

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Vývoj vnitrostátního tarifu ČD pro přepravu cestujících v letech 2009–2019

Andrea Vavrušková

Bakalářská práce

2020

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2019/2020

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE** (projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Andrea Vavrušková**  
Osobní číslo: **D17725**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Téma práce: **Vývoj vnitrostátního tarifu ČD pro přepravu cestujících v letech 2009-2019**  
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

### Zásady pro vypracování

Úvod

1. Tarifní a cenová politika
2. Analýza vývoje vnitrostátního tarifu ČD pro přepravu cestujících v letech 2009-2019
3. Návrh opatření pro České dráhy, a.s.

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **40-50 stran**  
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jindřich Ježek, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **31. října 2019**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **30. července 2020**

L.S.

---

**doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.**  
děkan

---

**doc. Ing. Jaroslava Hyršlová, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 10. července 2020

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 24.07.2020

Andrea Vavrušková

Touto formou bych chtěla poděkovat panu Ing. Jindřichu Ježkovi, Ph.D za neuvěřitelně vstřícný přístup, pomoc, trpělivost a cenné rady při psaní této bakalářské práce.

## **ANOTACE**

Tato bakalářská práce se zabývá vývojem vnitrostátního tarifu ČD pro vnitrostátní přepravu cestujících v letech 2009–2019. V práci je analyzován vývoj tarifu ve sledovaném období. Na základě provedené analýzy jsou poté navržena doporučení pro České dráhy a.s.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

tarif, České dráhy, přeprava, Výměr Ministerstva financí

## **TITLE**

The development of the national tariff for passenger transport of Czech Railways in the years 2009 to 2019

## **ANNOTATION**

This bachelor's thesis deals with the development of the Czech Railways tariff in years 2009-2019. The thesis analyzes the development of the national tariff for passenger transport in the reference period. Based on performed analysis, recommendations proposed for the Czech Railways a. s.

## **KEYWORDS**

tariff, Czech Railways, transport, regulation of Ministry of Finance

# OBSAH

ÚVOD .....	9
1 TARIFNÍ A CENOVÁ POLITIKA .....	10
1.1 Tarif.....	10
1.2 Zásady pro tvorbu tarifu.....	11
1.3 Tarifní sazby .....	11
1.4 Tarifní schémata.....	11
1.5 Tarifní politika .....	12
1.6 Cena .....	12
1.7 Cenotvorba .....	12
1.7.1 Postup při stanovení ceny.....	14
1.7.2 Funkce ceny .....	16
1.8 Marketingový mix.....	16
1.9 Výměr Ministerstva financí.....	18
1.10 Hospodářská soutěž.....	19
1.11 Liberalizace osobní železniční dopravy .....	20
2 ANALÝZA VÝVOJE VNITROSTÁTNÍHO TARIFU ČD PRO PŘEPRAVU CESTUJÍCÍCH V LETECH 2009–2019 .....	21
2.1 Představení společnosti České dráhy a.s. ....	21
2.1.1 Cenotvorba ČD.....	21
2.1.2 Tarif TR 10.....	22
2.1.3 Vnitrostátní jízdní doklady.....	22
2.1.4 Druhy jízdného.....	23
2.2 Změny v Tarifu TR 10 v období 2009–2019 .....	24
2.2.1 Změny v letech 2008/2009 .....	24
2.2.2 Změny v letech 2009/2010.....	25
2.2.3 Změny v letech 2010/2011 .....	25
2.2.4 Změny v letech 2011/2012.....	27
2.2.5 Změny v letech 2012/2013 .....	27
2.2.6 Změny v letech 2013/2014.....	28
2.2.7 Změny v letech 2014/2015 .....	29
2.2.8 Změny v letech 2015/2016.....	29
2.2.9 Změny v letech 2016/2017.....	30

2.2.10	Změny v letech 2017/2018.....	31
2.2.11	Změny v letech 2018/2019.....	31
2.3	Růst Tarifu TR 10.....	32
2.4	Vývoj ceny obyčejného jízdného.....	35
2.5	Tarifů společností LE a RJ.....	37
2.6	Zhodnocení Tarifu TR 10.....	39
3	NÁVRH OPATŘENÍ PRO ČESKÉ DRÁHY, A.S. ....	40
3.1	Předpokládaný vývoj inflace.....	40
3.2	Návrhy Tarifu TR 10.....	41
3.2.1	Zpřehlednění tarifu.....	42
3.2.2	Kreditová jízdenka s kreativním bonusem.....	43
3.2.3	Možnost nahrání jízdních dokladů na In Karty nebo Karty ČD.....	44
	ZÁVĚR.....	47
	POUŽITÁ LITERATURA.....	49
	SEZNAM TABULEK.....	52
	SEZNAM OBRÁZKŮ.....	53
	SEZNAM ZKRATEK.....	54
	SEZNAM PŘÍLOH.....	55



# ÚVOD

Tarif je jedna z nejdůležitějších částí každého dopravního podniku. Jedná se o určitou součást komunikace s cestujícími, protože při tvorbě tarifu je potřeba zohledňovat nejen dopravní politiku státu, cenovou regulaci a vlastní zájmy podniku, ale především přání a potřeby cestujících, kteří požadují co nejlevnější jízdné. Během tvorby tarifu by se tedy mělo pružně a adekvátně reagovat na tyto podněty, které by měly být v co nejkratším čase zapracovány.

Během uplynulé dekády prodělal tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel dynamický rozvoj především na základě liberalizace železniční dopravy, což umožnilo vstup na dopravní trh většímu počtu železničních dopravců a tato skutečnost se musela promítnout i do tvorby tarifu Českých drah.

Cílem této bakalářské práce je na základě analýzy zhodnotit vývoj tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel v letech 2009–2019 a poskytnout Národnímu dopravci České dráhy a.s. doporučení, jak by se měl tento tarif v následujícím období vyvíjet a zlepšit.

První část bakalářské práce bude věnovaná teoretické problematice, která plynule přechází k analytické části, kde je popsán vývoj tarifu Českých drah ve sledovaném období. V poslední části bude rozvrhnut návrh možného konceptu ve společnosti a doporučení, jak by se tarif měl vyvíjet v následujících letech.

# 1 TARIFNÍ A CENOVÁ POLITIKA

První kapitola se zabývá tarifem, zásadami pro jeho tvorbu, tarifními sazbami, schémata, tvorbou ceny, zásadami, pro její tvorbu a v neposlední řadě dopravní, cenovou a tarifní politikou. Tyto zásady je důležité dodržet v každém dopravním podniku, který zajišťuje dopravní obslužnost, aby cestujícím byly poskytnuty co nejlepší a nejvýhodnější nabídky, zároveň ale musí dojít k rentabilitě podniku. Během tvorby tarifu a optimálních cen je současně potřeba respektovat dopravní politiku státu.

## 1.1 Tarif

Chlaň a Eisenhammerová (2014) uvádějí, že tarif je cenový sazebník neboli seznam cen a podmínek dané přepravy, který se využívá především v dopravě. V tomto sazebníku jsou zveřejňovány podrobné ceny jízdného, za které si cestující může zakoupit jízdní doklad, přepravní podmínky a sazby pro výpočet přepravného a náhrad za vedlejší výkony. Tento sazebník musí obsahovat veškeré potřebné údaje, které jsou rozhodující pro následné vypočtení celkové ceny za přepravu. Výše jízdného by měla být stanovena tak, aby došlo k celkovému pokrytí nákladů na dopravu a k tvorbě zisku, který odpovídá trhu, na němž se podnik nachází, cílům dopravce a zároveň i požadavkům, jaké si určuje objednavatel. V železniční vnitrostátní přepravě jsou ceny jízdného a povinné tarifní slevy věcně usměrňované, proto je potřeba při tvorbě tarifu dodržet podmínky tak, aby ceny jízdného pro přepravu cestujících vycházely z platných zákonů, vyhlášek a ujednání. Tarif je tvořen tarifní soustavou obsahující všechny tarify, které dopravce používá a tarifní podmínky, které upravují způsoby použití tarifu.

Dopravci jsou povinni zveřejnit ceníky a podmínky dle § 13 odst. 2 zákona č. 526/1990 Sb. „*Jejich zveřejnění může být v jízdních řádech, na vývěskách ve stanicích, zastávkách či ve vozidlech určených pro přepravu cestujících*“. Dopravní trh je regulován státem formou zákonů, vyhlášek a nařízení, které vycházejí z platné legislativy Evropské unie.

### Základní pojmy

- **Dopravce** – jedná se o provozovatele, fyzickou nebo právnickou osobu, který je většinou vlastníkem dopravního prostředku, jež zajišťuje dopravu kvůli uspokojení cizích potřeb.

- **Přepravce** – jedná se o objednavatele dopravy, který si dopravcem nechá přepravit zboží či jiný náklad za úplatu. Pojem přepravce se používá v nákladní dopravě.
- **Cestující** – v osobní dopravě se tento pojem používá pro zákazníka dopravce.
- **Přepravní smlouva** – jedná se o smlouvu o přepravě osob, kdy mezi dopravcem a přepravcem vzniká právní vztah, během kterého se dopravce zavazuje k přepravení cestujícího do místa určení, cestující se v tomto vztahu zavazuje k úhradě jízdného.
- **Jízdné** – jedná se o cenu, která se uhradí za přepravu osoby popřípadě osob.
- **Dovozné** – tento termín se používá v případě přepravy zavazadel.
- **Přepravné** – jedná se o součet jízdného a dovozného a doplňující poplatky.

## 1.2 Zásady pro tvorbu tarifu

Dle Stejskala (2008) se tarify tvoří na základě tarifní politiky a při tvorbě tarifu se musí dodržet tři základní zásady ovlivňující tarif, kterými jsou zásady equality, legality a publicity.

- **Zásada equality** – jedná se o stejnost nebo rovnost. Ta by měla platit pro všechny stejně za splnění určitých podmínek ve chvíli vyhlášení tarifu.
- **Zásada legality** – tarif vždy musí podléhat vyšším právním řádům, jako je Zákon o dráhách, Zákon o silniční dopravě apod.
- **Zásada publicity** – dopravce musí vždy tarif zveřejnit a ten musí být veřejně dostupný. V případě drážní dopravy se tarif zveřejňuje v Přepravním a tarifním věstníku (dále jen PTV), který vydává Ministerstvo dopravy.

## 1.3 Tarifní sazby

Dle Kejíkové (2009) je výše ceny jízdného u určité vzdálenosti nazývána jako stupňovitost tarifu. Tato závislost může být:

- **progresivní** – cena přepravy se zvyšuje, ačkoliv se sazební přírůstek snižuje,
- **lineární** – používá se na kratší vzdálenosti, jedná se o stálý sazební přírůstek,
- **degresivní** – je v dopravě nejčastěji používaný, kdy se sazební přírůstek a cena za dopravu nerovnoměrně zvyšují.

## 1.4 Tarifní schémata

Podle Poliakové (2007) se jedná o rozčlenění daného území do jednotlivých částí tak, aby se dosáhlo stanovených cílů. V současnosti se používá pět druhů tarifních schémat:

- **kilometrický** – u tohoto tarifu se cena jízdného určuje dle ujeté kilometrové vzdálenosti,
- **plošný** – bez ohledu na ujeté vzdálenosti je cena tohoto tarifu vždy stejná,
- **zónový** – používá se v místech, kde se nachází několik spádovým míst,
- **pásmový** – Olivková (2006) uvádí, že tento tarif se používá v případě jednoho určitého místa, které je významné a většina cestujících směřuje do tohoto bodu,
- **relační** – ceny tohoto tarifu jsou dle Matrase a Kosteleckého (2012) stanoveny mezi jednotlivými tarifními body.

## 1.5 Tarifní politika

Dle Chlaně a Eisenhammerové (2014) je důležitým nástrojem dopravní politiky a tvorbu tarifu tarifní politika, která je vždy ovlivněna politikou daného státu. Kvůli stále trvajícím problémům na dopravním trhu, kdy mají dopravci nejednotné podmínky je „*obtížně řešitelná cenová úroveň výkonů dopravců*“.

## 1.6 Cena

Jak píše Keller a Kotler (2007) cena vytváří finanční prostředky a je obsažená v marketingovém mixu. Jde o nástroj neboli protihodnotu, kterou je nakupující ochoten poskytnout prodávajícímu jako protihodnotu za poskytnuté zboží nebo službu. Cena může mít mnoho podob, stanovuje se jako mzda, úrok, honorář nebo třeba poplatek. Jedná se o vyjádření hodnoty za zboží nebo službu většinou v peněžních jednotkách. Cena je proměnlivá v čase dle nabídky a poptávky a jejich očekávaném vývoji. Cena by měla vycházet z marketingové strategie.

## 1.7 Cenotvorba

Při tvorbě cen je vždy důležité zjistit si na trhu, na kterém chceme působit, jaká je poptávka, jaké jsou náklady podniku, ale především i ceny konkurence. Havlíček a Kašík (2005) uvádí, že podnik orientující se na vnitrostátní železniční přepravu cestujících by měl mít vytyčené dvě hranice, spodní a horní, kdy spodní hranici představují náklady, cena zboží, služby a substitutů konkurenčních podniků. Horní hranice je poté stanovena výší poptávky a především platným Výměrem Ministerstva financí České republiky. Hlavní metody tvorby ceny jsou:

- tvorba ceny podle nákladů,
- tvorba ceny podle poptávky,
- tvorba ceny podle konkurence,

- ceny stanovená na základě analýzy bodu zvratu.

Dle Hanna a Dodge (2007) je cenotvorba jednou z nejpodstatnějších a nejnáročnější částí marketingového mixu. Od cenotvorby se odvíjí to, zda bude nabízené zboží nebo služba atraktivní a především, zda díky této ceně dojde k zisku a rentabilitě podniku.

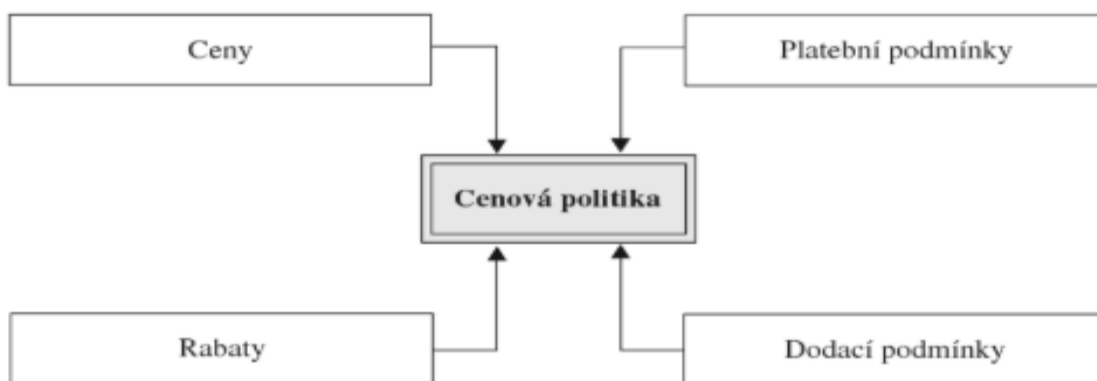
Dle Wöhe, Kislingerové (2007) je cenová politika jeden z nástrojů odbytové politiky. K největším změnám došlo v 60. letech minulého století, kdy se do popředí dostala zejména reklama a výrobková politika. Často se mluví o dvou subkapitolách, a to klasická teorie ceny a praktická cenová politika.

