

**Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera**

**Financování dopravní obslužnosti z hlediska harmonizování
ekonomických podmínek**

Bc. Ladislav Berjak

**Diplomová práce
2008**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Ladislav BERJAK**
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**

Název tématu: **Financování dopravní obslužnosti z hlediska harmonizování ekonomických podmínek**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Význam a postavení dopravní obslužnosti
2. Způsoby financování dopravní obslužnosti
3. Harmonizace ekonomických podmínek
4. Nové směry ve financování dopravní obslužnosti

Závěr

Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **50 - 60 stran**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Alexander Chlaň, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky
Datum zadání diplomové práce: **30. listopadu 2008**
Termín odevzdání diplomové práce: **26. května 2008**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

dne *30. 11. 2004*

Poděkování

Touto cestou bych rád poděkoval všem lidem, kteří mi při tvorbě mé diplomové práce pomohli, hlavně pak Ministerstvu dopravy ČR za poskytnutí podkladů a panu Ing. Alexanderu Chlaňovi, Ph.D. za odborné vedení při tvorbě této práce.

SOUHRN

Práce je zaměřená na posouzení fungování systému veřejné dopravy a také předložení návrhů vedoucích k harmonizaci ekonomických podmínek ve veřejné dopravě. Návrhy jsou zpracovány nejen z pohledu zadavatele veřejné služby (Ministerstvo dopravy ČR, kraj), ale také z pohledu dopravců.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost; závazek veřejné služby; financování dopravní obslužnosti; harmonizace ekonomických podmínek; internalizace externích nákladů

TITLE

Financing transport facilities with regard to harmonization of economic conditions

ABSTRACT

The work focuses on evaluation of system functioning in public transport and also presentation of suggestions which lead to harmonization of economic conditions in public transport. These suggestions are processed not only from a perspective of a submitter of the public service (Ministry of Transport of the Czech republic, Region), but also from the view of transporters.

KEYWORDS

traffic service; engagement of public service; financing of transport service, harmonization of economic conditions; internalization of external costs

OBSAH

Úvod.....	8
1 Význam a postavení dopravní obslužnosti.....	9
1.1 Vývoj dopravní obslužnosti.....	9
1.2 Současný stav	9
1.2.1 Veřejný zájem.....	9
1.2.2 Veřejná služba	10
1.2.3 Závazek veřejné služby	10
1.2.4 Dopravní obslužnost.....	10
1.2.5 Veřejná linková autobusová doprava	11
1.2.6 Veřejná vnitrostátní železniční doprava	14
1.2.7 Cena dopravního výkonu.....	16
1.2.8 Význam dopravní obslužnosti v regionu.....	18
2 Způsoby financování dopravní obslužnosti.....	22
2.1 Vývoj financování dopravní obslužnosti.....	22
2.1.1 Financování před rokem 1989	22
2.1.2 Financování veřejné dopravy od roku 1989 do roku 1994.....	23
2.1.3 Financování veřejné dopravy od roku 1994 - 2003.....	25
2.1.4 Financování veřejné dopravy po roce 2003.....	28
2.2 Financování veřejné dopravy z pohledu zadavatele veřejné dopravy.....	32
2.3 Financování z pohledu dopravce	39
2.3.1 Náklady.....	39
2.3.2 Výnosy.....	39
3 Harmonizace ekonomických podmínek.....	42
3.1 Úhrady nákladů za použití dopravní infrastruktury.....	43
3.1.1 Individuální automobilová doprava.....	43
3.1.2 Veřejná linková autobusová doprava	44
3.1.3 Veřejná drážní doprava.....	46
3.2 Regulace cen tam, kde nefunguje fair konkurence.....	50
3.2.1 Veřejná linková autobusová doprava	50
3.2.2 Veřejná drážní doprava.....	51
3.3 Úhrady výkonů ve veřejném zájmu.....	52
3.4 Zhodnocení specifických fiskálních podmínek (daně).....	54

3.4.1	Spotřební daň.....	54
3.4.2	Silniční daň.....	55
3.4.3	Daň z přidané hodnoty (DPH).....	58
3.5	Internalizace externích nákladů.....	58
4	Nové směry ve financování dopravní obslužnosti.....	62
4.1	Právní úprava.....	62
4.1.1	Zákon o veřejné dopravě.....	62
4.2	Změna pravidel programu pro obnovu vozového parku.....	64
4.2.1	Veřejná drážní doprava.....	64
4.2.2	Veřejná linková autobusová doprava.....	66
4.3	Financování veřejné dopravy z fondů EU.....	67
4.4	Grantové řízení pro dopravce.....	67
4.4.1	Průběh grantového řízení.....	69
4.5	Správní řízení.....	70
4.5.1	Veřejná drážní doprava.....	70
4.5.2	Veřejná linková autobusová doprava.....	71
4.6	Daň z vozidel.....	71
	Závěr.....	73
	Použitá literatura.....	75
	Seznam tabulek.....	77
	Seznam obrázků.....	78
	Seznam obrázků.....	78
	Seznam zkratk.....	79

Úvod

Přeprava osob odjakživa představuje nedílnou součást lidských potřeb. Doprava zajišťuje přepravu občanů do zaměstnání, škol, za nákupy, k lékaři a dokáže uspokojovat různé potřeby a zájmy.

V současné době ovšem začíná rostoucí tendence dopravy dosahovat neúnosné meze. To je spojeno nejen s rostoucím počtem dopravních prostředků, ale i růstem nepříznivých průvodních jevů, jako jsou kongesce, znečišťování životního prostředí či hluk. Největší podíl na těchto jevech má individuální automobilová doprava.

Je proto nezbytné zabývat se rozvojem systémů, které by byly konkurencí individuální automobilové dopravě a které by zároveň byly příznivé k životnímu prostředí. Jedním z takovýchto systémů by mohl být systém veřejné dopravy.

Cílem této diplomové práce je nastínit současný stav dopravní obslužnosti a také najít možná další řešení současného stavu, který by se dal označit jako nevyhovující. Rovněž je třeba se zaměřit na to, aby všechny druhy dopravy vykonávající dopravní obslužnost měli stejné výchozí podmínky, které by zvýšili konkurenci při výběru druhu dopravy a tím i efekt pro potenciálního cílového zákazníka.

1 Význam a postavení dopravní obslužnosti

Zajištění dopravy ve veřejném zájmu má zásadní význam pro zlepšení životního prostředí poškozované nadměrnou individuální dopravou. Veřejná doprava se neobejde bez využití veřejných prostředků poskytovaných prostřednictvím veřejných rozpočtů různých vládních úrovní.

