7,92	99,99	128,28
40	102,00	1 224,00	7,20	3,96	7,92	99,99	141,92
45	112,00	1 344,00	9,20	5,06	10,12	99,99	122,93
50	116,00	1 392,00	9,20	5,06	10,12	99,99	127,67
55	119,00	1 428,00	11,00	6,05	12,10	99,99	109,75
60	119,00	1 428,00	11,00	6,05	12,10	99,99	109,75
65	126,00	1 512,00	12,40	6,82	13,64	99,99	103,52
70	126,00	1 512,00	12,40	6,82	13,64	99,99	103,52
75	137,00	1 644,00	13,90	7,65	15,30	99,99	100,92
80	137,00	1 644,00	13,90	7,65	15,30	99,99	100,92
85	144,00	1 728,00	15,70	8,64	17,28	99,99	94,21
90	144,00	1 728,00	15,70	8,64	17,28	99,99	94,21
95	147,00	1 764,00	17,60	9,68	19,36	99,99	85,95
100	147,00	1 764,00	17,60	9,68	19,36	99,99	85,95
105	148,00	1 776,00	20,10	11,06	22,12	99,99	75,77
110	148,00	1 776,00	20,10	11,06	22,12	99,99	75,77
115	152,00	1 824,00					
tarifní vzd. (km)	1 x měsíční traťová (EUR)	síťová roční (EUR)	obyčejná 1směrná (EUR)	zlevněná obyčejná (EUR)	dvojnásobek tam+zpět (EUR)	věrnostní aplikace/rok (EUR)	mezní počet zp. cest
115	152,00	1 790,00	21	11,55	23,10	99,99	73,16
120	152,00	1 790,00	21	11,55	23,10	99,99	73,16
125	159,00	1 790,00	22	12,10	24,20	99,99	69,84
130	159,00	1 790,00	22	12,10	24,20	99,99	69,84
135	166,00	1 790,00	22,5	12,38	24,76	99,99	68,26
140	166,00	1 790,00	22,5	12,38	24,76	99,99	68,26
145	169,00	1 790,00	23,6	12,98	25,96	99,99	65,10
150	169,00	1 790,00	23,6	12,98	25,96	99,99	65,10

Zdroj: ÖBB, autor