**Tabulka 1** Nástroje cenové politiky na dokonalých a nedokonalých trzích

<b>Charakteristika</b>	<b>Klasická teorie ceny</b>	<b>Praktická cenová politika</b>
<b>Stav Trhu</b>	Dokonalý	Nedokonalý
<b>Obchodované zboží</b>	Homogenní	Heterogenní
<b>Alternativní jednotné ceny</b>	Možné	Možné
<b>Diferencované ceny</b>	Nemožné	Možné

Zdroj: (Wöhe, Kislingerová, 2007)

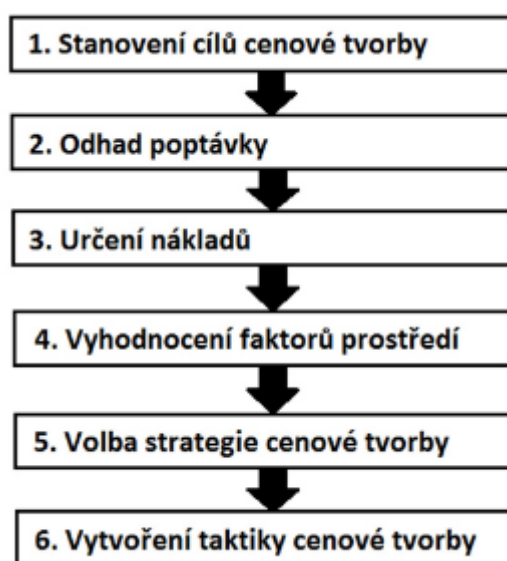
- **Klasická teorie ceny** – Wöhe a Kislingerová (2007) píše, že základní předpoklad pro klasickou teorii ceny je důležitá hypotéza dokonalého trhu, kdy se hledá odpověď na otázku, jakým způsobem dosáhnout na dokonalých trzích maximalizace zisku pomocí odbytové ceny, což je hlavním cílem.
- **Praktická cenová politika** – dle Wöhe a Kislingerové (2007) zná praktická cenová politika kromě ceny i jiné nástroje, o které je rozšířena. Jedná se o platební podmínky, dodací podmínky a rabaty.



**Obrázek 1** Nástroje praktické cenové politiky (Wöhe, Kislingerová, 2007)

### 1.7.1 Postup při stanovení ceny

Při plánování ceny je dle Solomon, Marshall a Stuarte (2006) stanovení cílů cenotvorby prvním krokem, který by podnik měl učinit. Tento postup stanovení ceny musí být součástí ostatních marketingových cílů a jim podřídít své chování.



**Obrázek 2** Postup při stanovení cen (Solomon, Marshall, Stuarte, 2006)

- **Stanovení cílů cenové tvorby** – Solomon, Marshall, Stuarte (2006) tvrdí, že prvním krokem pro stanovení ceny je jasné definování cílů podniku, jako je tvorba zisku, dosažení tržního podílu, růst objemu prodeje nebo návratnost investic. Cíle podniku mohou být dlouhodobé nebo krátkodobé. Čím jasněji je definován cíl, tím snazší je pro podnik stanovit cenu produktů a služeb.

- **Odhad poptávky** – Keller s Kotlerem (2007) říkají, že zákazníci jsou citliví na cenu, proto rozdílné stanovení ceny má rozdílný dopad na poptávané množství a jiný dopad na marketingové cíle podniku. Křivka poptávky bývá za normálních okolností v přímé úměře, tedy čím vyšší cena zboží, tím menší poptávka, rozdíly mohou být u některých druhů zboží v případě, když mají nízkou elasticitu. Tohoto chování si lze všimnout především u prestižního nebo luxusního zboží, kdy pro zákazníky vyšší cena znamená lepší zboží. V tomto případě se křivka poptávky a její elasticita zjišťuje například na základě dotazníků, statické analýzy nebo přes cenové experimenty.
- **Určení nákladů** – při určování nákladů je potřeba vzít v potaz dvě hranice, jak tvrdí Solomon, Marshall, Stuarde (2006), kdy náklady na produkci jsou spodní hranicí, naopak poptávka je brána jako horní hranice. Cena tedy musí být stanovena tak, aby se pokryly nejen náklady na výrobek, ale i distribuci a prodej, aby podnik měl návratnost a tvořil zisk. Celková výše nákladů se zjistí součtem variabilních a fixních nákladů. Variabilní jsou závislé na množství produkce, fixní jsou ty, které jsou nezávislé na větším nebo menším objemem produkce.
- **Vyhodnocení faktorů prostředí** – podle Kellera a Kotlera (2007) je pro tvorbu ceny důležité sledovat konkurenci, jaké ceny nabízí v případě podobných výrobků. Na základě dotazování se zákazníků na spokojenost s konkurenční cenou může být tento výsledek pro podnik jako jeden z ukazatelů, jak cenu stanovit. Inlace může být jeden z důvodů, proč zvýšit cenu svých výrobků, protože zákazníci si postupně zvykají na vyšší cenu, problém může být to, že zákazníci se začnou bát o budoucnost a díky zvyšující se inflaci začít šetřit.
- **Volba strategie cenové tvorby** – Solomon, Marshall, Stuarde (2006) píše, že při volbě cenové strategie je důležité zvážit různé alternativy a odhadnout jejich dopad. Jedná se o jeden z důvodů, proč v dnešním podnikání neexistuje jediná bezchybná cenová strategie. Nejčastěji se ale volí strategie založená na nákladech díky snadnému určení, čímž tato strategie zaručuje relativní bezrizikovost.. Dále se může zvolit strategie založená na poptávce, pro kterou se využívá dotazování. Na výběru strategie je založen nejen úspěch podniku na trhu, ale především tvorba zisku.

- **Vytvoření taktiky cenové tvorby** – dle Solomon, Marshall, Stuarte (2006) se jedná o poslední krok cenového plánování. Za taktiky cenové tvorby se považují metody, které si podniky zvolí a aplikují je.

### 1.7.2 Funkce ceny

Lipovská (2017) uvádí, že v tržní ekonomice lze rozdělit cenu podle třech základních funkcí, tedy informační, alokační a motivační.

- **Informační** – poskytuje informaci pro kupující i prodávající. Jedná se tedy o vzájemně propojení a zpětné vazby. Proávající se dozvídá, kolik jsou zákazníci ochotni za daný výrobek nebo službu zaplatit. Kupující se dozvídá, za jakou cenu je prodávající ochotný své zboží nebo službu prodat.
- **Alokační** – tato funkce ceny je úzce provázána s tržním mechanismem. Proávající se rozhoduje podle výše zisku, do jakého zboží nebo služby alokuje své zdroje.
- **Motivační** – výroba se přizpůsobuje ceně, prodávající chce s co nejnižšími náklady dosáhnout co nejvyšší cenu a tím maximalizovat zisk. Kupující chce naopak maximalizovat svůj užitek tím, že si bude za nižší cenu schopný zakoupit více zboží nebo služeb.

## 1.8 Marketingový mix

Kotler, Wong, Saunders, Armstrong (2007) píší, že se jedná o souhrn taktických nástrojů, který se používá k dosažení cílů. Obsahem marketingového mixu je vše, co podnik může uskutečnit přes distribuční a komunikační politiky, aby ovlivnil poptávku od zákazníků. Mix z pohledu podniku se nazývá 4P, stejně tak se používá i marketingový mix z pohledu zákazníka – 4C. Kotler, Wong, Saunders, Armstrong (2007) uvádí, že:

### 4P:

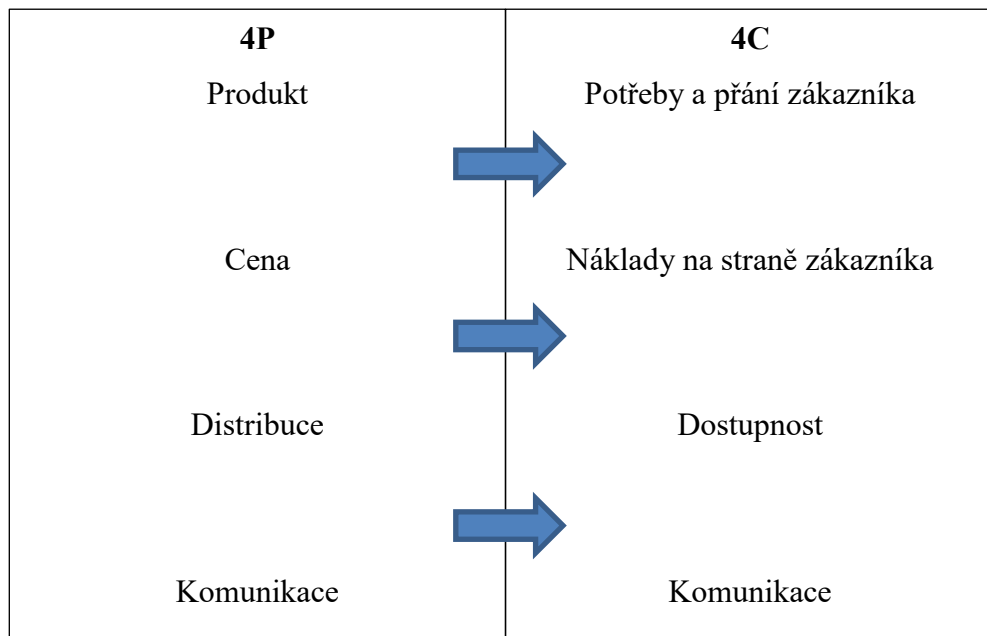
- **Produkt** (product) – produkt nebo služba, které jsou nabízeny na určitém trhu slouží ke směně a uspokojuje přání či potřebu.
- **Cena** (price) – jedná se o částku, kterou zákazník zaplatí za nabízený produkt nebo službu. Podniky mohou používat snížené ceny, tedy slevy, protiúčet, úvěry a další nástroje v rámci konkurenčního boje.
- **Distribuce** (place) – jedná se o způsob, jakým je zboží nebo služba doručována zákazníkovi a zahrnuje i poprodejní péči.
- **Komunikace** (promotion) – jedná se o způsob, kterým podnik komunikuje se svými potenciálními zákazníky, především formou reklamy.



#### 4C:

- **Potřeby a přání zákazníka** (customer needs and wants) – zákazník si vybírá takový produkt, který mu uspokojí potřebu. Jedná se o rozdíl mezi náklady vynaloženými na koupi a hodnotou, kterou zákazník má z užívání nebo vlastnictví dané věci.
- **Náklady na straně zákazníka** (costs to the customer) – zákazník se rozhoduje, kolik peněz je ochotný vynaložit na pořízení produktu nebo služby. Do těchto nákladů se započítávají veškeré vynaložené náklady na pořízení, tedy i dopravní náklady a náklady pro provoz zařízení.
- **Dostupnost** (convenience) – jedná se o snadnou dostupnost produktu a služby, kde ji zákazník získává.
- **Komunikace** (communication) – jedná se o následné hodnocení podniku z pohledu zákazníka podle toho, jak s ním bylo jednáno a jak byl spokojen. Každý nespokojený zákazník sdílí svou nespokojenost s deseti dalšími lidmi přitom spokojený zákazník sdílí svůj pocit z nákupu se třemi dalšími lidmi.

Obrázek číslo 3 znázorňuje vztah produktového mixu z pohledu zákazníka, kdy jednotlivé položky z marketingového mixu 4 P mají na zákaznické straně rovnocenné položky tak, jak je vnímá zákazník a podle toho by na ně podnik měl nahlížet.



**Obrázek 3** Vztah 4P a 4C (Jakubíková, 2008)

## 1.9 Výměr Ministerstva financí

Výměr Ministerstva financí, (2013) obsahuje seznam s regulovanými cenami, který je platný pro všechny prodávající a kupující v tomto výměru uvedených mimo zboží určené k zaslání do jiného členského státu Evropské unie. Tento výčet určuje maximální hodnoty služeb nebo zboží, u kterého se uplatňují úředně stanovené a věcné ceny. Regulují se kupříkladu ceny elektrické energie, zdravotních výkonů, nájemného, užívání železniční infrastruktury nebo veřejná hromadná doprava. Převážná cena a výše povinných slev pro vnitrostátní železniční dopravou spadá pod věcně usměrněné ceny.

### Regulace cen

Cenovou regulaci v České republice upravuje Zákon o cenách 526/1990 Sb. Cenovou regulací se rozumí stanovení nebo usměrňování cen určitých služeb nebo zboží. Úřad nebo zákon stanovuje minimální nebo naopak maximální výši, kdy přesnou cenu mezi těmito dvěma hranicemi si určuje výrobce nebo poskytovatel služby. Dle Hořejší, Soukupové, Macákové a Soukupa, (2018) se cenová regulace používá v případě, kdy by mohlo dojít k ohrožení trhu, k mimořádné tržní situaci nebo aby nedošlo u zboží nebo služeb, které jsou dotovány z prostředků veřejných rozpočtů, k narušení vyváženého postavení mezi prodávajícím a kupujícím. Dle Ministerstva financí ČR (2017) cenové regulaci zboží podléhá v České republice cca 11,4 % zboží a služeb.

- **Úředně stanovená cena**

Dle cenového věstníku Výměru Ministerstva financí (2013) se tyto ceny vyměřují průměrné, minimální nebo maximální a jsou stanoveny pro určitý druh zboží. Pro jeden druh výrobku mohou být ceny minimální, tak i maximální, znamenají limit, který nesmí být překročen.

- **Věcně usměrněná cena**

Jak je psáno v cenovém věstníku Výměru Ministerstva financí (2013) jedná se o sjednanou cenu, která, zahrnuje ekonomicky usměrněné náklady, zaplacené ceny a přiměřený zisk, které se vážou k železniční dopravě. Jak je uvedeno v cenovém věstníku (2020), věcně usměrněná cena musí odpovídat vztahu, dle vzorce (1).

$$N + Z - D \geq T \quad (1)$$

*N*...ekonomicky oprávněné náklady na provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy

*Z*...přiměřený zisk vztahující se k provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy

*T*...plánované tržby za železniční veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu na běžný rok bez daně z přidané hodnoty

*D*... prostředky poskytnuté ze státního rozpočtu, státních fondů či rozpočtů krajů a obcí, popř. prostředky hrazené z jiných zdrojů, na provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy

- **Moratorium**

V cenovém věstníku Výměru Ministerstva financí (2013) je uvedeno, že se jedná o zákaz zvyšování cen nad dosud platnou úroveň, která platí na daném trhu, které ukládá vláda a používá se nejdéle na dobu 12 měsíců z důvodu podpoření ekonomiky během nenadálých situací (pandemie, živelné pohromy atd.).

### **Shrnutí**

Primární cíl dopravního podniku spočívá v dlouhodobé maximalizaci zisku, vždy ale musí tolerovat věcně stanovenou cenu, tedy její minimální a maximální hranici. V rozmezí těchto mezníků může dopravní podnik stanovit atraktivnější cenu pro své zákazníky tedy cestující, ale nesmí poskytovat jízdní doklady za cenu nižší než ekonomicky oprávněné náklady, tedy podnákladové ceny, pokud by tak činil, jednal by protizákonně.