1.1 Vývoj dopravní obslužnosti

Pojem dopravní obslužnost, tak jak ji známe nyní se objevuje v roce 1994. Vzhledem ke specifickým vlastnostem jednotlivých druhů dopravy však byla definována pro veřejnou linkovou autobusovou dopravu a železniční dopravu zvlášť. Veřejnou linkovou autobusovou dopravu upravuje zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zatímco železniční dopravu zákon č. 266/1994 Sb., o drahách.

V polovině 90. let tak přijetím těchto zákonů stát přenesl část nákladů na obce. Definice dopravní obslužnosti však byla velmi obecná a financování autobusové dopravy se stalo předmětem sporů mezi státem reprezentovaným okresními úřady a obcemi, zejména venkovskými, které nebyly schopny finančně se podílet na úhradě ztrát dopravců.

Konkurenční boj, soupeření o autobusové linky a absence státní dopravní politiky způsobila, že se postupem času vytvořily v jednotlivých okresech velmi rozmanité systémy organizace a financování dopravní obslužnosti. Zároveň došlo k velkým rozdílům mezi jednotlivými regiony.

K posledním legislativním změnám pak došlo v roce 2003, kdy pravomoci okresních úřadů přešli na nově vzniklé Krajské úřady. Cílem této změny bylo posunutí rozhodování ve věcech veřejných blíže k občanům.

1.2 Současný stav

Současný stav se od roku 2003 příliš nezměnil. Dopravce se vybírá dle vypsání výběrového řízení, které probíhá každý rok. Dopravce dostává zapláceno částku, vztaženou zpravidla na 1 ujetý km.

1.2.1 Veřejný zájem

Zákon o silniční dopravě a Zákon o drahách definují veřejný zájem v oblasti veřejné osobní dopravy jako zájem státu na zajištění základních přepravních potřeb obyvatel. O uplatnění veřejného zájmu při zabezpečování dopravní obslužnosti rozhoduje příslušný orgán státní správy nebo samosprávy. Pokud chce stát zajistit takovýto veřejný zájem, musí veřejná správa uzavřít smlouvu o závazku veřejné služby.

1.2.2 Veřejná služba

Přesná definice tohoto termínu neexistuje, obecně by se dalo konstatovat, že veřejná služba je služba konaná ve veřejném zájmu.

1.2.3 Závazek veřejné služby

Je zákonem definován jako: „závazek, který dopravce přijal ve veřejném zájmu a který by jinak pro jeho ekonomickou nevýhodnost nepřijal nebo by jej přijal pouze zčásti“.¹

Závazek vzniká na základě písemné smlouvy uzavřené mezi krajem, který chce zajistit dopravní obslužnost na území celého kraje, a dopravcem. Při uzavírání této smlouvy se dbá, aby nedošlo k vzájemnému pokrytí veřejné linkové autobusové dopravy a veřejné drážní dopravy.

Závazek veřejné služby spočívá:

- **V závazku provozu**, kterým se dopravce zavazuje provozovat veřejnou linkovou dopravu plynule a pravidelně dle schváleného jízdního řádu, včetně provozování doplňkových přepravních služeb,
- **V závazku přepravy**, kterým se dopravce zavazuje přepravit cestující za speciální cenu při splnění zvláštních podmínek,
- **V závazku tarifním**, kterým se dopravce zavazuje přepravit cestující nebo věci za regulovanou cenu dle cenových předpisů, která je nižší než ekonomické jízdné nebo dovozné.

1.2.4 Dopravní obslužnost

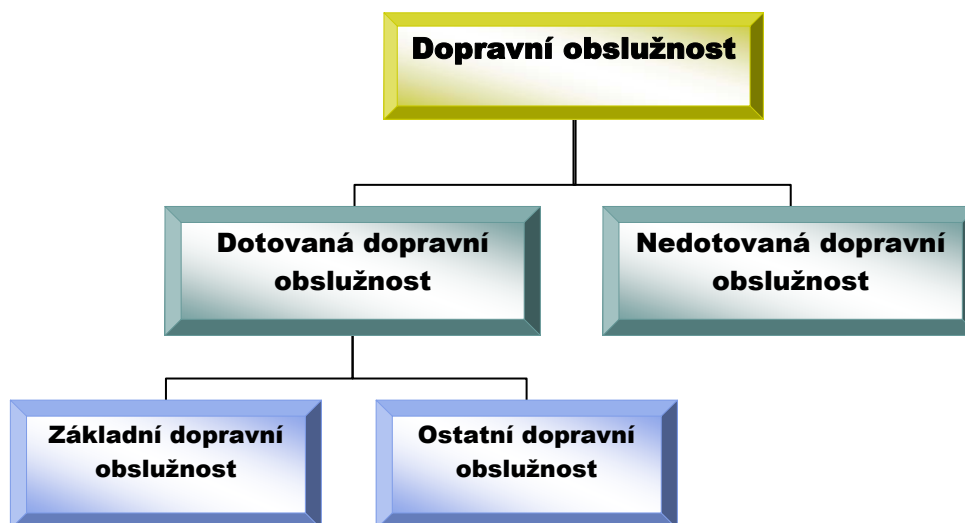
Dopravní obslužností území kraje se rozumí zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu. Kraj odpovídá za zajištění vzájemného propojení jednotlivých linek a spojů a jejich propojení s veřejnou drážní osobní dopravou.

Dotovaná dopravní obslužnost se dělí na:

- Základní dopravní obslužnost
- Ostatní dopravní obslužnost

¹ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. § 19 odst. 1.

Obrázek 1: Rozdělení dopravní obslužnosti



Zdroj: <http://www.organizator.cz/vhd.htm>

Vzhledem k různým přístupům k dopravní obslužnosti je vhodné rozdělit druhy dopravy na Veřejnou linkovou autobusovou dopravu a Veřejnou železniční dopravu.

1.2.5 Veřejná linková autobusová doprava

Udělení koncese k provozování veřejné dopravy

Získání koncese je nutná podmínka pro přihlášení do výběrového řízení k provozování dopravy ve veřejném zájmu.

Obrázek 2: Průběh koncese



Zdroj: Autor

➤ **Koncesní projekt**

Ve fázi koncesního projektu se jasně vymezí základní činnosti, které mají být koncesionářem provedeny. Koncesní projekt se zpracovává před zahájením koncesního řízení a zpracovává ho zadavatel.

