

Standardy IT související s využitím BČK při odbavení cestujících v připravovaném zákoně o veřejných službách v přepravě cestujících a jejich pozitivní úloha

Jednání ADSSS, Beroun, 26. 11.2009

***RNDr. Jan Kotík, obchodní ředitel
ČSAD SVT Praha s.r.o.***

Úvod

- Praktické zkušenosti se zaváděním standardů IT při budování IDS s využitím BČK jako jeden z důvodů pro zákon o veřejných službách v přepravě cestujících (ZVSPC)
 - Problémy s interoperabilitou odbavovacích či výdejních zařízení BČK i v rámci jednoho dodavatele.
 - Nutná přechodná kompromisní nekomplexní řešení IDS související s finanční a časovou náročností na dovybavení dopravců.
 - Nejednoznačná interpretace výkladu zákonů či vyhlášek týkajících se např. DPH, ochrany osobních údajů.
 - Problémy související s testováním či ověřováním dodávaných odbavovacích a výdejních systémů splňující dohodnuté standardy IT.
 - Dále se zabýváme vybranými částmi a paragrafy ZVSPC týkající se budoucích standardů BČK používaných v IDS.
- Využití BČK v ČR a clearingový systém CARDS EXCHANGE
 - Přehled funkčnosti
 - Využití v ČR

Obecná ustanovení

- 1) Tento zákon upravuje v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropských společenství (*nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70*) postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou (*zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů*) a veřejnou linkovou dopravou (*zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů*).

Dopravní obslužnost

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům státní správy a samosprávy, k soudům, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Rozdíl oproti současné úpravě:

Rozdělení na základní a ostatní dopravní obslužnost zrušeno, vychází se z toho, že jsou tři stupně dopravní obslužnosti – státu, kraje a obce.

Dopravní obslužnost státu, kraje a obce

Dopravní plánování

§ 3

- 1) Dopravní obslužnost zajišťují kraje a obce veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.

§ 4

- 1) Stát zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.

§ 5

- 1) Cílem dopravního plánování je vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti při vzájemné spolupráci státu, krajů a obcí

Integrované veřejné služby

§ 6

- 1) Integrovanými veřejnými službami se rozumí integrované veřejné služby v přepravě cestujících podle přímo použitelného předpisu Evropských společenství (*Čl. 2 písm. m) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70*). Požadavek na jednotnou informační službu je splněn, pokud je zajištěno poskytování informací o jednotném jízdním řádu a tarifu na jednom místě.

Návrh zákona o veřejných službách v přepravě cestujících vyžaduje úpravy navazujících zákonů - zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů a zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů. Například

Celostátní informační systém o jízdních řádech



- *Doplnění povinnosti poskytovat jízdní řády MHD.*
- *Určení přestupních uzlů (docházkové vzdálenosti mezi zastávkami a stanicemi).*
- *Doplnění významných objektů (docházkové vzdálenosti k zastávkám).*
- *Možnost získávání informací o provozu, resp. zpoždění, spojů – podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech cestujících na železnici vznikne dopravcům povinnost odškodnit cestující za zpoždění vlaku – odložení platnosti této povinnosti o 5 let.*

Tarif – sjednocení slev

- *Současná úprava tvorby cen a následně jednotlivých slev je definována pro jednotlivé druhy dopravy samostatně a to rozdílným způsobem. V IDS pak vznikají problémy s tvorbou tarifů a technické komplikace odbavení cestujících mezi jednotlivými druhy dopravy.*
- *Cenový výměr č. 1/rok vydává Ministerstvo financí*
- *Jízdné je věcně usměrňovaná cena*
- *Kompenzace poskytnutých slev*
 - ❖ *U dopravců v závazku veřejné služby*
 - ❖ *U dopravců mimo závazek*
- *Návrh na sjednocení slev*

Problematika DPH

- *Zásadní problém je v uplatňování zákona o DPH a to, zda platby úhrady prokazatelné ztráty včetně kompenzace slev žákovského jízdného považovat za dotaci k ceně a tedy ji zahrnout do základny pro výpočet DPH, což znamená tyto platby zdanit nebo je považovat za dotaci do hospodářského výsledku a pak nezdaňovat.*
- *V současné době dopravci úhradu prokazatelné ztráty a kompenzaci žákovského jízdného zařazují do systému dotací k hospodářskému výsledku, tedy DPH z těchto příjmů neodvádějí.*
- *V případě rozhodnutí, že se jedná o dotace k ceně a tedy budou tyto příjmy zatíženy platbou DPH, je třeba počítat s následujícími dopady do příslušných rozpočtů státu, krajů a obcí ve výši 2,6 mld. Kč při výši prokazatelné ztráty 26 mld. Kč na všechny druhy dopravy*
- *V případě ponechání úhrady prokazatelné ztráty (kompenzace) v kategorii dotace k hospodářskému výsledku s výjimkou kompenzace žákovských slev (budou dotace k ceně) bude dopad do veřejných rozpočtů z titulu DPH cca 60 mil. Kč*