## **1.10 Hospodářská soutěž**

Jedná se o paralelní snahu dvou a více subjektů o dosažení výhody před konkurencí na trhu. Tyto subjekty se pomocí strategií snižování nákladů snaží získat výhodnější pozici a především zvýšit poptávku u potencionálních zákazníků k trvalé maximalizaci zisku. Při takovém jednání dochází k tomu, že se podniky bojí zvyšovat své ceny, a díky tomu nedojde k převzetí klientely jiným subjektem, který svou strategií u homogenního výrobku nebo služby nastaví nižší ceny. Dle Zákona č. 143/2001 Sb., během tohoto jednání nesmí docházet k nekalé soutěži nebo narušení hospodářské soutěže, jako je třeba kartel nebo predátorské ceny. Na jednání dohlíží Úřad pro ochranu hospodářské.

- **Nekalá soutěž**

Kocina (2010) píše, že se jedná o chování, které je zakázáno na základě právního řádu. Toto jednání je popsáno v Občanském zákoníku. Týká se hospodářské soutěže, kdy je chování popsáno jako nemravné. Může se jednat o klamavou reklamu, parazitování na podniku nebo pověsti, zlehčování, podplácení a podobně.

- **Kartel**

Jedná se o narušení hospodářské soutěže, kdy se dva a více subjektů dohodnou, že uzavřou smluvně stejné nízké ceny. Cílem tohoto chování je maximalizace zisku, a především vyloučení a likvidace konkurence, která není schopna nastolit svým výrobkům nebo službám stejné ceny, aby podnik nebyl ve ztrátě.

- **Predátorské ceny**

Jedná se o zneužití dominantního postavení na trhu, kdy se podnik snaží nekalým jednáním odstranit své konkurenty, a to buď nepřiměřeně nízkou cenou nebo dlouhodobým uplatňováním podnákladových cen. Díky tomuto jednání může dojít k narušení hospodářské soutěže, kdy konkurenti buď sami trh opustí, nebo se vůbec neodvážejí na něj vstoupit. Díky tomu dochází k újmě nejen ostatních konkurentů, ale především spotřebitelů, kteří nemají možnost výběru a jsou odkázáni na produkty pouze jednoho nabízejícího, který díky tomu není nucen ke zlepšování svých produktů a služeb. (Kučera, 2015)

### **1.11 Liberalizace osobní železniční dopravy**

Cílem je vytvoření jednotného dopravního trhu a stanovení podmínek pro hospodářskou soutěž. Jedná se o pokles zásahu státu do železniční dopravy, a to nejen v oblasti státní moci, ale i ve vlastnictví. Dochází k upozadění a celkovému rozpadu národních dopravních monopolů společně s umožněním volného přístupu dopravců na dopravní cesty, kteří si navzájem konkurují. (Kvizda, Tomeš, 2011).

## **2 ANALÝZA VÝVOJE VNITROSTÁTNÍHO TARIFU ČD PRO PŘEPRAVU CESTUJÍCÍCH V LETECH 2009–2019**

Analytická část se zabývá vývojem vnitrostátního tarifu Českých drah, a.s. mezi lety 2009–2019, kdy je na základě uskutečněných změn proveden jejich stručný popis, zapracovaná data růstu Tarifu TR 10 vůči inflaci a dani z přidané hodnoty (dále jen DPH), průzkum vývoje ceny na dvou modelových příkladech a krátký popis největších konkurenčních železničních dopravců, jejichž vstup na dopravní trh byl důležitý pro změny Tarifu TR 10.

### **2.1 Představení společnosti České dráhy a.s.**

České dráhy a.s. (dále jen ČD), jsou akciovou společností v České republice, se sídlem v Praze na Nábřeží Ludvíka Svobody v budově Ministerstva dopravy, které bylo původně vystavěno jako budova ministerstva železnic. Tato společnost většinu dopravy provozuje v závazku veřejné služby, na vlastní riziko jsou provozovány téměř všechny druhy vlaků na trase Praha – Ostrava. K 1. 1. 2003 došlo na základě zákona 77/2002 Sb., k rozdělení na dvě společnosti tedy na akciovou společnost ČD, která se stala dopravcem a státní organizací Správu železniční dopravní cesty, která je provozovatelem dráhy. Tato společnost se od 1. 1. 2020 přejmenovala na Správu železnice. V současné době jsou ČD jedním z největších zaměstnavatelů v České republice, v roce 2019 vykazuje přibližně 24 tisíc zaměstnanců a patří mezi jednu z největších firem v ČR, která dle Výroční zprávy skupiny ČD (2019) za rok 2018 vykazuje obrát 39,1 mld. Kč.

#### **2.1.1 Cenotvorba ČD**

Tarif TR 10 je regulován Výměrem Ministerstva financí, kdy spadá pod věcně usměrněnou cenu a dopravce musí respektovat povinné slevy, ale především při tvorbě ceny platí základní podmínka dle vzorce (1).

Doprovce tvoří zisk nejen z počtu prodaných jízdních dokladů, jiných podnikatelských aktivit, přes integraci, kdy dochází k stále většímu zapojení integrovaných dopravních systémů (dále jen IDS) ale i na základě subvencí. V současné době je stále složitější získávat nové zákazníky, protože dopravce musí konkurovat nejen silniční dopravě, ale také nárůstu železničních dopravců, a to především na prvním a třetím železničním koridoru ve směru z Prahy do Ostravy a Brna. Dopravce na tuto skutečnost ve sledovaném období reagoval především nárůstem akvizičního jízdného a obchodních nabídek, čímž může do svého portfolia zahrnout takové nabídky, aby uspokojil potřeby co největšího počtu cestujících.

Ti totiž ve většině případů nevědí, na základě čeho je určována cena obyčejného jízdného, ale zajímá je cena, kterou za danou službu musí zaplatit a jakou částku nabízí konkurence. Cena akvizičního jízdného a obchodních nabídek se odvíjí od cenové a marketingové politiky dopravce.

### **2.1.2 Tarif TR 10**

Tarif ČD má označení Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel – TR 10. Jedná se o kompletní ceník ČD se všemi nabídkami jízdného a jeho podmínkami. Dle Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (2020) je kilometrické jízdné stanoveno od 1 do 600 kilometrů. Toto omezení se ale netýká některých obchodních nabídek, jako je Celodenní jízdenka, Skupinová víkendová jízdenka a IN 100. Změny tohoto tarifu musí být vyhlášovány v plném znění v PTV, který vydává Ministerstvo dopravy. Změna tohoto tarifu bývá zpravidla ke Grafikonu vlakové dopravy, ale v rámci operativy může být tato změna vyhlášena i mimo stanovené termíny. Tento tarif se řídí platným výměrem Ministerstva financí. V tarifu jsou cestující schopni zjistit cenu jízdného na určité tarifní vzdálenosti a to 1–600 tarifních kilometrů, u traťových jízdének je tato vzdálenost v současné době do 150 tarifních kilometrů, a především zde nalezne všechny popsané druhy jízdného, poskytované nabídky a služby a možnosti jejich využití. Tarif průběžně reaguje na podněty od cestujících i provozních zaměstnanců.

### **2.1.3 Vnitrostátní jízdní doklady**

Mezi ČD a cestujícím vzniká přepravní smlouva o přepravě osob, která je uzavřena a dochází k jejímu plnění ve chvíli, pokud cestující nastoupí do vlaku s platným jízdním dokladem anebo si zakoupí jízdní doklad od pověřeného zaměstnance až po nástupu do vlaku. Dle Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu (dále jen SPPO) pro veřejnou drážní osobní dopravu (2020) se „*vnitrostátní jízdní doklady rozdělují na jízdenku pro jednotlivou jízdu, jednosměrnou nebo zpáteční, jízdenku s globální cenou, jízdenku traťovou nebo síťovou, nebo průkaz opravňující cestujícího k přepravě*“. Jízdní doklady se mohou vydávat v několika různých formách, a to papírový elektronicky tištěný jízdní doklad, PDF soubor nebo 2D čárový kód na zobrazovacím zařízení, vytištěný PDF soubor nebo elektronický záznam na In Kartě nebo kartě ČD. Jízdní doklady dle TR 10 si může cestující zakoupit u pokladní přepážky, na e-shopu ČD, formou TeleTiket, od pověřeného zaměstnance, v jízdenkovém automatu nebo u smluvních prodejců. Předprodej jízdních dokladů je v současné době 60 dní před prvním dnem platnosti. U některých nabídek

může být předprodej jízdních dokladů zkrácen nebo prodloužen až na šest měsíců. Pro cestujícího tento doklad nemá pouze význam ve smyslu smlouvy o přepravě osob, ale i formu informativní, kdy cestujícímu poskytuje důležitou informaci o trase, na které může být jízdní doklad použit, tarifní vzdálenosti, vozové třídě, v které může být doklad využit, ale současně jízdní doklady do hodnoty 10 000,- Kč včetně splňují veškeré náležitosti zjednodušeného daňového dokladu a udávají cestujícímu informaci o ceně jízdného a výši DPH

#### 2.1.4 Druhy jízdného

Vnitrostátní jízdní doklady se vydávají za obvyčejné, zvláštní, zlevněné a akviziční jízdné. V roce 2009 se vydávaly jízdní doklady i za základní jízdné, tento druh jízdného se ale zrušil ke změně jízdního řádu (dále jen JŘ) 2012/2013 bez náhrady. Dle TR 10 se jízdní doklady vystavují jako jednoduché nebo zpáteční pro první nebo druhou vozovou třídu s různou výší slevy z obvyčejného jízdného.

- **Obyčejné jízdné** – tato cena je regulovaná na základě výměru Ministerstva financí ČR, cena je určena za jednoduchou jízdenku, bez prokazování nároku a poskytuje se v 1. nebo 2. vozové třídě.
- **Zvláštní jízdné** – jedná se o cenu, která je regulovaná na základě výměru Ministerstva financí. Tento druh jízdného jsou povinni poskytnout všichni železniční dopravci, nárok se přiznává po předložení stanoveného průkazu. Jízdné se dle stanovených podmínek uznává v předepsaných vozových třídách (např. ZTP, ZTP/P, děti a mládež – 18 let).
- **Zlevněné jízdné** – cena je vyhlášena v rámci obchodních nabídek ČD (např. aplikace na In kartách).
- **Akviziční jízdné** – druh jízdného, které musí být vyhlášeno v PTV, nejedná se tedy o jízdné, které by bylo současně zapracováno do Tarifu TR 10. Cena tohoto druhu jízdného se vypočítává odchylně od obvyčejného, zvláštního nebo zlevněného jízdného (např. ČD PROMO, Akční jízdenka, Flexi zvýhodněná jízdenka).
- **Základní jízdné** – jízdné, které zahrnovalo obvyčejné a zvláštní jízdné, zpáteční slevu, traťové jízdenky a síťové jízdenky KLASIK.

## **2.2 Změny v Tarifu TR 10 v období 2009–2019**

V této část bakalářské práce jsou popsány největší změny v Tarifu TR 10 a současně je zde zmapován vývoj zmíněného tarifu ve sledovaném období mezi lety 2009–2019.

### **2.2.1 Změny v letech 2008/2009**

#### **Cenové změny tarifu**

- 14. 12. 2008 došlo u základního jízdného k fixnímu zvýšení ceny o 2 Kč, což odpovídá celkovému zvýšení o 7,5 %. Současně se navýšila cena nabídek In Gold a In-Senior ČD NET, REGIONet, SONE+, eLiška a Kilometrická banka nebo cen místenek do SC pendolino jako reakce na celkové zvýšení tarifu.
- 8. 3. 2009 se zvýšila cena jízdného pro cestující 15–26 let nad 120 km, kdy se koeficient pro výpočet zvýšil o 22,22 %

**14. 12. 2008** – V rámci marketingové propagace dostávali cestující, kteří si zakupovali jízdní doklady na internetu, v jízdenkovém automatu, ve kterém jízdné uhradili kartou, při nákupu přes telefon nebo při bezhotovostní platbě na pokladní přepážce 3% bonus.

**8. 3. 2009** – bylo umožněno zakoupit si nabídku In-Zákazník pro cestující ve věku 15–26 let, od 1. 9. 2009 se pro tyto cestující zavedly žákovské jízdenky jako elektronická aplikace na In – kartě.

**21. 6. 2009** – byla spuštěna nabídka vyhlášena přes PTV s názvem Léto 2009, kdy byly zlevněny některé druhy jízdenek, což sloužilo k podpoře regionálního cestování. V rámci této akce bylo cestujícím umožněno cestovat s jízdním dokladem SONE+ nejen o víkendech, ale i ve všední dny. Tato nabídka byla tak úspěšná, že některé výhody neskončily k původnímu datu, tedy 22. 9., ale byly prodlouženy až do 12. 12. 2009.



## **2.2.2 Změny v letech 2009/2010**

### **Cenové změny**

- 13. 12. 2009 nedošlo k celoplošnému zdražování tarifu, pouze se zvyšovaly ceny aplikace In–Gold a smluvního i základního dovozného ČD Kurýr o cca 20 Kč.
- 7. 3. 2010 se naopak snižovala cena aplikace In–Zákazník pro děti.

### **Tarifní změny**

**13. 12. 2009** – došlo ke zrušení síťové jízdenky KLASIK, kterou nahradila nově modifikovaná jízdenka ČD Net, která se prodávala s platností pro jeden den nebo na jeden týden. Jízdenku ČD Net nově nebylo umožněno vydat variantu pro až pět osob.

Nabídka eLiška, kterou bylo možno zakoupit pouze prostřednictvím e-shopu nebo v prodejních automatech jízdních dokladů, byl umožněn prodej pouze jednoho dokladu pro cestujícího vlastního In Kartu denně.

**7. 3. 2010** – k In Kartám bylo umožněno nově nahrát týdenní traťové jízdenky.

## **2.2.3 Změny v letech 2010/2011**

### **Cenové změny**

- 12. 12. 2010 byla snížena sleva u zpátečních jízdních dokladů, která nově nebyla 10%, ale pouze 5%. Stejně, jako v předchozím roce, se zvýšila cena aplikace In Gold (nově IN 100). Ke zvýšení ceny se přistoupilo i u některých jednodenních nabídek, jako ČD NET, ČD NET region, SONE+ a SONE+ region.

Zvyšovaly se i ceny přírážek, a to manipulační a přírážky k jízdnému. Manipulační přírážka, kterou cestující platí v případě, pokud nastupuje v obsazené stanici bez zakoupeného platného jízdního dokladu, se zvýšila cena z 30,- na 40,-. Tuto přírážku od nového jízdního řádu neplatili cestující s průkazem ZTP, ZTP/P. Cena přírážky k jízdnému, která slouží jako pokuta, pokud cestující nemá a odmítá si od vlakového doprovodu zakoupit jízdní doklad po nástupu do vlaku v obsazené stanici, se zvýšila na 100 Kč.