➤ **Koncesní řízení**

Koncesní řízení má pak obdobu zadávacího řízení pro veřejné zakázky. Zadavatel si na základě tohoto řízení vybírá koncesionáře.

➤ **Koncesní smlouva**

Poslední fází je pak koncesní smlouva, na jejíž základě se koncesionář zavazuje vykonat nějakou službu popřípadě dílo. Zadavatel se zavazuje k umožnění užitků vyplývajících z poskytování služby, které pobírá koncesionář popřípadě může zadavatel koncesionáři poskytnout část peněžního plnění.

Podmínky pro provozování veřejné linkové dopravy vymezuje zákon č.111/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Nutné podmínky k udělení koncese od příslušného dopravního úřadu (zpravidla se jedná o odbor dopravy příslušného kraje) jsou:

- **Finanční způsobilost** – schopnost dopravce finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování linkové dopravy. Finanční způsobilost musí trvat po celou dobu provozování linkové dopravy a prokazuje se každý kalendářní rok, nejpozději do 31.července roku následujícího.
- **Dobrá pověst** - Dobrou pověst má osoba, která je bezúhonná podle živnostenského zákona, které živnostenský úřad nezrušil v průběhu posledních pěti let na návrh dopravního úřadu nebo Ministerstva dopravy ČR živnostenské oprávnění atd.
- **Odborná způsobilost** – žadatel ji prokazuje osvědčením o odborné způsobilosti pro provozování dopravy. Toto osvědčení vydává příslušný dopravní úřad (odbor dopravy příslušného Krajského úřadu) na základě úspěšně složené zkoušky z předmětů stanovených prováděcím předpisem. Odborná způsobilost musí trvat po celou dobu provozování silniční dopravy.

Výběrové řízení pro provozování veřejné linkové autobusové dopravy

Výběrové řízení je formalizovaný postup, kterým je vybírán dopravce, který zajistí dopravní obslužnost regionu. Výběrové řízení vypisuje kraj, popřípadě i obec, a na základě tohoto řízení vybere nejvýhodnější (nemusí to být vždy ta nejlevnější) nabídku. S tímto dopravcem je pak podepsána smlouva o dopravní obslužnosti daného území. Co do rozsahu lze tuto dopravní obslužnost rozdělit na:

➤ **Základní dopravní obslužnost (ZDO)**

Je definována shodně jak zákoně o silniční dopravě, tak i v zákoně o drahách jako povinnost státu zabezpečit základní dopravní obslužnosti na základě práva občanů

na dostupnou a finančně únosnou dopravní službu. Jedná se o zajištění přiměřené dopravy pro každý den v týdnu z důvodu veřejného zájmu.

Rozsah podílu státu na zajištění dopravy ve veřejném zájmu stanoví dle místních podmínek územního obvodu kraje, výši rozpočtových prostředků, které jsou k dispozici, příslušný krajský úřad. Krajský úřad rovněž vydává licenci k provozování základní dopravní obslužnosti.

➤ **Ostatní dopravní obslužnost (ODO)**

Zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce, která je ovšem nad rámec ZDO obvodu kraje. K zajištění ostatní dopravní obslužnosti uzavírá obec písemnou smlouvu s dopravcem o zakázku veřejné služby.

Prokazatelná ztráta

Prokazatelnou ztrátu ve veřejné linkové osobní dopravě (dále jen „prokazatelná ztráta“) tvoří rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku a mezi dosaženými tržbami a výnosy. Výpočet se vztahuje buď na jednotlivé spoje, na linku, nebo na soubor linek veřejné linkové osobní dopravy, provozovaných dopravcem v důsledku zajišťování dopravní obslužnosti plněním závazku veřejné služby. Výši prokazatelné ztráty předkládá dopravce kraji předem za celé období závazku veřejné služby.

Přiměřený zisk

Je definován nařízením vlády č. 493/2004 Sb.:

„(1) Přiměřeným ziskem se pro účely tohoto nařízení rozumí částka, která se vypočte jako součet částky, která po zdanění a po minimálním přidělu do povinných fondů nepřekračuje 1/8 ceny autobusů, používaných zpravidla pro veřejnou linkovou dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby (dále jen „veřejná linková doprava“), a částky, která nepřekračuje podíl ceny investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy odpovídající době životnosti dle zvláštního zákona, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad. Tento součet se sníží o částku celkových účetních odpisů autobusů používaných ve veřejné linkové dopravě, o částku celkových účetních odpisů investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy a o částku přiznané dotace ze státního rozpočtu na nákup nově vyrobených autobusů a dotace z rozpočtů krajů nebo rozpočtů obcí na nákup nově vyrobených autobusů.“

(2) Podmínka uvedená v odstavci 1 vyjádřená pojmem „zpravidla“ je splněna, ujede-li vozidlo ve veřejné linkové dopravě v daném roce více než 80 % kilometrů z celkového počtu ujetých kilometrů.

(3) Investicemi souvisejícími s provozováním veřejné linkové dopravy se pro účely tohoto nařízení rozumí investice do:

- a. technické základny provozu,
- b. informačního a odbavovacího systému pro cestující,
- c. vybavení autobusových nádraží, autobusových stanovišť a zastávek,
- d. technických zařízení pro řízení provozu, jsou-li vlastnictvím dopravce.

(4) Pro výpočet přiměřeného zisku použije dopravce cenu oznámenou Ministerstvem dopravy ČR ve Věstníku dopravy pro jednotlivé typy autobusů předem pro kalendářní rok.²

$$Z = \left(\frac{A * C_A}{8} + I - O_A - O_I \right) * \frac{1}{1-d} * \frac{1}{1-f} - D_A \quad (1)$$

Z - přiměřený zisk

A - počet autobusů

C_A - cena autobusu ve výši 3,5 mil. Kč

I - roční objem investic souvisejících s provozováním linkové dopravy, popřípadě podíl z budoucí investice připadající na příslušný rok

d - koeficient zdanění ve výši 0,24 (vychází z výše daně z příjmů právnických osob pro rok 2007)

f - koeficient povinného přidělu do fondů ve výši 0,05 u podniků s nenaplněným rezervním fondem, ve výši 0 u podniku s naplněným rezervním plněním

O_A - částka celkových uplatněných účetních odpisů autobusů používaných v linkové přepravě

O_I - částka celkově uplatněných účetních odpisů investic souvisejících s provozováním linkové dopravy

D_A - částka přiznané dotace ze státního rozpočtu a z rozpočtu krajů nebo rozpočtu obcí na nákup nově vyrobených autobusů

1.2.6 Veřejná vnitrostátní železniční doprava

Definice základních pojmů je prakticky shodná se silniční dopravou, jenž je popsána o kapitole výše, proto jsou zde vytyčeny jen některé odlišnosti.