Elektronické systémy plateb a odbavení cestujících



§ 7

- 1) Pokud stát, kraj nebo obec při zajišťování dopravní obslužnosti provozuje elektronické systémy plateb a odbavení cestujících sám nebo prostřednictvím třetích osob, musí tyto systémy, jejich zařízení a technologie, určené prováděcím právním předpisem (dále jen „určená zařízení a technologie“), zajišťovat technickou a provozní interoperabilitu mezi elektronickými systémy plateb a odbavení cestujících.
- 2) Prováděcí právní předpis stanoví požadavky a postupy pro zajištění technické a provozní interoperability elektronických systémů plateb a odbavení cestujících a určených zařízení a technologií.

Návrh statí pro prováděcí vyhlášku stanovující standard platby a odbavení cestujících ve veřejné dopravě s využitím bezkontaktních čipových technologií byl v první verzi připraven. Na jeho zpracování se podílely společnosti SDT CR, Asseco Czech Republic a.s., CSAD SVT Praha, s.r.o., EMtest a.s., HAGUÉSS a.s., Mikroelektronika spol. s r.o. a XT Card a.s. V návaznosti na tuto vyhlášku se předpokládá, že bude vydán podrobnější Metodický pokyn MD.

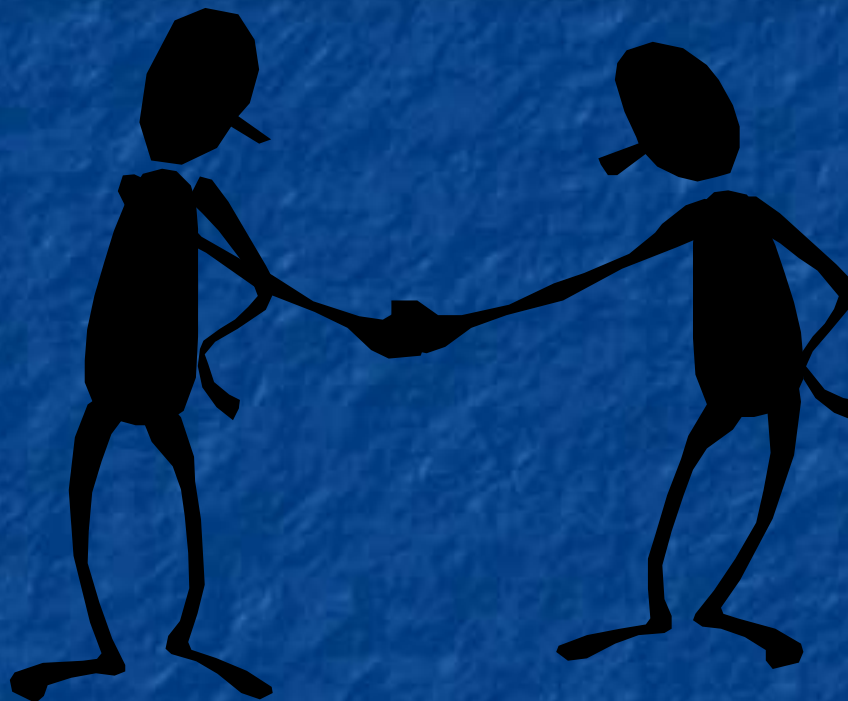
Ochrana osobních údajů cestujících při používání BČK

- *Podle stanoviska Úřadu pro ochranu osobních údajů je číslo BČK, pokud je propojitelné s osobními údaji cestujícího, osobním údajem a je nutné dodržovat zákon č. 101/ 2000 Sb., o ochraně osobních údajů, ve znění pozdějších předpisů.*
- *ČSAD SVT Praha ve spolupráci s ČSAD MHD Kladno zpracovalo pro Středočeský kraj Metodiku, která popisuje postup dopravců při zajištění ochrany osobních údajů.*
 - ❖ *Metodika byla konzultována s Úřadem na ochranu osobních údajů*
 - ❖ *Je implementována ve Středočeském kraji*

Dozor, kontrola a dohled

- 1) Ministerstvo dopravy vykonává působnost nadřízeného správního orgánu (*§ 178 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád*) krajů při zajišťování dopravní obslužnosti podle tohoto zákona.
- 2) Ministerstvo dopravy vykonává podle jiného právního předpisu (*zákon č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů*) dozor a kontrolu krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti podle tohoto zákona.

Děkuji za pozornost !



Kontakt:

kotik@svt.cz

www.svt.cz