### **Tarifní změny**

**12. 12. 2011** – zjednodušovaly se obchodní nabídky, které se svou podstatou často duplikovaly, proto došlo k zrušení jízdních dokladů eLiška a SporoTiket a po úpravě byly nahrazeny novými jízdními doklady SporoTiket Česko a SporoTiket Evropa. U těchto nově

vzniklých jízdních dokladů bylo možné, na rozdíl od předchozí modifikace, si je zakoupit bez toho, aniž by byl cestující vlastníkem platné aplikace. Tato nabídka se prodávala ve třech cenových kategoriích. Síťové jízdenky REGIONet se přejmenovaly na ČD NET region, které nově platily pro všechny kategorie vlaků, navíc se tato nabídka začala vydávat v modifikacích pro s platností pro jednotlivé regiony. Velkou změnu prodělala nabídka SONE+, která nově platila kromě sobot a nedělí i ve státem uznávaných svátcích. Nákup této nabídky byl navíc umožněn ve dvou kategoriích, tedy celostátní a regionální verzi a stejně, jako u ČD NET region tato nabídka začala nově platit ve všech kategoriích vlaků. Další důležitou změnou bylo přejmenování aplikací na In Kartách ČD, kdy se aplikace In–Zákazník, In–Junior a In–Gold přejmenovaly tak, aby cestující okamžitě věděl, kolika procentní slevu si zakoupil, to znamená, že nově se aplikace přejmenovaly na IN 25, IN 50 nebo IN 100. U nabídky IN senior došlo pouze ke kosmetické úpravě v pojmenování. Veškeré aplikace nahané na In Kartě bylo možné si nyní zakoupit na jeden, dva nebo tři roky. Předchozí varianta nabízela pouze tří letou modifikaci. Ke změně došlo i u žakovských traťových jízdenek, kdy bylo umožněno si zakoupit tento jízdní doklad nejenom ve formě týdenní, ale i měsíční a čtvrtletní. K přepravě ČD Kurýr nebyla převzata živá zvířata, která se mohla nově přepravovat pouze ve zcela uzavřených schránkách s nepropustným dnem do rozměrů ručního zavazadla nebo po zaplacení přepravného.

**31. 1. 2011** – díky přijatému zákonu č. 425/2010 Sb., byla k 1. 2. 2011 zrušena bezplatná přeprava představitelů státní moci a některých státních orgánů a soudců.

**26. 9. 2011** – na trase Praha – Ostrava zahájil provoz dopravce RegioJet (dále jen RJ). Společnosti RJ a ČD se nedohodly na vzájemném uznávání jízdních dokladů, čímž začal konkurenční boj mezi ČD a RJ. Na základě této skutečnosti umožnily ČD od 3. 10. 2011 nákup nabídky ČD PROMO, která platila mezi vybranými městy, kde měla konkurovat nejen autobusové, ale především železniční dopravě.

## **2.2.4 Změny v letech 2011/2012**

### **Cenové změny**

- Od 11. 12. 2011 se zvýšila cena obyčejného a zvláštního jízdného, traťových jízdenek a všech zlevněných jízdenek z nich vypočítávaných o vážený průměr 5 %. Stejně tak se zvýšily ceny IN 100, časové doplatky do 1. vozové třídy, Kilometrická banka, SONE+ a zákaznických místenek na SC Pendolino.  
Oproti tomu se snížily ceny místenek.

### **Tarifní změny**

**11. 12. 2011** – nově se zavedla IN 25 START, která umožnila cestujícím nákup aplikace s 25% slevou na dobu tři měsíce. U skupinových jízdenek pro cestující do 30 osob se začal používat nový výpočet, kdy první cestující ze skupiny zaplatil obyčejné jízdné, druhému cestujícímu byla poskytnuta sleva 40 % z obyčejného jízdného a třetí a každý další cestující získal slevu 50 % z obyčejného jízdného. Na vybraných tratích se bez prokazování nároku na slevu začala cestujícím uznávat sleva ve výši IN 25 nebo IN 50.

**1. 1. 2012** – došlo ke zrušení zvláštního jízdného pro důchodce ve smyslu změny cenového výměru, tuto slevu ČD uznávaly na vlastní náklady až do konce ledna tohoto roku.

**1. 2. 2012** – ČD zavedly novou nabídku s názvem Sleva pro důchodce ve výši 25 % z obyčejného jízdného, která nadále cestujícím, kteří se prokázali tím, že pobírají důchod starobní, invalidní nebo vdovský/vdovecký.

**1. 7. 2012** – během letních prázdnin byla představena nová nabídka s názvem Jízdenka na léto, která cestujícím umožňovala neomezený počet jízd vlaky ČD po dobu 14 dní.

## **2.2.5 Změny v letech 2012/2013**

### **Cenové změny**

- 9. 12. 2012 se zvyšovala cena jízdného o 2, 5 %, do této ceny bylo zahrnuto zvýšení DPH o 1 %, ke kterému došlo od 1. 1. 2013.
- 1. 9. 2013 se neměnily ceny žádné z nabídek.

## **Tarifní změny**

**9. 12. 2012** – z marketingového rozhodnutí byly přejmenovány některé nabídky jako ČD PROMO – nově Akční jízdenka, ČD Net – nově Celodenní jízdenka, SONE+ – nově Skupinová víkendová jízdenka a SPOROTIKET ČESKO – nově Včasná jízdenka.

**1. 1. 2013** – na trase Praha – Ostrava zahájil provoz třetí dopravce – Leo Expres (dále jen LE). Dohoda o vzájemném uznávání jízdních dokladů opět nebyla uzavřena, z tohoto důvodu pokračoval konkurenční boj na této trase mezi ČD/RJ/LE.

**1. 9. 2013** – k tomuto datu se zrušil kreativní bonus 3 % za nákup u MOPAJ a AVJ.

### **2.2.6 Změny v letech 2013/2014**

#### **Cenové změny**

- 15. 12. 2013 se ceny jednosměrných, zpátečních a traťových jízdenek zvýšily o 2 %. Ke zvýšení došlo i u aplikací na In Kartách, časového doplatku, Kilometrické banky, kdy zvýšení činilo přibližně 4, 76 %, cen Skupinových víkendových jízdenek, kdy se cena každého druhu této nabídky zvýšila průměrně o 50 Kč. V tomto roce došlo ke zvýšení dovozného za ČD Kurýr.
- 1. 9. 2014 zůstaly ceny jízdních dokladů beze změn.

#### **Tarifní změny**

**15. 12. 2013** – v tomto roce došlo k velkým změnám u aplikací na In Kartách. Především nově byla umožněna kombinace jakékoli aplikace na In Kartě společně s žákovským a studentským jízdním, stejně tak bylo poprvé možné kombinovat aplikaci IN 50 společně s traťovými jízdenkami. Na žádost cestujících se v rámci marketingové propagace začala vydávat aplikace IN 100 pro 2. vozovou třídu s možnou kombinací s časovým doplatkem pro použití 1. vozové třídy. U místenek pro SC Pendolino se zavedly dynamické ceny pro 1. i 2. vozovou třídu.

Prodej Akčních jízdenek byl od tohoto data umožněn prodat i u vlakového personálu, a ne pouze přes e-shop a nebo pokladní přepážku ČD. Obyčejné jízdné se nově přejmenovalo na Základní jízdné.

**1. 3. 2013** – k tomuto datu došlo k velké změně, kdy cestujícím, s časovými nebo jednotlivými jízdními doklady IDS bylo umožněno zakoupit si doplatky do 1. vozové třídy za jízdné ČD. V podstatě šlo o jednu z nejdůležitějších změn, protože byla umožněna kombinace dvou druhů tarifů během jedné přepravní smlouvy.

**1. 9. 2013** – se zrušil kreativní bonus 3 %, pokud se během nákupu použilo bezhotovostní odbavení.

### **2.2.7 Změny v letech 2014/2015**

#### **Cenové změny**

- k 14. 12. 2014 se o 1 % zdražily jízdenky jednosměrné, zpáteční a traťové, ale zároveň se v tomto roce se zlevnilo jízdné pro 1. vozovou třídu při vzdálenosti 121 a více tarifních kilometrů na 1,3násobek obvyčejného jízdného, u trasy do 120 tarifních kilometrů se jednalo o 1,5násobek obvyčejného jízdného. Zvýšila se cena průkazu na prokázání žakovského a studentského jízdného o 100 %.
- změna, která se uskutečnila k 1. 3. 2015, upravila ceny lůžkových a lehátkových příplatků.

#### **Tarifní změny**

**14. 12. 2014** – opět se zavedl pojem dle cenového výměru – Obyčejné jízdné, které nahradilo změnu z předešlého roku. Spolucestující průvodce s jízdním dokladem ZTP/P anebo dítě mladší 6 let měli nově povinnost během přepravy mít jízdní doklad s nulovou hodnotou. Na e-shopu se zrušil bonus 3 % za nákup jízdních dokladů a byl nahrazen novým věrnostním programem ČD Body. Kategorie vlaků railjet nabízí oddíl „business“ jedná se o oddíl 1. vozové třídy, ale s povinnou místenkou, kdy ceny místenek byly dynamické.

**15. 5. 2015** – od půlky května tohoto roku došlo ke změně u skupinových jízdének. Skupinu nově tvořili 2–99 cestujících, původně byla skupina do 30 cestujících. Současně byla povinnost od 6 osob pro získání slevy nutnost se objednat pomocí objednávkového formuláře. Zejména na trase Praha – Ostrava, kde došlo k nárůstu železničních dopravců, je u ceny rozhodující konkurenční nabídka, protože v některých segmentech přestává věcné usměrňování ceny.

### **2.2.8 Změny v letech 2015/2016**

V roce 2015/2016 došlo pouze k jedné změně Tarifu TR 10 a to změně č. 17, která se uskutečnila k 13. 12. 2015

#### **Cenové změny**

- Od 13. 12. 2015 nedošlo k plošnému zdražování Tarifu TR 10.

Stejně jako v předchozím zkoumaném roce, tak od změny JŘ 2015/2016 se snižovala cena jízdních dokladů pro 1. vozovou třídu, kdy nově byl koeficient pro výpočet tohoto jízdného 1,3násobku obyčejného jízdného, nově ale i do 120 tarifních kilometrů. Zdražovaly se ceny Celodenních a Skupinových víkendových jízdenek. V této změně tarifu došlo ke snížení cen dovozného ČD Kurýr.

### **Tarifní změny**

**13. 12. 2015** – během této změny se především cílilo na In Karty ČD. Nově byl umožněn doplatek do vyšších aplikací, nákup aplikace do předběžné In Karty nebo bezplatný převod aplikací mezi nosiči. Aplikace IN 25 START se zavedla jako pokračovací aplikace, tedy nebyla podmínka pro nákup této slevy zřídit si nový plastový nosič. Cestujícím se studentským jízdným byla poskytnuta možnost nahrání studentského a žákovského průkazu do nosiče In Karty. Zavedla se trvalá nabídka VLAK+ Letiště Mošnov a došlo k zavedení nových variací Skupinových víkendových jízdenek + MHD. ČD mají stále větší snahu, aby se mohli cestující odbavit veškerými nabídkami nejen prostřednictvím pokladních přepážek a e-shopu, ale aby tuto možnost měl i vlakový personál, proto byl od této změny umožněn prodej místenek vlakovou četou z přenosné pokladny, podmínkou ale bylo, že si cestující zakupuje místenku na povinně místenkový vlak nebo vlak následující.

### **2.2.9 Změny v letech 2016/2017**

Ve sledovaném roce 2016/2017 proběhla stejně, jako v předchozím roce pouze jedna změna tarifu k 11. 12. 2016 změna číslo 17.

### **Cenové změny**

- Od 11. 12. 2016 byl nárůst tarifu proveden zvýšením ceny o 1 Kč, což odpovídá navýšení o 0,7 % u obyčejného jízdného a s tím souvisejících nabídek o 0,7 % od 1–600 km a 1,8 % u traťových jízdenek od 1–120 km.

### **Tarifní změny**

**11. 12. 2016** – opět jako v předchozích letech i v tomto se změny týkaly především aplikací na In Kartách. Nově se cestujícím starším 70 let začaly vystavovat aplikace, které slouží k prokázání věku. Jízdenka na léto, která se vydávala prostřednictvím PTV se zapracovala jako trvalá nabídka do Tarifu TR 10 v týdenní a čtrnáctidenní variantě. Cestujícím nově bylo umožněno pořídit si doplatek ze Skupinové víkendové jízdenky do modifikace, která nabízí

městskou hromadnou dopravu nebo doplatit si jízdné do 1. vozové třídy u slevy pro skupinu do pěti osob.

### **2.2.10 Změny v letech 2017/2018**

#### **Cenové změny**

- 10. 12. 2017 se zdražilo obyčejné jízdné a související nabídky o 2 %, zvýšila se cena úschovy během přepravy o 100 % a cen přírážky za nedodržení Smluvních přepravních podmínek o 100 % a 300 %.
- 1. 9. 2018 zavedena sleva 75 % z obyčejného jízdného u vybraných kategorií cestujících.

#### **Tarifní změny**

**10. 12. 2017** – od tohoto data byla zavedena v Tarifu TR 10 nová modifikace Jízdenky na léto, a to v kombinaci s dětským jízdným pro cestující mladší 15 let. Nově byl do tarifu zapracován Celodenní síťový doklad pro kolo a k tomuto datu se zrušila možnost prodeje jízdního dokladu za lomené jízdné. Na základě marketingového rozhodnutí se zrušila služba ČD Kurýr, která měla malé využití.

**16. 1. 2018** – tento den ČD spustily novou nabídku – virtuální In Kartu. Na základě toho si cestující mohli převést své čipové karty do virtuální podoby nebo si zřídit In Kartu ve svém chytrém telefonu, kdy odpadla potřeba kvůli zřízení dojít na pokladní přepážku ČD nebo čekat na vyhotovení plastového nosiče.

**1. 9. 2018** – k nejpodstatnější změně došlo na základě usnesení č. 206/2018 a to k zavedení slevy 75 % z obyčejného jízdného u cestujících 6–18 let, žákovského a studentského jízdného 18–26 let a pro cestující starší 65 let. Na základě této změny se zrušily aplikace IN Důchodce, prodeje IN Senior a k ukončení kombinací zvláštního jízdného a aplikací na In kartách.

### **2.2.11 Změny v letech 2018/2019**

#### **Cenové změny**

- k 19. 12. 2018 se zdražilo obyčejné jízdné a s tím související nabídky o 2, 5 %.
- 1. 2. 2019 byla snížena sazba DPH z 15 % na 10 %.
- 1. 6. 2019 tato změna tarifu se neodrazila na zvýšení ceny jízdného.
- 15. 9. 2019 tato změna tarifu se neodrazila na zvýšení ceny jízdného.

## **Tarifní změny**

**19. 12. 2018** – zrušila se sleva 25 % nebo 50 % na vybrané tratě bez prokazování nároku a tato nabídka byla nahrazena novou slevou Region. Traťové jízdenky si nově cestující mohli zakoupit až do 150 tarifních kilometrů a k těmto jízdenkám byla nově umožněna kombinace pro cestující starší 65 let nebo držitele průkazu ZTP, ZTP/P. Na základě zavedené státní slevy pro cestující, kteří mají nárok na zvláštní jízdné, došlo ke zrušení Jízdenky na léto v kombinaci s průkazem ISIC, ale nově byla umožněna kombinace průkazu ITIC.