² nařízení vlády č. 493/2004 Sb., § 3

V souladu se zákonem č. 266/1994Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, Ministerstvo dopravy ČR po dohodě s Ministerstvem financí ČR uzavírá ve veřejném zájmu smlouvu o závazku veřejné služby na zajištění dopravních potřeb státu drážní osobní dopravou, s provozovatelem drážní dopravy.

Tato smlouva se uzavírá vždy na příslušný kalendářní rok na základě objednávky Ministerstva dopravy ČR. Ministerstvo dopravy ČR je objednatelem pouze vlaků kategorie expres a rychlík. Vlaky vyšší kvality SC, EC, IC provozují České dráhy, a.s., v současnosti stále dominantní drážní dopravce v ČR, na své podnikatelské riziko a tudíž tyto vlaky nejsou součástí smlouvy. Vlaky kategorie osobní a spěšný vlak si objednávají jednotlivé kraje v rámci zabezpečení dopravní obslužnosti svých regionů.

Rozsah i obsah objednávky Ministerstva dopravy ČR vychází ze zkušeností z minulých let, požadavků a připomínek krajů, obcí i občanů. Její objem je určován podle výkonových kritérií, kterými jsou vlakové kilometry a osobové kilometry, a je limitován stanovenou finanční částkou na úhradu prokazatelné ztráty vzniklé drážnímu dopravci provozováním vlaků dálkové osobní dopravy, určené na zabezpečení dopravních potřeb státu. Tato finanční částka je stanovena státním rozpočtem na příslušný kalendářní rok a není na každý rok ve stejné výši.

Výpočet prokazatelné ztráty ve veřejné drážní dopravě je pak prováděn dle vyhlášky č. 36/2001 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy. Vyhláška upřesňuje prokazatelnou ztrátu a způsob jejího výpočtu. Dále pak vymezuje přiměřený zisk, náležitosti smlouvy o závazku veřejné služby, dokládání prokazatelné ztráty dopravcem a provozování souběžné osobní veřejné dopravy, která v současné době není povolena.

Udělení licence k provozování veřejné drážní dopravy

Vydávání licence k provozování veřejné drážní dopravy vymezuje zákon č. 266/1994 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Licenci na provozování drážní dopravy na dráze celostátní a dráhách regionálních uděluje Drážní úřad.

Podmínky pro získání licence jsou:

- **Trestní bezúhonnost** – prokazuje se výpisem z rejstříku trestů;
- **Odborná způsobilost** – žadatel se musí prokázat vysokoškolským vzděláním ekonomického, dopravního nebo jiného technického zaměření a vykonáním minimálně tříleté praxe v oboru drážní dopravy;
- **Finanční způsobilost** – schopnost dopravce finančně zabezpečit zahájení a řádné provozování drážní dopravy. Zároveň musí být schopen uhradit závazky současné i budoucí minimálně po dobu jednoho roku.

Finanční způsobilost se prokazuje:

- a. obchodním majetkem,
- b. objemem dostupných finančních prostředků, včetně stavu bankovních účtů a úvěrů,
- c. provozním kapitálem,
- d. podnikatelským plánem na první rok provozování drážní dopravy,
- e. účetní závěrkou ověřenou auditorem, včetně její přílohy v úplném rozsahu (výkaz o peněžních tocích) v případě, že dopravce v předcházejícím ročním účetním období vykonával podnikatelskou činnost,
- f. dokladem o financování drážních vozidel.

➤ **Technické podmínky na dráze to umožňují**

Drážní správní úřad rozhodne o udělení licence ve lhůtě 60 dnů od doručení žádosti o udělení licence.

Výběrové řízení na provozování veřejné drážní dopravy

Objevuje se až poslední dobou, dříve veřejnou drážní dopravu vykonávaly výhradně ČD, a.s. Ministerstvo dopravy ČR vyhlásilo výběrové řízení na dálkové tratě:

- **Pardubice – Liberec** – výběrové řízení vyhráli ČD, a.s., i když nabídli údajně dumpingovou cenu;
- **Plzeň – Most** – výběrové řízení vyhráli ČD, a.s., i když nabídli údajně dumpingovou cenu

Na úrovni regionálních tratí vypisuje výběrové řízení kraj. Na regionálních tratích operují soukromé subjekty pouze v Karlovarském, Libereckém, Moravskoslezském kraji.

1.2.7 Cena dopravního výkonu

Jedná se o cenu, kterou dopravce účtuje zadavateli veřejné dopravy. Tato cena je zpravidla vztažena k 1 km a je věcně usměrněná věstníkem Ministerstva financí ČR, který vychází každý rok, což má své důvody. Hlavním důvodem je, že pokud by tato cena byla

deregulována, nebylo by možné zajistit, aby veřejná doprava byla opravdu pro všechny – sociálně slabší skupiny lidí by mohli být diskriminováni. Dalším negativem kromě nárůstu ceny by pak bylo rušení některých málo vytižených a tudíž nevýdělečných spojů.

Při současné vysoké poptávce po mobilitě by se lidé uchýlovali k individuální automobilové dopravě, která se sebou nese velké množství negativních vlivů:

- Zvýšené množství osobních automobilů má za následek vznik kongescí;
- Zvýšení počtu dopravních nehod;
- Zvýšení ekologické zátěže.

Kromě těchto negativ je zde rozpor s Dopravní politikou ČR pro roky 2005 - 2013, která si dává za úkol utlumit individuální automobilovou dopravu, a také rozpor s tezemi Udržitelného rozvoje.

Ceny ve veřejné linkové dopravě

Cena za jeden ujetý km linkové dopravy se skládá z jednotné nákladové ceny a fondu obnovy. Cena dopravního výkonu je pro všechny dopravce veřejné linkové autobusové dopravy v daném kraji stejná. Obě části výkonu schvaluje pro příslušný rok zastupitelstvo kraje. Průměrná cena jízdního výkonu za všechny kraje v roce 2006 je 29,91 Kč/km (interní informace Ministerstva dopravy ČR).

Ceny ve veřejné drážní dopravě

Cena za jeden ujetý km ve veřejné drážní dopravě se odvíjí od ceny za použití dopravní infrastruktury. Dále je třeba vzít v potaz náklady spojené s vypravením vlaku a náklady na mzdy. Průměrná cena dopravního výkonu je 59 Kč (za rok 2006, interní informace Ministerstva dopravy ČR).