**1. 2. 2019** – od února 2019 došlo k velké změně, a to ke zrušení Akčních a SuperAkčních jízdenek, které nahradily nové Flexi jízdenky, tedy Flexi Zvýhodněná a Vázaná jízdenka, které jsou určitou modifikací zrušených nabídek. Nově zavedená Flexi základní jízdenka je obyčejnou jízdenkou, ale v rámci marketingové komunikace se používá nově zavedený název Flexi základní.

**1. 6. 2019** – tato změna tarifu umožňuje výpočet doplatku za původní cílovou stanici k Flexi zvýhodněné a vázané jízdence dle standardních podmínek tarifu, tedy jako rozdíl nové jízdenky a rozdílu předloženého jízdního dokladu.

**15. 9. 2019** – cestujícím, kteří jsou vlastníci aplikace IN 100, ale mají nárok na zvláštní jízdné, bylo umožněno dokoupit si časový doplatek do 1. vozové třídy, a především byl omezen předprodej jízdních dokladů do vybraných krajů, kde od přelomu roku 2019/2020 začaly platit nové podmínky jako reakce na brutto smlouvy s IDS.

## **2.3 Růst Tarifu TR 10**

Pro správné určení, a především vytvoření ceny je vždy důležité respektovat Zákon o ochraně hospodářské soutěže společně s platným Výměrem ministerstva financí. Tyto dva mezníky určují cenu obyčejného jízdného, cenu za jeden tarifní kilometr a nástupní taxu. Jako každý podnik, jehož cílem je tvorba zisku, musí být i v případě ČD při tvorbě ceny respektováno to, že náklady nesmí být vyšší než tržby, ČD navíc dostávají dotace, tedy v tomto případě se rovná náklady a dotace nesmí být nižší než příjmy. Protože se Tarif TR 10 připravuje v první polovině roku, je potřeba sledovat predikci vývoje inflace, kterou vydává Česká národní Banka (dále jen ČNB). Na základě tohoto a předpokládané míry DPH se odvíjí růst cen tarifu. V tabulce číslo 2 jsou zpracována data predikce předpokládané míry inflace,



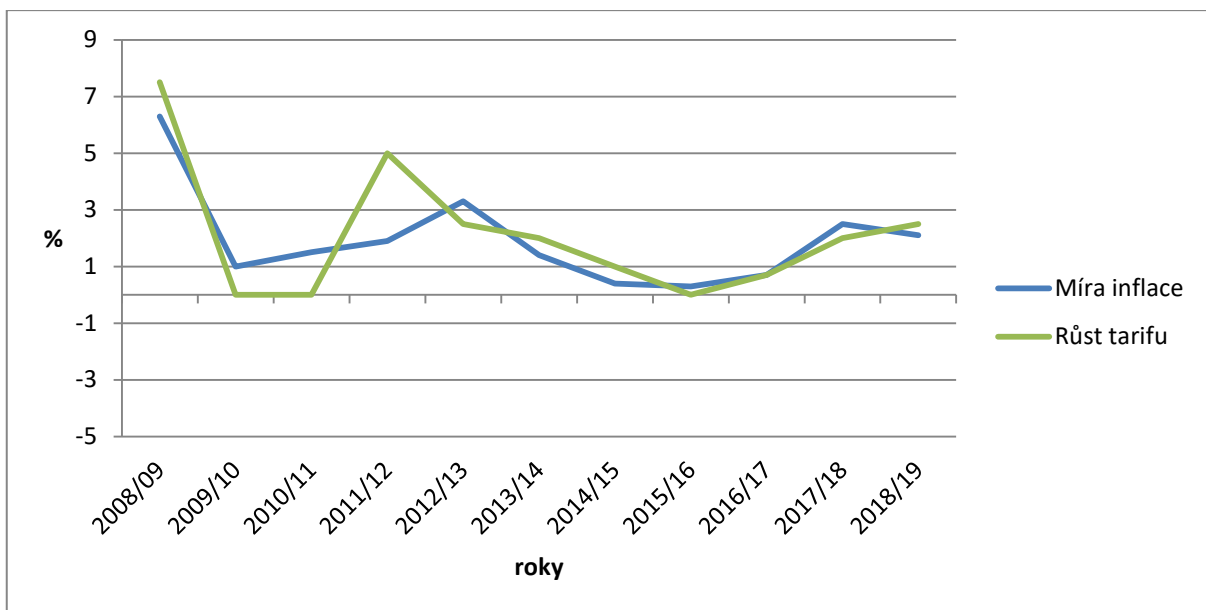
kteřá bude platná během zveřejnění tarifu, dále jsou v tabulce zapracovaná data, jaká byla skutečná míra inflace v době zveřejnění tarifu, růst sazby DPH a skutečný růst tarifu.

**Tabulka 2** Růst inflace, DPH a Tarifu TR 10

Jízdní řád	Míra inflace při přípravě tarifu [%]	Míra inflace [%] – prosinec	Růst sazby DPH [p.b.]	Růst tarifu [p.b.]
2008/09	5,4	6,3	0,0	7,5
2009/10	3,7	1	1,0	0,0
2010/11	0,6	1,5	0,0	0,0
2011/12	1,9	1,9	4,0	5,0
2012/13	2,8	3,3	1,0	2,5
2013/14	2,3	1,4	0,0	2,0
2014/15	0,7	0,4	0,0	1,0
2015/16	0,5	0,3	0,0	0,0
2016/17	0,3	0,7	0,0	0,7
2017/18	1,7	2,5	0,0	2,0
2018/19	2,3	2,1	-5,0	2,5

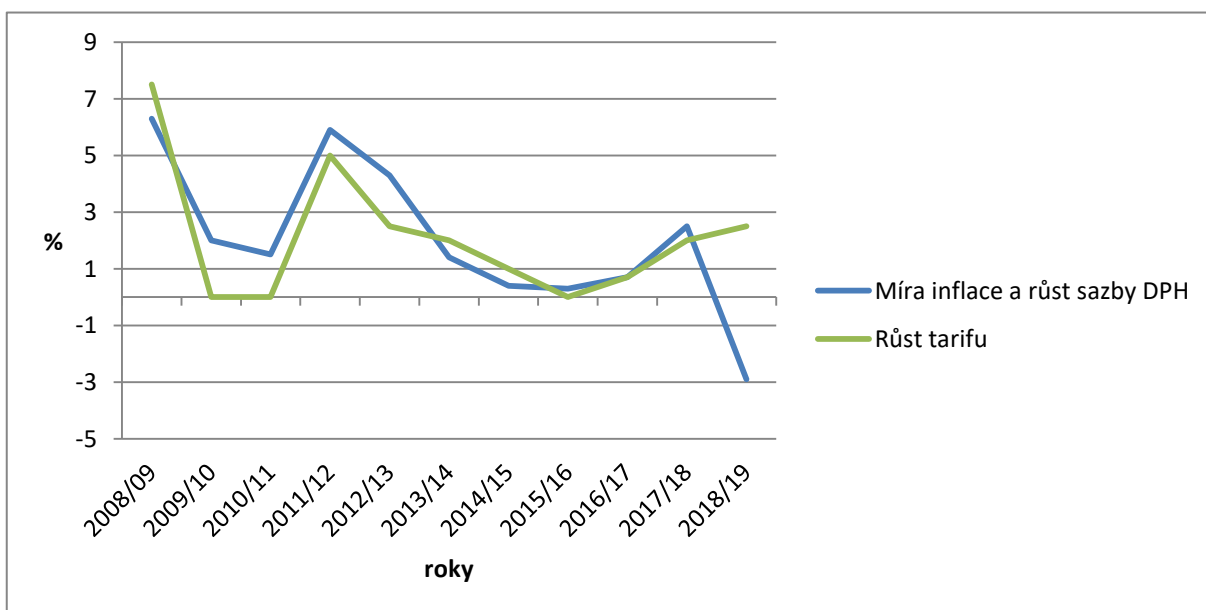
Zdroj: Vlastní tvorba 2020

Jak vyplývá z tabulky číslo 2 tak v uplynulé dekádě došlo ke zvýšení tarifu celkem osmkrát, ke zvýšení inflace došlo jedenáctkrát a k růstu sazby DPH třikrát a jednou se sazba DPH snižovala. V některých letech sledovaného období se nezdražovalo jízdné z toho důvodu, že procentuální změna by byla selektivní pouze jen u některých kilometrů, z toho důvodu nebylo zdražení myslitelné. K 1. 2. 2019 došlo k novele zákona o dani z přidané hodnoty, v jejímž důsledku se snížila sazba u pozemní a vodní hromadné pravidelné dopravy cestujících a jejich zavazadel z 15 % na 10 %. K nejvyššímu nárůstu tarifu došlo v roce 2008/2009, kdy míra inflace činila 6,3 %, naopak nejnižší nárůstu tarif zaznamenal v roce 2016/2017, kdy nárůst byl realizován prostřednictvím zvýšení nástupní sazby o 1 Kč, to je. navýšení o 0,7 % ve všech km pásmech 1–600 km, 1,8 % v pásmu 1–120 km. Na přehledném grafu, který je znázorněn na obrázku číslo 4, je možné sledovat vztah inflace a růstu Tarifu TR 10.



**Obrázek 4** Grafické znázornění vztahu růstu inflace a Tarifu TR 10 (Vlastní tvorba, 2020)

Obrázek číslo 5 znázorňuje linku vzájemného růstu DPH společně s inflací a linku růst cen Tarifu TR 10. Z grafu vychází, že růst tarifu ne vždy koresponduje s růstem inflace a sazby DPH a výše růstu Tarifu TR 10 je ve většině sledovaného období nižší. Znatelný růst cen tarifu TR10 je patrný v letech 2018/2019, kdy byla inflace 2,1% a od 1. 2. 2019 se snížila sazba DPH o 5 %, díky tomu, že tarif byl plánovaný od poloviny roku 2017/2018 a byl v platnosti od 19. 12. 2018 tak se tato změna v tomto roce nepromítla ceníků tarifu.



**Obrázek 5** Grafické znázornění vztahu růstu inflace a DPH oproti růstu tarifu (Vlastní tvorba, 2020)

## 2.4 Vývoj ceny obyčejného jízdého

V tato části práce se věnuje vývoj ceny obyčejného jízdého pro 1. a 2. vozovou třídu během změn Tarifu TR 10 k JŘ v letech 2008/2009 až 2018/2019. Pro zkoumání jsem si zvolila dva modely. V prvním případě se jedná o vzdálenost 1 tarifního kilometru. V druhém případě jsem zvolila trasu Pardubice hl. n. – Praha hl. n, kdy se jedná o jednu z nejvytíženějších relací. Tato trasa odpovídá vzdálenosti 104 tarifních kilometrů.

### Vývoj ceny obyčejného jízdého za 1 tarifní kilometr

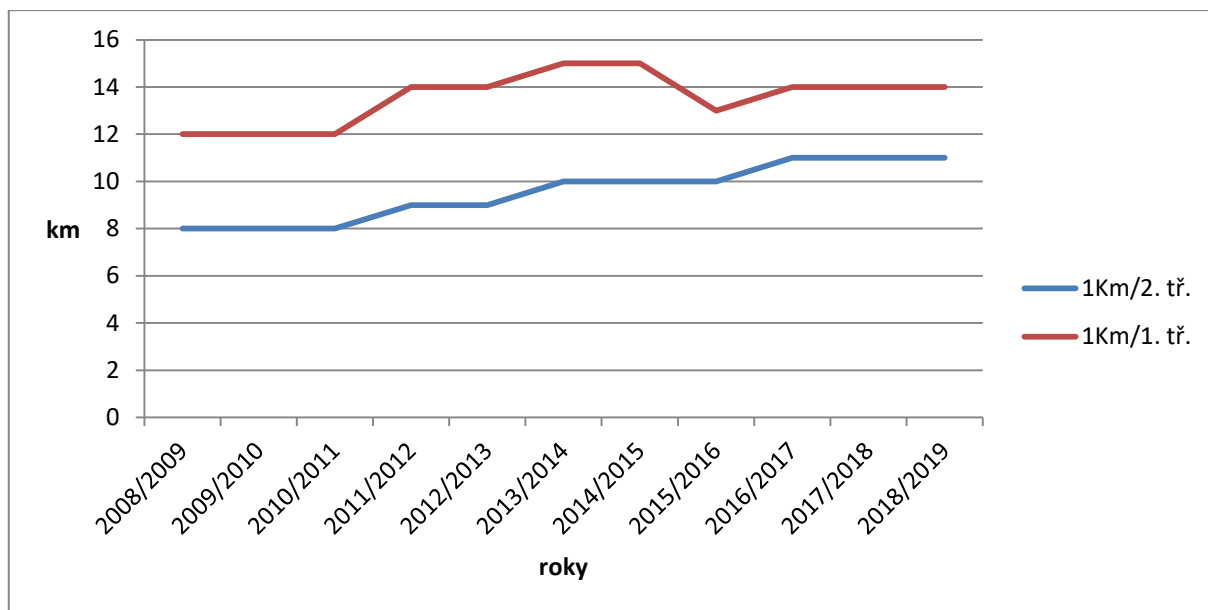
V tabulce číslo 3 je rozepsán vývoj ceny obyčejného jízdého pro 1. a 2. vozovou třídu za obyčejné jízdé od změny JŘ 2008/2009 až do změny JŘ 2018/2019.

**Tabulka 3** Vývoj ceny obyčejného jízdého za 1 tarifní kilometr v letech 2009 – 2019 (uvedeno v Kč)

Rok	2008/ 2009	2009/ 2010	2010/ 2011	2011/ 2012	2012/ 2013	2013/ 2014	2014/ 2015	2015/ 2016	2016/ 2017	2017/ 2018	2018/ 2019
1km/ 2. tř.	8	8	8	9	9	10	10	10	11	11	11
1km/ 1. tř.	12	12	12	14	14	15	15	13	14	14	14

Zdroj: Vlastní tvorba, 2020

Jak je patrné z tabulky číslo 3, cena za tuto tarifní vzdálenost pro 2. vozovou třídu se měnila třikrát, a to v letech 2011/2012, 2013/2014 a 2016/2017. Procentuální nárůst ceny jednoho tarifního kilometru mezi změnami JŘ 2008/2009 a 2018/2019 činí 37,5 %. Vývoj ceny má rostoucí trend, jak je patrné z grafického znázornění na obrázku číslo 6. Ke změně obyčejného jízdého pro 1. vozovou třídu došlo během zkoumaného období celkem čtyřikrát, a to v letech 2011/2012, 2013/2014, 2015/2016 a 2016/2017. Celkový procentuální nárůst mezi lety 2008/2009 a 2018/2019 činí 16,67 %. Z grafického znázornění na obrázku číslo 6 je znatelné, že cena měla rostoucí tendenci do roku 2014/2015. V roce 2015/2016 byl propad ceny obyčejného jízdého pro 1. vozovou třídu oproti předchozímu zkoumanému roku za jeden tarifní kilometr 2,- a to z toho důvodu, že v roce 2015/2016 došlo v Tarifu TR 10 ke změně, kdy cena za 1. vozovou třídu činila pouze 0,3násobek ceny za 2. vozovou třídu.