Tabulka 1: Kompenzace do veřejné regionální osobní dopravy v ČR

Dotace (úhrada provozní ztráty) veřejné osobní dopravy za celou ČR [mil.Kč]		2003	2004	2005	2006
		skutečnost	skutečnost	skutečnost (odhad)	plán
Základní dopravní obslužnost	Veřejná linková doprava	2 955	3 203	3 403	3 522
	Veřejná drážní osobní doprava	2 242	2 243	4 434	4 514
	Žákovské jízdné linkové dopravy	0	98	288	313
	Žákovské jízdné drážní dopravy	0	0	112	149
	CELKEM ZDO	5 197	5 545	8 237	8 497
Ostatní dopravní obslužnost	Veřejná linková doprava	302	421	625	361
	Veřejná drážní osobní doprava	110	113	147	144
	CELKEM ODO	412	534	772	505
CELKEM Dotace veřejné osobní dopravy		5 608	6 079	9 009	9 002
Tarifní závazek železniční dopravy		2 811	2 481	0	0
Celkem včetně tarifního závazku		8 419	8 560	9 009	9 002

Zdroj: Ministerstvo Dopravy ČR

V tabulce je uvedeno, kolik se investuje do dopravní obslužnosti za celou ČR. Z tabulky je patrný růst finančních prostředků k pokrytí prokazatelné ztráty.

1.2.8 Význam dopravní obslužnosti v regionu

Dopravní obslužnost představuje významný problém z hlediska regionální politiky a podílí se výrazným způsobem na rozvojových předpokladech každého území. Systém veřejné dopravy představuje důležitý aspekt nejen sociální politiky, ale i udržitelného rozvoje sídelních aglomerací a vyváženého regionálního rozvoje.

Region

V nejobecnějším pojetí je region jakýkoliv územní celek, který je podle jednoho nebo více znaků vyčlenitelný z širšího území, jenž je pomocí těchto znaků vymezován pro konkrétní účel. Existují dva základní druhy regionů:

- fyzickogeografický, vymezený na základě fyzickogeografických znaků (reliéfu, klimatu, půd, vodstva apod.); vyznačuje se vysokou mírou homogenity;
- sociálněgeografický, vymezený na základě relativně uzavřených prostorových vztahů, zejména dojížděky; vyznačuje se určujícím vztahem středisko – zázemí.

Mimo tuto nejobecnější definici, která považuje region za určitý typ teritoria (fyzický prostor) se stejnými geografickými vlastnostmi, existuje několik dalších možných definičních přístupů.

Kraj

Kraj je územní společenství občanů; jemuž náleží právo na samosprávu, které vykonává v rozsahu stanoveném zákonem a v souladu s potřebami kraje. Pečuje o všestranný rozvoj svého území a o potřeby svých občanů; při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem vyjádřený v zákonech a jiných právních předpisech. Kraj je veřejnoprávní korporací; vystupuje v právních vztazích svým jménem a nese odpovědnost z těchto vztahů vyplývající. Má vlastní majetek a hospodaří s ním samostatně za podmínek stanovených zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích, nebo jiným zvláštním zákonem.

Obrázek 3: Rozdělení krajů v roce 1960



Zdroj: http://www.bruntal.net/image/200404122133_kraje-1960.jpg

Obrázek 4: Rozdělení krajů od roku 2003



Zdroj: <http://www.hest.cz/obr/kraje.gif>

Význam dopravní obslužnosti

Ve středoevropských podmínkách je nadále nezbytné uvažovat s důležitou funkcí veřejné dopravy z hlediska společenské potřeby, preferencí obyvatelstva i ekologických předpokladů trvale udržitelného rozvoje. Právě v souvislosti s principy trvale udržitelného rozvoje, ekologické i prostorové úspornosti systému veřejné dopravy, je třeba chápat veřejnou dopravu nejen jako sociální službu, ale také jako alternativu k individuální automobilové dopravě při cestách občanů po jejich regionu.

Povaha veřejné dopravy navíc dovoluje snižovat regionální disparity, pokud je vhodně vymezena funkce a určen charakter této dopravy, a tím přispívá k soudržnosti území.

V rámci ČR je řešení problému dopravní obslužnosti ztíženo vícesměrnými prostorovými vazbami jednotlivých obcí a regionů a sídelní strukturou s velkým počtem malých sídel.

Základním předpokladem pro řešení problému dopravní obslužnosti je z pohledu regionálního rozvoje určení center na mezoregionální a mikroregionální úrovni a jejich přirozené spádovosti. V úvahu je nutno vzít i charakter těchto center a jejich spádových území, mj. i ve vztahu k dojížděcí do zaměstnání. V rámci uvedené spádovosti hraje zvláštní roli příslušnost k územním obvodům orgánů státní správy a samosprávy, která prošla v posledních letech zřetelnými změnami, aniž by byla ovlivněna ve větší míře dopravní obslužnost.

V rámci správněvědního rozboru se pozornost soustředí na dělbu kompetencí mezi orgány veřejné správy na jednotlivých úrovních a jejich optimalizaci v oblasti dopravní obslužnosti.

Podstatný je především rozdíl mezi městskými aglomeracemi a územím s tradičním osídlením. Tento rozdíl vystupuje do popředí v největší míře ve vztahu k oblastem s nízkou hustotou obyvatelstva. V případě takovýchto oblastí jde o zajištění elementární dopravní obslužnosti při zachování vytčených standardů sítě veřejné dopravy, u aglomerací vystupuje do popředí spíše zajištění potřebné dopravní kapacity. V obou případech je nezbytná vhodná dělba mezi různými dopravními systémy, jejich koordinace a integrace.

Dopravní obslužnost se významně uplatňuje také v úsilí o rovnoměrný rozvoj regionů a zachování vnitřní soudržnosti území ČR. Dopravní obsluha území veřejnou dopravou jako služba by měla plnit určité standardy, které ale nemohou být stejné pro všechny velikosti sídel. Důležitou roli zde hraje také schopnost financovat tuto službu na určité úrovni.

Lze uvést šest základních oblastí významu veřejné dopravy:

1. **Sociální hledisko.** Občan, který nemůže používat individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do školy a školských zařízení, k lékaři, k úřadům, k soudům, do zaměstnání za cenu, která bude pro něj přijatelná.
2. **Prostorové hledisko.** Individuální automobilová doprava je prostorově náročná, zajištění tohoto prostoru, včetně dopravy v klidu, je ve městech velmi obtížný úkol. Ve městech končí často i cesty z regionu.
3. **Ekonomické hledisko.** Veřejná doprava je pro cestující ekonomicky přijatelná.
4. **Ekologické hledisko.** Veřejná doprava jako celek produkuje výrazně méně měrných emisí než individuální automobilová doprava. Pro dobrou ekologickou bilanci na jednotlivých dopravních službách ale potřebuje odpovídající přepravní proudy.
5. **Bezpečnostní hledisko.** Ve srovnání s použitím individuální automobilové dopravy zaznamenává veřejná doprava na přepraveného cestujícího výrazně méně nehod. Velkou roli zde hraje kolejová doprava provozovaná po zabezpečené dopravní cestě.
6. **Vyváženost regionálního rozvoje.** Kvalitní veřejná doprava významně přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji, má vliv např. na zaměstnanost, zabraňuje vysídlování venkovských oblastí.

Obrázek 5: Autobusové nádraží České Budějovice



Zdroj:http://www.casopisstavebnictvi.cz/budova-doc-mercury-ceske-budejovice-s-autobusovym-nadrazim-na-strese-stavby_N336

2 Způsoby financování dopravní obslužnosti

V této kapitole bych se rád zabýval vývojem a současnými možnostmi financování dopravní obslužnosti. Dálková veřejná doprava je financována Ministerstvem dopravy ČR, regionální veřejná doprava je financována prostřednictvím regionálních rozpočtů krajů (donesávna státem cestou okresních úřadů) a městská hromadná doprava je financována z rozpočtů příslušných měst. Veřejné prostředky umožňují samu existenci veřejné hromadné dopravy osob, protože při neexistenci dotací veřejné dopravě z veřejných rozpočtů by tato doprava nepochybně zanikla – došlo by k extrémně nevhodné dělbě práce ve prospěch individuální dopravy se všemi negativními dopady. Podle oficiálních údajů je z veřejných rozpočtů každý rok vydáno na veřejnou dopravu ve formě kompenzace dopravním podnikům více než 20 mld. Kč, nejvíce v oblasti městské hromadné dopravy. Veřejnou linkovou dopravu realizuje v České republice více než 120 dopravců, kteří ročně přepraví více než 300 mil. osob.

2.1 Vývoj financování dopravní obslužnosti

V této kapitole je vhodné pohlédnout do minulosti, jak se postupem času vyvíjelo financování dopravní obslužnosti.

2.1.1 Financování před rokem 1989

I před rokem 1989 byla dopravní obslužnost zajišťována veřejnou železniční dopravou a veřejnou linkovou autobusovou dopravou. V tomto období direktivního způsobu řízení zabezpečoval stát přepravní služby pomocí svých státních organizací – ČSD a ČSAD. Aby stát udržel nízké ceny tarifu, dotoval tyto organizace přímo.

Před rokem 1989 pokrývala území ČR hustá síť autobusových linek, na kterých poskytovali své služby státní podniky ČSAD a byla zde také velmi hustá síť železnic (jedna z nejhustších na světě 0,12 km/km²), kde své služby nabízela ČSD. Všechny aktivity byly hrazeny z tržeb a ze státního rozpočtu a byly řízeny direktivně.

Do roku 1989 se v Čechách dali koupit v podstatě pouze automobily tuzemské výroby a automobily vyrobené v zemích bývalé RVHP, které byly většinou nekvalitní a technicky zaostalé, navíc byly velmi těžko dostupné, v mnoha případech se zájemci o nákup nového vozu museli zapsat do pořadníků a čekat i několik let, než na ně vyšlo pořadí.

Po roce 1989 se tuzemský trh otevřel pro automobilky z celého světa. Pro mnoho lidí se stali dostupnými ojeté automobily dovezené ze zemí západní Evropy. Dováželi se k nám ve značných počtech.

2.1.2 Financování veřejné dopravy od roku 1989 do roku 1994

Se změnou politicko-ekonomických poměrů po listopadu 1989 došlo k zásadním změnám v problematice dopravní obsluhy. Bylo zřejmé, že stávající systém není udržitelný a je nutné ho pečlivě přehodnotit. Dochází tak redukci autobusových i vlakových spojů a následně i k redukci výrazných slev (dělnické a žákovské). Souběžně roste počet osobních automobilů a individuální automobilová doprava způsobuje pokles počtu cestujících ve veřejné dopravě. Zvyšuje se tak ztrátovost spojů a začarovaný kruh redukce veřejné dopravy pokračuje. Při určitém minimálním počtu spojů, zejména v železniční dopravě, hrozí rozpad systému. Aby se snížila celková ztráta osobní dopravy, bylo usnesením vlády č. 332/1990 Sb., zvýšeno jízdné – u železniční dopravy o 100% a u autobusové o 30%. I přes toto navýšení se ztráta z osobní dopravy ještě více prohloubila.

V této době probíhali i legislativní změny. Zákonem č. 576/1990 Sb., byla změněna pravidla hospodaření s rozpočtovými prostředky České republiky a obcí nacházejících se v České republice. Tento zákon upravuje především funkci, postavení a tvorbu státního rozpočtu, státního závěrečného účtu, rozpočtu okresních úřadů a obcí. V tomto zákonu jsou rovněž stanoveny principy hospodaření s rozpočtovými prostředky, vymezuje příjmy a výdaje státního rozpočtu, hospodaření se státními fondy atd. Tento zákon směřuje k posílení finanční soběstačnosti a tím i větší samostatnosti obecní samosprávy při rozpočtovém hospodaření.