**Obrázek 6** Grafické znázornění růstu ceny u jednoho tarifního kilometru (Vlastní tvorba, 2020)

#### Vývoj ceny obyčejného jízdného za 104 tarifní kilometry

V tabulce číslo 4 se nachází vývoj ceny za obyčejné jízdné pro 1. a 2. vozovou třídu s tarifní vzdáleností 104 kilometry.

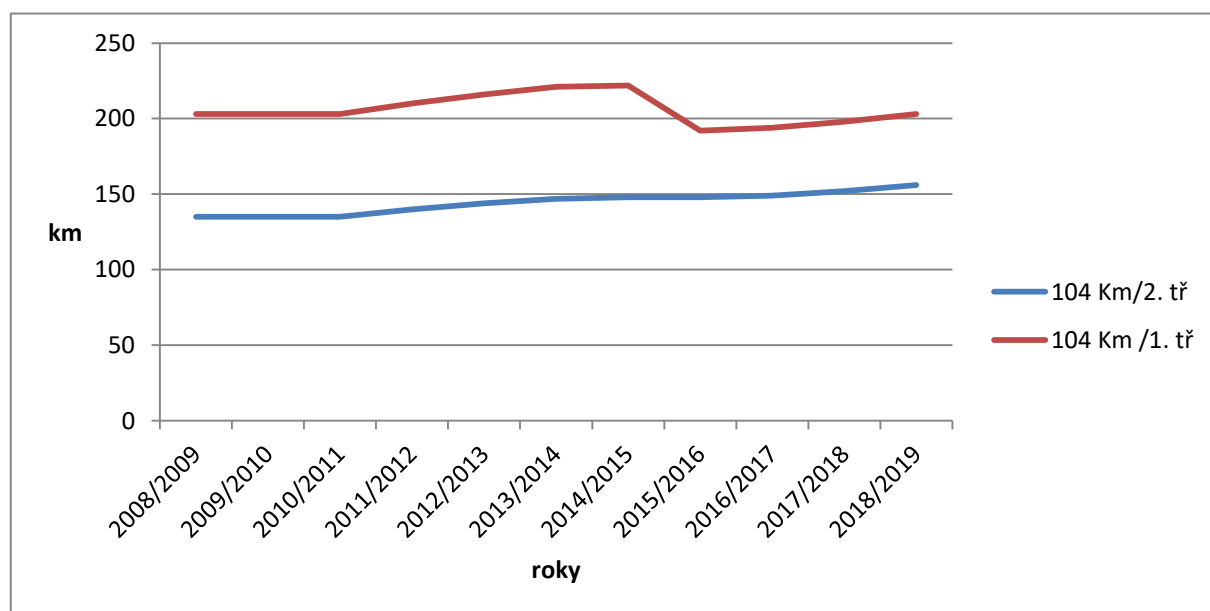
**Tabulka 4** Vývoj ceny obyčejného jízdného za 104 tarifních kilometrů 2020 (uvedeno v Kč)

Rok	2008/ 2009	2009/ 2010	2010/ 2011	2011/ 2012	2012/ 2013	2013/ 2014	2014/ 2015	2015/ 2016	2016/ 2017	2017/ 2018	2018/ 2019
<b>104km /2. tř</b>	135	135	135	140	144	147	148	148	149	152	156
<b>104 km /1. tř</b>	203	203	203	210	216	221	222	192	194	198	203

Zdroj: Vlastní tvorba, 2020

Cena obyčejného jízdného pro 2. vozovou třídu v tarifní vzdálenosti 104 kilometrů je znázorněna v tabulce číslo 4, jak je zřejmé, tato cena se měnila celkem sedmkrát, což je oproti tarifní vzdálenosti jednoho kilometru čtyřikrát více. Změna ceny u 104 tarifních kilometrů proběhla v letech 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015, 2016/2017, 2017/2018 a v roce 2018/2019. Celkový procentuální nárůst této tarifní vzdálenosti ve 2. vozové třídě ve sledovaném období činí 15, 56 % a růst této ceny má stále stoupající tendenci.

Změna ceny obyčejného jízdného pro 1. vozovou třídu u tarifní vzdálenosti 104 tarifních kilometrů se oproti té samé vzdálenosti pro 2. vozovou třídu měnila osmkrát. Změny proběhly v letech 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015, 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018 a 2018/2019. Cenový rozdíl mezi prvním a posledním zkoumaným rokem činí 0 %, obě sledované hodnoty, jak v roce 2008/2009 a 2018/2019 jsou stejné. Vývoj ceny na této tarifní vzdálenosti od začátku sledovaného období měla rostoucí trend až do roku 2014/2015, kdy dosáhla svého maxima, v následujícím roce 2015/2016 byl propad oproti předchozímu roku menší o 13, 51 %. Toto zapříčinila skutečnost, že v Tarifu TR 10 došlo ke změně, kdy cena za 1. vozovou třídu činila 130 % ceny obyčejného jízdného. V následujících letech opět začala cena u této tarifní vzdálenosti mít stoupající tendenci, což je zachyceno v grafu viz Obrázek číslo 7.



**Obrázek 7** Grafické znázornění růstu ceny u 104 tarifních kilometrů (Vlastní tvorba, 2020)

## 2.5 Tarify společností LE a RJ

Do roku 2011 byly ČD jediným železničním dopravcem poskytujícím dálkovou dopravu v ČR. K 10. 9. 2011 začala provozovat pravidelnou železniční dopravu společnost RegioJet na trase Praha – Havířov šesti spoji a okamžitě se tato společnost stala podstatnou konkurencí ČD, která na tuto skutečnost reagovala nabídkou zvýhodněných jízdních dokladů. Od listopadu roku 2012 Praha – Ostrava – Bohumín, začala svůj pravidelný provoz železniční dopravy poskytovat společnost Leo Express.

Největší přepravený počet cestujících vykazují společnosti ČD a RJ, kdy za rok 2019 dle Výroční zprávy skupiny ČD (2020) tato společnost vyazuje více, jak 182 milionů

přepravených cestujících, dle RegioJet Výroční zprávy 2019 (2020) společnost RJ 6, 5 milionů přepravených cestujících. Tito tři dopravci se stali největšími železničními konkurenty v rámci ČR, kteří se snaží své cestující získat nejen nabídkou poskytovaných služeb, ale především cenou jízdného. V této části bakalářské práce krátce zanalyzují tarify společností LE a RJ.

### **Leo Express**

Tarif společnosti Leo Express má označení Tarif Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro přepravu cestujících a zavazadel (2019). Tato společnost nabízí čtyři druhy jízdného, tedy obyčejné, zlevněné, Promo jízdenky, které jsou dostupné pro tarif Dospělý a ujednané jízdné pro zákazníky LE tarif Smile Club Business. LE nabízí slevy platné na území ČR, které jsou regulovány cenovým výměrem Ministerstva financí a jedná se o zlevněné jízdné pro děti a mládež, žáky a studenty, seniory starší 65 let, držitele průkazu ZTP, ZTP/P a jejich průvodce a rodiče navštěvující děti v ústavní péči. V rámci tarifu jsou cestujícím poskytovány dvě slevy z obyčejného jízdného v tarifu Dospělý – Skupinová sleva, která se poskytuje od 4 cestujících ve výši 40 % a Zpáteční jízdné ne výši 20 % na cestu směrem zpět, Interrail a Eurail, policisty ve službě a zaměstnance Ministerstva dopravy a drážních správních úřadů. Tarif dopravce Leo Express je popsán na patnácti stranách, pro cestující velice přehledný a veškeré nabídky jsou zpracovány přehledně. Jediné, co v tomto tarifu chybí pro snazší orientaci je obsahová část.

### **RegioJet**

Označení tarifu společnosti RJ je Tarif společnosti RegioJet a.s. pro železniční přepravu cestujících a zavazadel (2020). Společnost RJ nabízí osm druhů jízdného, z toho dvě jsou regulovány na základě cenového výměru Ministerstva financí a jedná se o obyčejné a zvláštní jízdné, pod které spadá zvláštní jízdné pro děti a mládež, jízdné pro žáky a studenty, cestující starší 65 let, jízdné pro držitele průkazu ZTP, ZTP/P a jejich průvodce a zvláštní jízdné pro rodiče (soudem stanovené opatrovníky) k návštěvě zdravotně postižených dětí umístěných v ústavech na území ČR. V rámci obchodních nabídek společnost poskytuje Kreditové jízdenky, Akční jízdné, ve vlacích kategorie R Flexibilní jízdenku a Časové traťové jízdenky a Interrail a Eurail. Mezi ostatními slevami je poskytováno jízdné pro policisty ve službě a zaměstnance Ministerstva dopravy a drážních správních úřadů. Navíc tato společnost, stejně jako v případě společnosti ČD, uznává jízdní doklady IDS, konkrétně ODIS, IDSOK a JMK. Tento tarif je představen na dvanácti stranách a opět se jedná o velmi

přehledný způsob zpracování. Stejně jako v případě společnosti LE bych doporučila zpracování obsahové části, pro rychlejší a přesnější orientaci.

## **2.6 Zhodnocení Tarifu TR 10**

Během mé analýzy bylo zjištěno, že tento tarif během sledovaného období prodělal velké změny, především v oblasti obchodních nabídek, které jsou jedním z nástrojů, jak získat a především udržet si cestující. Tento tarif respektuje nejen nařízení Ministerstva financí ČR, ale především i vývoj inflace a růst sazby DPH, z grafů vychází, že tento tarif byl v několika případech nižší, než představoval růst inflace a sazby DPH. Do poslední části bakalářské práce je zpracovaný předpokládaný vývoj inflace a možný vývoj cen tohoto tarifu. Poslední část této bakalářské práce se současně věnuje podávání návrhu Národnímu dopravci ČD, jak zefektivnit tento tarif, který je oproti výše zmíněným dopravcům LE a RJ značně nepřehledný a zbytečně komplikovaný. Současně návrhová část obsahuje návrhy obchodní nabídky a umožnění nahrávání vybraných druhů jízdních dokladů a dokladů o zaplacení ceny do In Karty nebo Karty ČD.

### 3 NÁVRH OPATŘENÍ PRO ČESKÉ DRÁHY, A.S.

Na základě analýzy Tarifu TR 10 společnosti České dráhy, a.s., která se nachází v druhé části této bakalářské práce jsou níže uvedeny návrhy na zlepšení Tarifu TR 10 a jejich zhodnocení.

#### 3.1 Předpokládaný vývoj inflace

Během psaní této bakalářské práce byla dne 11. března 2020 na základě šíření koronaviru SARS-CoV-2 Světovou zdravotnickou organizací vyhlášena pandemie, proto Ministerstvo financí ČR vydalo v květnu roku 2020 novou makroekonomickou prognózu na tři roky, tedy do roku 2023, ve které je zpracován vývoj inflace reflektující na tuto skutečnost, která by měla být zohledněna během tvorby Tarifu TR 10 v následujících třech letech. V tabulce číslo 5 jsou tato data přehledně zpracována.

**Tabulka 5** Předpokládaný vývoj inflace v letech 2020 – 2023

Rok	2020	2021	2022	2023
Průměrná inflace	2,7	1,6	2	1,9

Zdroj: Vlastní zpracování dle návrhu České národní banky (2020)

V roce 2021 se jedná o propad, oproti původní predikci. Národní dopravce ČD by tedy měl během cenotvorby tohoto předpisu počítat s výše popsanou mírou inflace, která bude zpracovaná do nového ceníku Tarifu TR 10.

**Tabulka 6** Ceny obyčejného jízdného v roce 2019/2020 pro 1 a 104 tarifních kilometrů (uvedeno v Kč)

Rok 2020	1 km	104 km
2. tř	12	160
1. tř	16	208

Zdroj: Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel TR10, 2020

Do tabulky číslo 6 jsou zpracované údaje o cenách obyčejného jízdného v roce 2020 v 1. a 2. vozové třídě při tarifní vzdálenosti 1 a 104 tarifních kilometrů z toho důvodu, že stejné údaje byly použity během analytické části bakalářské práce. V případě, pokud by se inflace vyvíjela na základě predikce kolokvia, vypadaly by tyto ceny dle znázornění



v tabulce číslo 7. Z této tabulky je patrné, že vývoj cen obyčejného jízdného by v následujících letech měl mít rostoucí trend, data v této tabulce počítají s tím, že sazba DPH zůstane nadále 10% tak, jako v roce 2020. Pokud by se sazba DPH zvyšovala nebo naopak snižovala, tento fakt by musel být brán v potaz. Údaje v tabulce č. 7 mají pouze informativní charakter.

**Tabulka 7** Vývoj cen Tarifu TR 10 dle predikce inflace (uvedeno v Kč)

Rok	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024
2. tř/1 km	12	13	13	14
1. tř/1 km	16	17	17	18
2. tř/104 km	164	167	170	173
1. tř/104 km	214	217	221	225

Zdroj: Vlastní tvorba, 2020

Díky uskutečněné analýze, která se nachází v této bakalářské práci, bylo provedeno zjištění, že Tarif TR 10 relativně pružně reaguje na vývoj inflace a DPH v ČR. Tohoto jednání by se ČD měly držet i v následujících letech. V případě, že předpokládaný vývoj inflace bude korespondovat s predikcí, by mělo dojít k celkovému zvýšení cen jízdného. Rozhodující pro reálnost tohoto návrhu je nejen skutečná míra inflace v daném období, ale především i růst nebo pokles sazby DPH.

### 3.2 Návrhy Tarifu TR 10

Z analýzy, která je zpracovaná v druhé části bakalářské práce byla zaznamenána rychlá reakce na nástup jiného železničního dopravce, který se stal této společnosti velkým konkurentem a díky nastoleným nízkým cenám se stal potenciální hrozbou, která by mohla společnosti ČD převzít velký počet cestujících na trase Praha – Ostrava. Ve sledovaném období došlo k velkému rozvoji obchodních nabídek, především aplikací na čipových nebo virtuálních kartách, díky kterým může každý cestující za jednorázovou taxu, kterou zaplatí na předem zvoleném období, využívat zvolené slevy. Současně došlo k celkovému navýšení portfolia akvizičního jízdného, kterým tato společnost mohla obsáhnout co největšího spektra cestujících. Ze šetření vyplývá, že tento tarif pružně reaguje na přání cestujících, díky čemuž jsou umožněny kombinace širokého množství slev a nabídek. V následující části bakalářské práce jsou předloženy tři návrhy, jakým způsobem by mohl být Tarif TR 10 upraven, tyto návrhy obsahují zjednodušení a především zpřehlednění Tarifu TR 10, návrh obchodní nabídky Kreditové jízdenky s kreativním bonusem, která by byla aplikovaná na In Karty nebo

Karty ČD, jako reakce na stále se rozšiřující možnosti těchto nosičů a v posledním předloženém návrhu se nachází možnost zobrazování Flexi Zvýhodněné a Vázané jízdenky prostřednictvím elektronického záznamu na In Kartě nebo Kartě ČD.

Všechny tyto návrhy mají pouze informativní charakter a jejich aplikace by byla umožněna pouze za předpokladu, že tyto návrhy nebudou mít vyšší náklady na zavedení než výhody z nich plynoucí. Samozřejmostí by byl průzkum mezi cestujícími, zda by tyto předložené návrhy byly z jejich pohledu přínosné.

### **3.2.1 Zpřehlednění tarifu**

Na základě provedené analýzy a především v porovnání s tarify ostatních železničních dopravců, by bylo pro Národního dopravce ČD jistým zlepšením zjednodušení a zpřehlednění tarifu. Jisté zlepšení by tento tarif mohl zaznamenat v případě zpracování jednotlivých nabídek, kde by byly možnosti jejich použití zapsány jednodušeji, než je současný stav. V příloze A je vypsána nabídka z aktuálního Tarifu TR 10, která je ČD poskytována dlouhodobě. V následující části je tato nabídka zpracovaná dle návrhu – zjednodušení.

#### **Kilometrická banka (KMB – 2000 kilometrů)**

- Přenosný doklad,
- platný v 1. a 2. Vozové třídě,
- použití pro max. 3 dospělé osoby současně,
- konec platnosti po 6 měsících nebo vyčerpaných kilometrech,
- doklad musí být vyplněn na zamýšlenou cestu před nástupem do vlaku,
- minimální odpočet pro 2. Vozovou třídu činí 100 km, maximální 400 km,
- minimální odpočet pro 1. Vozovou třídu činí 130 km, maximální 520 km, doplatek do 1. Vozové třídy se počítá koeficientem 0,3,
- v případě menšího počtu km v Kilometrické bance cestující doplatí částku na pokladní přepážce nebo u vlakového personálu,
- při jízdě oklikou pověřený zaměstnanec provede opravný zápis,
- při chybném odpočtu kilometrů tento zápis upraví pověřený zaměstnanec ČD.

V případě rozpracování Tarifu TR 10 dle předloženého návrhu by se jednalo o lepší orientaci a větší srozumitelnost tohoto tarifu s tím, že by cestující u každé nabídky ve zjednodušené formě, oproti současnému stavu věděl, jaké jsou možnosti daného jízdního

dokladu nebo nabídky k použití. Podrobné informace by byly cestujícím dostupné od zaměstnanců ČD.

#### **Výhody návrhu**

- Zjednodušení,
- zpřehlednění,
- snazší orientace v předpisu,
- nižší administrativní zátěž na zpracování tarifu.

#### **Nevýhody návrhu**

- Netransparentnost informací, kdy by cestující kvůli podrobnějším údajům museli obracet na zaměstnance ČD,
- nemožnost získání všech relevantních informací bez dohledávání dalších dat,
- náklady spojené s proškolením provozních zaměstnanců.

Dle předloženého návrhu je ze zjednodušení tarifu patrný velký potenciál, který by mohl být pro cestující přínosný. Tento návrh by pomohl zjednodušit i administrativu, která je v současné době potřeba během tvorby tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel. Tento návrh by byl přijatelný pouze za předpokladu, že cestujícím by byly od zaměstnanců ČD poskytnuty relevantní informace, což by s sebou neslo důkladné a pravidelné proškolení provozních zaměstnanců, aby nedocházelo k dezinformacím.

### **3.2.2 Kreditová jízdenka s kreativním bonusem**

Tento návrh vychází z tarifu jiného železničního dopravce v modifikaci upravené pro společnosti ČD, kde by došlo k využití již zavedených čipových karet. Tuto kreditovou jízdenku s kreativním bonusem by bylo možné aplikovat na In Karty ČD nebo Karty ČD, kam by si cestující vkládal peněžní prostředky, ze kterých by bylo umožněno zakupovat jízdní doklady se zvýhodněnou cenou ze všech prodejních kanálů ČD, což v současné době je možné pouze u platby kartou. Tento druh nabídky by nejen umožňoval zvýhodněné jízdné, ale současně by obsahoval kreativní bonus na nákup nových jízdních dokladů, který by se automaticky aktivoval na In Kartě nebo Kartě ČD po projetí daných tarifních kilometrů. V tabulce číslo 8 je ilustrační návrh, jak by tento kreativní bonus mohl být sestaven, tedy výše slevy poskytnuté na nákup nových jízdních dokladů po projetí daných tarifních kilometrech.

**Tabulka 8** Ilustrační výše slev k poskytnutému návrhu

Tarifní kilometry	Výše poskytnuté slevy
1000 km	5% sleva
2000 km	8% sleva
3000 km	10% sleva
4000 km	13% sleva

Zdroj: Vlastní tvorba (2020)

### Výhody návrhu

- Možnost nákupu jízdních dokladů ve všech prodejních kanálech ČD z prostředků vložených na In Kartu nebo Kartu ČD,
- poskytnutí zlevněného jízdného pro cestující s Kreditovou jízdenkou,
- kreativní bonus, který se sčítá ke zlevněným jízdenkám po projetí tarifních kilometrů.

### Nevýhody návrhu

- Možná značná nevýhodnost ostatních obchodních nabídek oproti předloženému návrhu,
- sčítání slev až po projetí určitého počtu tarifních kilometrů.

Tato obchodní nabídka by umožnila platbu vloženými prostředky na In Kartu nebo Kartu ČD ve všech prodejních kanálech, což je v současné době umožněno pouze prostřednictvím platební karty. Současně by nabídka nebyla pouze jednostranně orientovaná na určitou skupinu cestujících nebo na určité trase, ale umožnila by využívat zlevněného jízdného a kreativního bonusu na cestujícím přepravovaným na kratších trasách, čímž by se většina obchodních nabídek mohla stát oproti předloženému návrhu značně nevýhodných.

### 3.2.3 Možnost nahrání jízdních dokladů na In Karty nebo Karty ČD

Dle SPPO (2020) je cestujícím umožněno prokázat vlastnictví jízdního dokladu nebo dokladu o zaplacení ceny prostřednictvím zobrazení elektronického záznamu na In Kartě nebo Kartě ČD, toto prokazování je ale možné pouze u jízdních dokladů, které jsou zakoupeny přes prodejní kanál e-shop ČD nebo u traťových jízdenek, které jsou zakoupeny prostřednictvím pokladních přepážek či u vlakové čety. Tento systém je tedy plně připraven na možnost nahrávání všech jízdních dokladů do plastových nosičů. Jistou výhodou by pro cestující byla možnost nahrávání všech jízdních dokladů do In Karet, a nebo Karet ČD. Tento návrh by byl

vhodným řešením především u místenek, Flexi Zvýhodněných a Vázaných jízdenek, tyto dvě nabídky jsou v současné době nejčastěji prodávanými obchodními nabídkami ČD. K této změně by bylo potřeba zapsat tuto možnost k vybraným druhům nabídek do Tarifu TR 10 a provedena systémová změna tak, aby toto nahrávání jízdních dokladů bylo zprostředkováno prostřednictvím prodejních zařízení pro ověření zakoupených jízdních dokladů a zaplacených míst k sezení by současně byla potřeba instalace čtecích zařízení rozmístěných v prostorech ČD a ve vozech.

### **Výhody návrhu**

- Snížení nákladů zprostředkovaných na tiskopisy jízdních dokladů,
- eliminace falšování jízdních dokladů,
- eliminace ztrát jízdních dokladů,
- snížení zásob tiskopisů v zásobovacích centrech.

### **Nevýhody návrhu**

- Systémová náročnost,
- selektivnost, která by neumožnila nahrání všech jízdních dokladů,
- velká vstupní investice spojená s čtecími zařízeními, které by umožňovaly zkontrolování zakoupených jízdních dokladů nebo dokladů o zaplacení ceny,
- nemožnost okamžitého ověření zakoupeného jízdního dokladu cestujícím pohledem na jízdní doklad nebo doklad o zaplacení ceny,
- potřeba ověřování vlastnictví jízdních dokladů prostřednictvím Centrálního zákaznického servisu v případě systémového výpadku Přenosných pokladen, které ke své práci využívají vlakové čety,
- možná nerentabilita ve vztahu nákladů k vytvoření tiskopisů určených pro tisk jízdních dokladů vůči vstupní investici předloženého návrhu.

Jistým přínosem by pro zákazníky byla možnost mít jízdní doklady nebo doklady o zaplacení ceny nahrané do In Karty nebo Karty ČD, kdy bylo sníženo riziko ztráty těchto dokladů. Pro společnost by bylo přínosem snížení zásob tiskopisů v zásobovacích centrech, eliminaci falšování jízdních dokladů a současně k přirozenému vývoji a využití In Karet a Karet ČD. Při zpracování dle předloženého návrhu by šlo zpočátku o selektivní nabídku, která by postupem času měla potenciál k rozšíření na všechny druhy jízdních dokladů.

Pro společnost by bylo důležité zhodnotit, zda vstupní investice, které by s sebou nesly náklady na implementaci čtecích zařízení a další náklady spojené s provozem, by byla pro tuto společnost rentabilní a došlo by k snížení nákladů vložených do vytvoření přesně účtovaných tiskopisů určených k tisku jízdních dokladů.

## ZÁVĚR

České dráhy a.s. jsou oligopolní společností provozující pravidelnou osobní železniční dopravu v České republice s mnohaletou tradicí. Tuto společnost využívá největší počet cestujících, a to nejen kvůli největšímu pokrytí železniční dopravní cesty, ale i díky četnosti spojů, kdy tato společnost je schopna zajistit dopravní obslužnost po téměř celé republice.

I přes liberalizaci osobní železniční dopravy a umožnění vstupu na trh jiným železničním dopravcům, tato společnost stále přilákává nové zákazníky (cestující) a to i díky tomu, že její portfolio druhů jízdného je opravdu široké.

Během sledovaného období došlo k velkému vývoji tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel, kdy tato společnost reagovala rychle nejen na nástup nových železničních dopravců a dokázala se přizpůsobit novým podmínkám na trhu prodejem výhodnějšího druhu jízdného, ale dokázala své záměry přizpůsobit i cestujícím, kteří využívají služby dopravní společnosti České dráhy a.s.

Z analýzy vyplývá, že nejvyšší nárůst cen tarifu ČD proběhl v roce 2008/2009, kdy se jednalo o 7,5 %. Tato společnost v letech 2009/2010, 2010/2011, 2015/2016 vůbec nezdražovala své ceny. Během cenotvorby tarifu dochází k adekvátnímu nárůstu cen jízdného a aplikací vůči inflaci a růstu sazby DPH, tento trend by společnost měla aplikovat i v budoucnosti.

Z návrhu je patrné, že společnost by se měla především soustředit na zjednodušení svého předpisu, který oproti konkurenci vychází jako značně nepřehledný a pro cestující se může zdát složitým. Díky tomuto zjednodušení by společnost musela počítat s náklady na pravidelné školení provozních zaměstnanců, kteří by byli schopni podávat cestujícím adekvátní informace týkající se poskytovaných služeb a nabídek.

Dle předloženého návrhu by pro cestující mohla být možnost nahrávání vybraných druhů jízdních dokladů do In Karet a Karet ČD, k jejichž rozvoji věnovala společnost během sledovaného období velkou pozornost, čímž by došlo ke snížení množství zásob v zásobovacích centrech a skladech. Tento návrh by ale zahrnoval vyšší vstupní investici a s tím spojené náklady na provoz čtecích zařízení, které by musely být k dispozici cestujícím v nádražních budovách a ve vozidlech.

Celkový přístup společnosti k rozvoji v oblasti obchodních nabídek, které jsou poskytované cestujícím, je hodnocen pozitivně. Vhodným řešením by se mohla jevit nová

obchodní nabídka, která by cestujícím umožňovala platbu prostřednictvím všech prodejních kanálů této společnosti. Na základě vlastnictví tohoto druhu jízdného by měli cestující možnost nákupu zvýhodněných jízdních dokladů společně s kombinací kreativního bonusu po projetí daných tarifních kilometrů. Tento druh obchodní nabídky by především podporoval nákup jízdních dokladů na kratší tarifní vzdálenosti. V případě zavedení této nabídky lze předpokládat značnou nevýhodnost ostatních nabídek zařazených do portfolia společnosti.



## POUŽITÁ LITERATURA

České dráhy, 2019. *Výroční zpráva skupiny ČD 2018*. Praha: České dráhy a.s. [online] . [cit. 2020-07-15].

Dostupné z [http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/vyrocni-zprava\\_1.pdf](http://www.ceskedrahy.cz/assets/pro-investory/financni-zpravy/vyrocni-zpravy/vyrocni-zprava_1.pdf)

České dráhy, 2019. *Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel TR10* . Praha: České dráhy a. s.

Dostupné z: [https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tr-10-zmena-28\\_cb.pdf](https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/tr-10-zmena-28_cb.pdf)

České dráhy, 2019. *Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu* . Praha: České dráhy a. s.

Dostupné z: <https://www.cd.cz/assets/info/cim-se-ridime/smluvni-prepravni-podminky-ceskych-drah-pro-verejnou-drazni-osobni-dopravu-vcetne-priloh-sppo---plati-od-15-12-2019.pdf>

ČESKO, 2001. Zákon č. 143/2001 Sb., *Zákon o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů* (zákon o ochraně hospodářské soutěže) [online]. [cit. 2020-07-15].

Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-143>

ČESKO, 1994. Zákon č. 266/1994 Sb., *Zákon o dráhách* (zákon o dráhách) [online]. [cit. 2020-07-15].

Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-266>

ČESKO. Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách: ve znění pozdějších předpisů. In: *Sbírka zákonů České a Slovenské federativní republiky*. (zákon o cenách) [online]. [cit. 2020-07-15].

Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-526>

HANNA, Nessim a H. Robert DODGE. Pricing, 1997. *Zásady a postupy tvorby cen*. Praha: Management Press. ISBN isbn80-85943-34-4.

HAVLÍČEK, Karel a Milan KAŠÍK, 2005. *Marketingové řízení malých a středních podniků*. Praha: Management Press. Malé a střední podnikání. ISBN isbn80-726-1120-8.

HOŘEJŠÍ, Bronislava, Jana SOUKUPOVÁ, Libuše MACÁKOVÁ a Jindřich SOUKUP, 2018. *Mikroekonomie. 6. aktualizované a doplněné vydání*. Praha: Management Press. ISBN 978-80-7261-538-4.

CHLAŇ, Alexander a Monika EISENHAMMEROVÁ, 2014. *Tarifní a ceny v dopravě: studijní opora*. Pardubice: Univerzita Pardubice. ISBN 9788073958121.