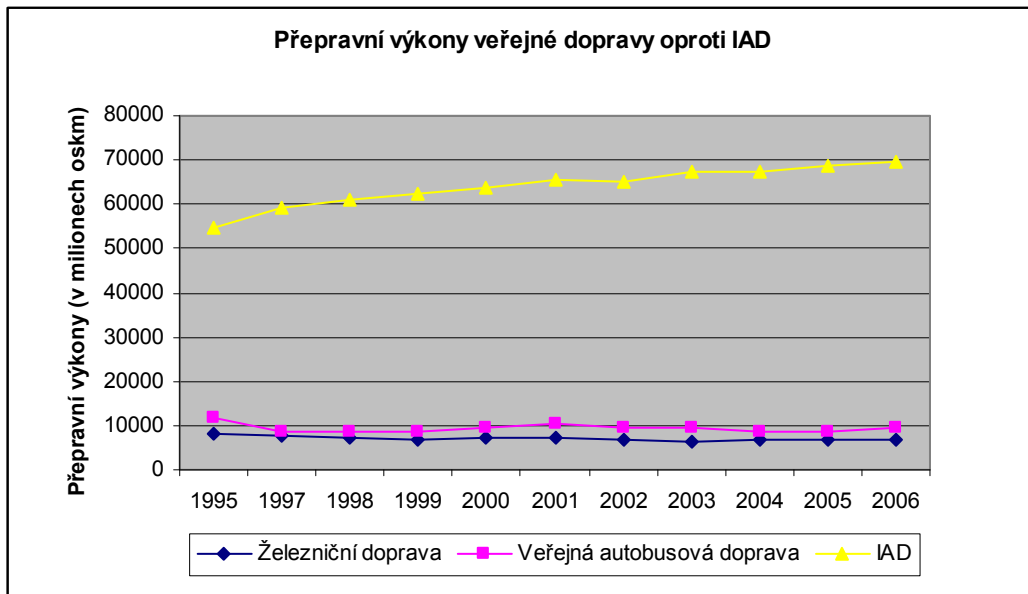
Další podstatnou změnou byla privatizace státní autobusové dopravy – ČSAD. Tato privatizace proběhla v roce 1992 a měla za následek přesunutí autobusové dopravy do soukromé sféry.

K 1.1.1993 došlo k rozdělení ČSFR na Českou republiku a Slovenskou republiku. V rámci dělení republiky musel být rozdělený i federativní majetek. Tomuto dělení neunikly ani ČSD. Ty byly zákonem č. 625/1992 Sb., o zániku státní organizace Československé státní dráhy, rozděleny na České dráhy s.o. (ČD) a Železnici Slovenskej republiky (ŽSR) a oficiálně tak zanikly ČSD s.o.

I přes tyto kroky byla veřejná doprava ztrátová a dopravci tak byli nucen k další redukci spojů. Hlavní podíl na této ztrátě mělo hlavně zvyšování cen občanského jízdného a s tím odbourávání výrazných slev jízdného, zvyšování cen paliv a energie a také celková liberalizace cen, které tak rostly rychleji, než tržby.

Počet spojů klesl v letech 1989-1994 o zhruba 24% procent (počet spojů v roce 1989 byl 112 497, v roce 1994 jich bylo jen 85 700 spojů).

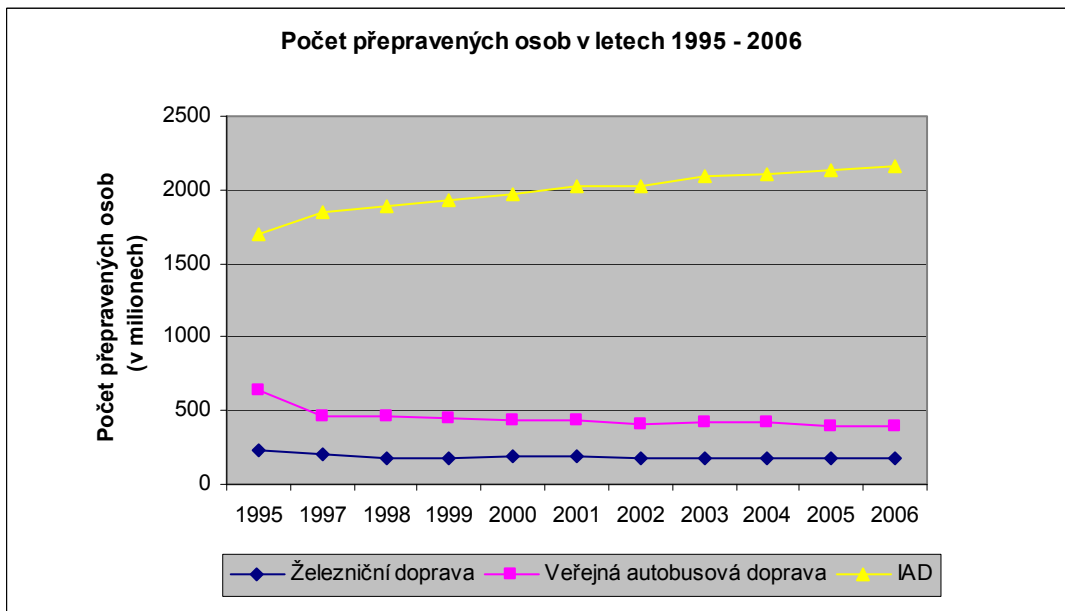
Obrázek 6: Převážní výkony veřejné dopravy oproti IAD



Zdroj: Autor, Statistická ročenka Ministerstva dopravy ČR

Počet osobních automobilů se od roku 1996 zvýšil o téměř 1 milion. I tento fakt potvrzuje nárůst individuální automobilové dopravy na úkor veřejné dopravy.

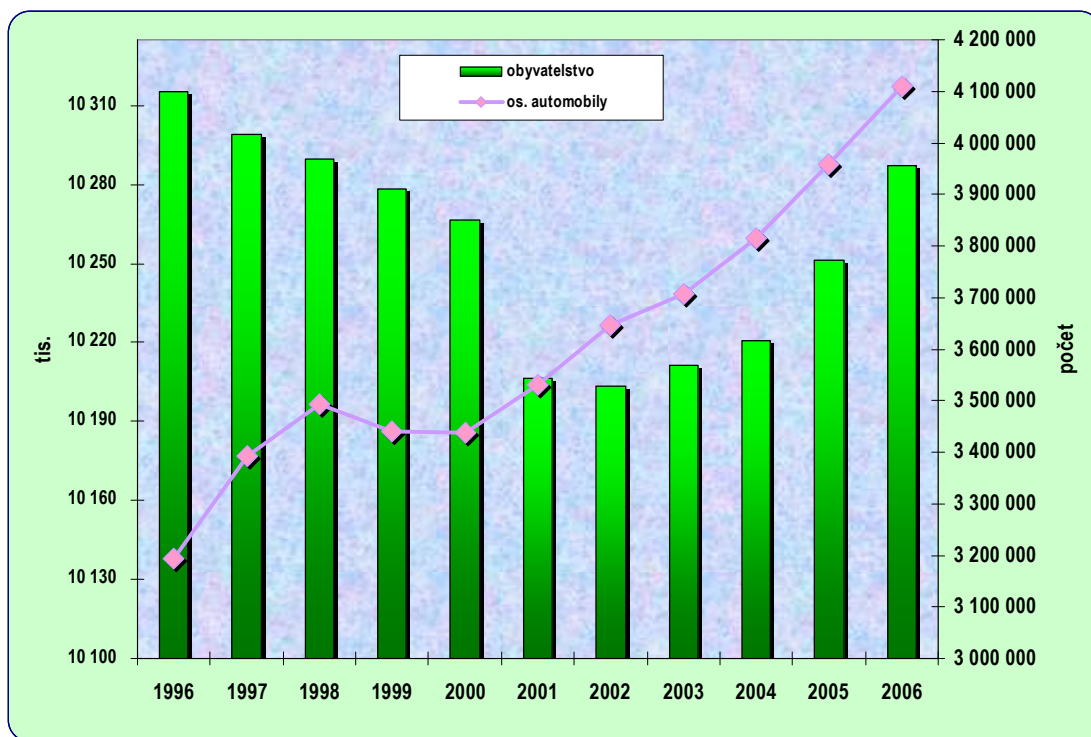
Obrázek 7: Počty přepravených cestujících