- JAKUBÍKOVÁ, Dagmar, 2008. *Strategický marketing*. 1. vyd. Praha: Grada. ISBN 978–80–247–2690–8.
- KEJÍKOVÁ, Anna, 2009. *Stupňovitost tarif. Železničná doprava a logistika, roč. V, č. 2*. ISSN 1336–7943.
- KOTLER, Philip, Wong Veronica, Kotler Philip, Saunders John, Armstrong Gary, 2007. *Moderní marketing: 4. evropské vydání*. Praha: Grada. ISBN 8024715457.
- KOTLER, Philip a Kevin Lane KELLER, 2007. *Marketing management*. Praha: Grada. ISBN 978–80–247–1359–5.
- KUČERA, Viktor, 2015. *Predatorní ceny: Jak poznat predatorní ceny? Právní rozhledy. C. H. Beck, s. r. o., ev. č. MK ČR E 6507, 2015(15 – 16), 528 – 532*. ISSN 1210–6410.
- KVIZDA, Martin a Zdeněk TOMEŠ, ed, 2011. *Regulace konkurenčního prostředí na železnici: teorie v centru a praxe v regionech : seminář Telč 2011 – sborník příspěvků*. Brno: Masarykova univerzita. ISBN 978–80–210–5629–9.
- Leo Express, 2019. *Tarif Leo Express Global a.s. a Leo Express s.r.o. pro přepravu cestujících a zavazadel*. Praha: Leo Express Global a.s.
- Dostupné z: <https://www.leoexpress.com/assets/c8286d4d-bff3-4363-913b-3483d8372a70/3949487d-2a46-439f-bedc-e39d6168166f/Tarify%20Leo%20Express%20platné%20od%2015.7.2019.pdf>
- LIPOVSKÁ, Hana, 2017. *Moderní ekonomie: jednoduše o všem, co byste měli vědět*. Praha: Grada. ISBN 978–80–271–0120–7.
- MATRAS, Tomáš a Michal KOSTELECKÝ, 2012. *Tarifní systémy, tarify, jízdní doklady*. Technická fakulta České zemědělské univerzity v Praze [online]. [cit. 2020–07–15].
- Dostupné z: [http://oppa-smad.tf.czu.cz/?q=system/files/DS-04-TARIFNI\\_SYSTEMY.pptx](http://oppa-smad.tf.czu.cz/?q=system/files/DS-04-TARIFNI_SYSTEMY.pptx)
- MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. *Výměr MF č. 01/2013 ze dne 28. Listopadu 2012, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami*. Praha. 2013.
- OLIVKOVÁ, Ivana, 2006. *Městská hromadná doprava*. Institut dopravy Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava [online]. [cit. 2020–07–15].
- Dostupné z: <http://kds.vsb.cz/mhd/index2.htm>
- POLIAKOVÁ, Bibiána, 2007. *Typy tarif v tarifních systémech integrovaných dopravných systémov*. Doprava a spoje [online]. [cit. 2020–07–15]. ISSN 1336– 7676.
- Dostupné z: <https://fpedas.uniza.sk/~dopravaaspoje/subory/2007/1/poliakova.pdf>
- RegioJet, 2020. *RegioJet VÝROČNÍ ZPRÁVA 2019*. RegioJet a.s. [online]. [cit. 2020–07–15].
- Dostupné z: [https://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/o-nas/pro-investory/RegioJet\\_vyrocnizprava\\_2019.pdf](https://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/o-nas/pro-investory/RegioJet_vyrocnizprava_2019.pdf)

RegioJet, 2019. *Tarif společnosti RegioJet a.s. pro železniční přepravu cestujících a zavazadel*. Brno: RegioJet a. s.

Dostupné z: <https://www.regiojet.cz/opencms/export/sites/regiojet.cz/dokumenty/pdf/tarif-regiojet-zeleznicni-doprava.pdf>

Rozsah cenové regulace, 2005. *Cenová regulace a kontrola*. Ministerstvo financí ČR. Ministerstvo financí ČR [online]. Copyright © 2005 [cit. 2020-07-15].

Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/soukromy-sektor/cenova-regulace-a-kontrola/rozsah-cenove-regulace>

STEJSKAL, Petr, 2013. *Tarify, ceny, daně a poplatky v dopravě*. Praha: České vysoké učení technické. ISBN 978-80-01-05362-1.

WÖHE, Günter a Eva KISLINGEROVÁ, 2007. *Úvod do podnikového hospodářství*. 2., přeprac. a dopl. vyd. Přeložil Zuzana MAŇASOVÁ. V Praze: C.H. Beck, 2007. Beckovy ekonomické učebnice. ISBN 978-80-7179-897-2.

49. Kolokvium, 2020. *Šetření prognóz makroekonomického vývoje České republiky (2020–2023)*. Ministerstvo financí ČR. Ministerstvo financí ČR [online]. Copyright © 2005 [cit. 2020-07-15].

Dostupné z: <https://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/makroekonomika/makroekonomicka-predikce/2020/49-kolokvium--setreni-prognoz-makroekono-38442>

## SEZNAM TABULEK

<b>Tabulka 1</b>	Nástroje cenové politiky na dokonalých a nedokonalých trzích.....	13
<b>Tabulka 2</b>	Růst inflace, DPH a Tarifu TR 10 .....	33
<b>Tabulka 3</b>	Vývoj ceny obyčejného jízdného za 1 tarifní kilometr v letech 2009 – 2019.....	35
<b>Tabulka 4</b>	Vývoj ceny obyčejného jízdného za 104 tarifních kilometrů 2020.....	36
<b>Tabulka 5</b>	Předpokládaný vývoj inflace v letech 2020 – 2023 .....	40
<b>Tabulka 6</b>	Ceny obyčejného jízdného v roce 2019/2020 pro 1 a 104 tarifních kilometrů .....	40
<b>Tabulka 7</b>	Vývoj cen Tarifu TR 10 dle predikce inflace.....	41
<b>Tabulka 8</b>	Ilustrační výše slev k poskytnutému návrhu .....	44

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Nástroje praktické cenové politiky .....	14
<b>Obrázek 2</b> Postup při stanovení cen .....	14
<b>Obrázek 3</b> Vztah 4P a 4C .....	17
<b>Obrázek 4</b> Grafické znázornění vztahu růstu inflace a Tarifu TR 10.....	34
<b>Obrázek 5</b> Grafické znázornění vztahu růstu inflace a DPH oproti růstu tarifu .....	34
<b>Obrázek 6</b> Grafické znázornění růstu ceny u jednoho tarifního kilometru .....	36
<b>Obrázek 7</b> Grafické znázornění růstu ceny u 104 tarifních kilometrů .....	37

## SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy, a. s.
DPH	Daň z přidané hodnoty
IDS	Integrovaný dopravní systém
JŘ	Jízdní řád
LE	Leo Expres
SPPO	Smluvní přepravní podmínky Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu
RJ	RegioJet
PTV	Přepravní a tarifní věstník

# **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Kilometrická banka





## **Příloha A Kilometrická banka**

### **A. KILOMETRICKÁ BANKA ČD (KMB)**

210. KMB je přenosný jízdní doklad platný ve všech vlacích ČD v 1. i ve 2. vozové třídě. KMB není považována za adresný jízdní doklad.

210. 1. KMB prodávají vybrané pokladní přepážky, bližší informace o prodeji jsou zveřejněny na vývěsce.

210. 2. Cena KMB je uvedena v ceníku 2 F Tarifu TR 10.

211. Na jednu KMB mohou cestovat max. 3 cestující, kteří mají zapsanou stejnou nástupní i cílovou stanici.

212. Doba platnosti KMB je 6 měsíců od prvního dne platnosti. Ve 24.00 hodin vyznačeného posledního dne platnosti končí platnost KMB, i kdyby nebyl vyčerpán kilometrický vklad nebo nebyla ukončena poslední započatá jízda.

212. 1. Platnost KMB může skončit před posledním dnem platnosti v těchto případech:

- a) byl vyčerpán kilometrický vklad,
- b) je poškozena některá její část tak, že se rozhodující údaje (o platnosti KMB nebo odepisované čerpání kilometrického vkladu) staly nečitelnými,
- c) jednotlivé části byly odděleny, zcela chybí nebo byly zaměněny či upraveny,
- d) byly vyčerpány všechny kolonky na všitých kupónech,
- e) byly vyčerpány všechny kontrolní kupóny.

212. 2. Platnost sešitku KMB nelze po jeho výdeji změnit ani prodloužit.

213. Cestující má povinnost zapsat černou nebo modrou barvou trvanlivým a nesmazatelným způsobem předepsané údaje v části určené pro záznamy cestujícího v prvním volném řádku zamýšlené jízdy nejpozději před odjezdem vlaku z nástupní stanice a sešitek předložit při první kontrole jízdních dokladů k odpisu kilometrů.

213. 1. Pro jednu jízdu lze použít pouze jeden řádek (vyjma doplatku do 1. vozové třídy) pro všechny spolucestující, vyplněný řádek (řádky) pro jednu jízdu má shodné podmínky platnosti a použití jako jednosměrná jízdenka.

213. 2. Cestující nesmí žádné zápisy v KMB škrtnat ani přepisovat.

213. 2. 1. Pokud se cestující zmýlí při vyplňování jiných údajů než je datum nástupu jízdy, zapíše nový správný zápis se stejným datem nástupu jízdy do následujícího řádku. Zrušení původního chybně vyplněného řádku může provést pověřený zaměstnanec ČD ve vlaku nebo u kterékoliv pokladní přepážky ČD nejpozději v den, vypsáný jako den nástupu jízdy; bez řádně provedeného zrušení bude při dalším použití KMB proveden odpočet kilometrů i za tento řádek.

213. 3. Pokud se cestující rozhodne, že již předepsanou jízdu vůbec nenastoupí, o zrušení zápisu může požádat pouze u pokladní přepážky v zapsané nástupní stanici nebo u

pověřeného zaměstnance ČD u vlaku v nástupní stanici nebo nejbližší obsazené stanici nejpozději v den, který vyplnil jako den nástupu jízdy.

213. 3. 1. Zápis s předepsaným datem nástupu jízdy, který teprve bude, může zrušit pověřený zaměstnanec ČD ve vlaku za předpokladu, že cestující použije pro danou jízdu následující řádek.

214. Odpočet kilometrů z KMB, odebrání kontrolních kupónů a potvrzení údajů v části určené pro záznamy ČD, je oprávněn provést pouze pověřený zaměstnanec ČD ve vlaku nebo u pokladní přepážky a to pouze v den, který cestující uvedl jako den nástupu jízdy.

214. 1. Minimální a maximální odpočet kilometrů za jednoho cestujícího:

2. vozová třída			1. vozová třída		
násobek km	min. odpis	max. odpis	násobek km	min. odpis	max. odpis
1	100 km	400 km	1,3	130 km	520 km

214. 2. Zaokrouhlování součtu odpočítávaných kilometrů se provádí vždy na celé kilometry matematicky k nejbližší celé číslici.

214. 3. Bez řádně provedeného zrušení dle čl. 213. 2. 1, 213. 3. a 213. 3. 1. Tarifu TR 10 odpočte první kontrolu provádějící zaměstnanec ČD kilometry i za takový zápis.

214. 4. Zbývá-li v KMB méně kilometrů, než je minimální odpisová vzdálenost, lze ji při poslední jízdě použít i pro cestu kratší, přičemž se KMB vynuluje.

214. 5. Zbývá-li v KMB méně kilometrů, než odpovídá odpočtu kilometrů zapsané trasy, může cestující:

a) navázat KMB20 při splnění podmínek:

- ve všech musí být vyplněny shodné údaje pro celou zamýšlenou jízdu,
- všechny musí být platné po celou dobu jízdy po zapsané trase,
- zůstatek kilometrů se vynuluje u zcela využitých sešitků;

b) doplatit jízdné dle vzorce:  $D = (O - Z) \times C$ , kde  $D$  = doplatek v Kč (zaokrouhlený na celé koruny matematicky k nejbližší platné nominální hodnotě zákonných peněz v oběhu),  $O$  = odpočet kilometrů (maximální odpočet kilometrů se uvažuje vždy, minimální odpočet kilometrů se neuvažuje při tarifní vzdálenosti menší než 100 km),  $Z$  = zůstatek kilometrů v KMB a  $C$  = koeficient stanovený v ceníku 2 F Tarifu TR 10; doplatek může být ve 2. voz. třídě max. za 399 km a v 1. voz. třídě max. za 519 km na osobu, KMB se vždy v tomto případě vynuluje.

214. 6. Při doplatku do 1. vozové třídy cestující:

a) zapíše celou projetou trať do jedné kolonky jako trať projetou ve 2. vozové třídě a každý úsek tratě, ve kterém použije 1. vozovou třídu, zapíše pro vyjádření odpisu "doplatku" do 1. vozové třídy do následující kolonky. Minimální odpis kilometrů se v tomto případě vztahuje pouze na trať projetou ve 2. vozové třídě;

b) zapíše celou projetou trať do jedné kolonky jako trať projetou ve 2. vozové třídě a za každý úsek projetý v 1. vozové třídě zaplatí v hotovosti doplatek; tento postup se použije i v případě, kdy cestující chce zaplatit doplatek do 1. vozové třídy v hotovosti v celé trati.

214. 6. 1. Pro výpočet odpisu „doplatku“ kilometrů a výpočet hotovostního doplatku do 1. vozové třídy se použije násobek 0,3, zaokrouhlování se provádí vždy na celé kilometry nebo koruny matematicky k nejbližší celé číslu nebo k nejbližší platné nominální hodnotě zákonných peněz v oběhu.

214. 6. 2. Sešitek KMB nelze použít k odpisu „doplatku“ kilometrů do 1. vozové třídy k jinému jízdnímu dokladu než je KMB.

214. 7. Při jízdě oklikou nahradí pověřený zaměstnanec ČD původní zápis novým zápisem na dalším řádku dle skutečně projížděné trasy a původní zápis zruší nebo cestující může doplatit v hotovosti dle čl. 214. 5., písm. b) Tarifu TR 10.

214. 8. Při nesouladu kilometrického zůstatku v KMB a kilometrů na kontrolních kupónech se nebere zřetel na dodatečné reklamace, první zaměstnanec ČD, který provádí odpočet, provede vždy dorovnání do souladu mezi zůstatkem kilometrů na kupónech a zůstatkem kilometrů v sešitku.

215. Při doplatku v hotovosti dle čl. 214. 5., 214. 6. a 214. 7 Tarifu TR 10 se neúčtuje manipulační přírážka ani přírážka k jízdnému dle SPPO.

216. Za cestujícího bez platné jízdenky je považován cestující, který:

- a) předloží ke kontrole KMB bez vyplnění byť jen jednoho předepsaného údaje,
- b) vyplní nebo přepíše údaje, které přísluší vyplnit výhradně ČD,
- c) vyplňuje v KMB předepsané údaje až před kontrolu provádějícím zaměstnancem ČD,
- d) předloží KMB s přepsaným datem nástupu jízdy,
- e) předepsané údaje v KMB nevyplní nesmazatelně,
- f) nepředloží KMB k odpisu kilometrů při první kontrole.

216. 1. Pověřený zaměstnanec ČD označí takový řádek za zkažený, v novém řádku doplní údaje dle požadavků cestujícího a odečte navíc za každého cestujícího 600 km nebo vybere v hotovosti přírážku k jízdnému dle SPPO.

216. 1. 1. Nelze kombinovat částečný sankční odpis kilometrů s doplatkem v hotovosti.

217. Pokud zaměstnanec ČD provede chybný odpočet kilometrů a cestující, nebo pověřený zaměstnanec ČD, to zjistí dodatečně, provede pověřený zaměstnanec ČD opravu (včetně dorovnání zůstatku kilometrů s kontrolními kupóny). Pokud bude následně zjištěn nedostatečný (nebo nulový) zůstatek kilometrů, postupuje se dle čl. 214. 5 Tarifu TR 10.