Zdroj: Autor, Statistická ročenka Ministerstva dopravy ČR

Z počtu přepravených osob je zřejmé, že nejvíce osob je přepraveno IAD, přičemž počet takto přepravených osob neustále roste proti veřejné dopravě, která má klesající trend.

Obrázek 8: Vývoj počtu osobních automobilů



Zdroj: převzato ze Statistické ročenky Ministerstva dopravy ČR

Z tohoto grafu vyplývá, že v přepravních výkonech dominuje individuální automobilová doprava, která vykazuje rostoucí tendenci na úkor snižování přepravních výkonů veřejné dopravy.

2.1.3 Financování veřejné dopravy od roku 1994 - 2003

Situace již začala být neúnosná. Neexistovala žádná právní úprava ohledně veřejné dopravy navíc Česká republika jako stát přidružený k EU potřeboval sladit legislativu s legislativou EU. Z těchto důvodů schválil parlament roce 1994 nové zákony, a to č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a č. 266/1994 Sb., o drahách.

Zatímco zákon o drahách spíše formuluje pravidla při provozování drážní dopravy a problematiku „závazku veřejné služby“ nijak neupravuje, zákon o silniční dopravě se tomuto tématu věnuje. Kromě právního řešení veřejné dopravy tento zákon řeší i podmínky provozování silniční dopravy za účelem podnikání, jakož i práva a povinnosti právnických a fyzických osob s tím spojené a v neposlední řadě i působnost orgánů státní správy v silniční dopravě. Tímto zákonem vznikly nové instituce - dopravní úřady na referátech dopravy a silničního hospodářství okresních úřadů.

Dopravní úřady

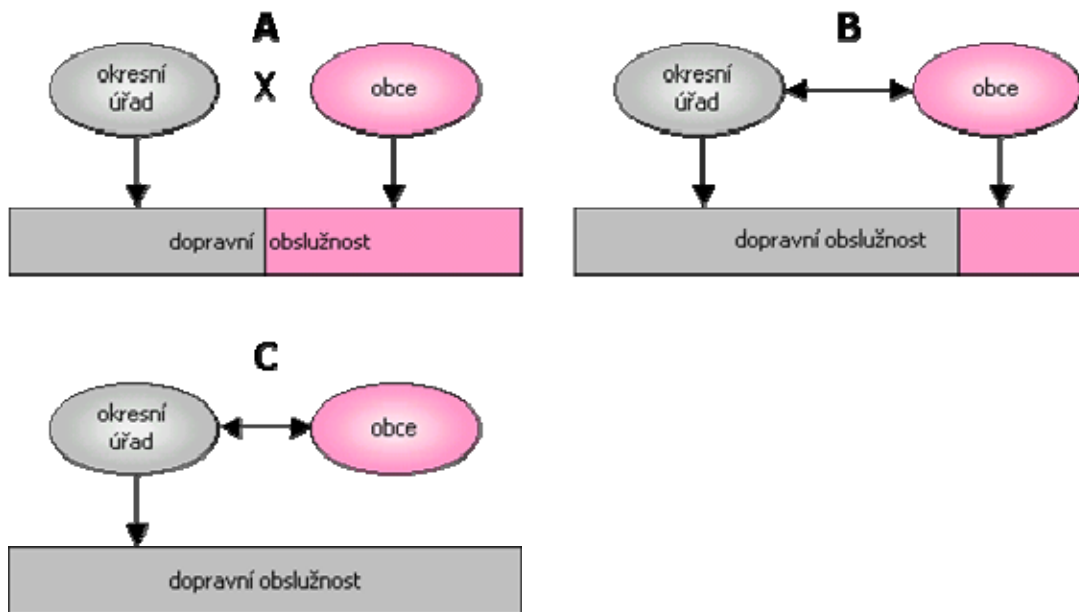
Tyto úřady vznikly v okresních městech. Měli pravomoc udělovat licence, bez nichž nelze autobusovou dopravu provozovat. Pro oblast výkonů ve veřejném zájmu je důležité:

1. Dopravní úřad může vázat udělení licence na atraktivní, tedy více rentabilní linku, na provoz ztrátové linky o kterou by jinak nebyl zájem.
2. Když dopravní úřad nevystačí s licencemi, může na základě správního rozhodnutí přikázat provozování veřejné služby dopravci (na dobu nejdéle šesti měsíců, potom by musel vyhledat nového dopravce nebo zvýšit částku dotací za provádění dopravních výkonů ve veřejném zájmu).

Následující schéma zobrazuje několik příkladů graficky:

- **Příklad A** – Okresní úřad nespolupracuje s obcemi ohledně dopravní obslužnosti. Rozsah základní dopravní obslužnosti v řadě případů nesplňuje ani základní parametry nezbytné dopravní obslužnosti a obce jsou nuceny financovat své základní dopravní potřeby ze svých rozpočtů;
- **Příklad B** - mezi Okresním úřadem a obcemi dochází ke koordinaci požadavků a společnému financování základní dopravní obslužnosti, která tvoří podstatnou část dopravní obslužnosti (naznačeno šedou barvou) a obce si připlácí pouze malou část spojů;
- **Příklad C** – Okresní úřad ve spolupráci s obcemi stanoví veškerou dopravní obslužnost a financuje ji celou.

Obrázek 9: Možnosti účasti obcí na dopravní obslužnosti



Zdroj: http://www.organizator.cz/vhd_praxe.htm

Tento zákon se přiblížil normám platným v EU a po doplnění o prováděcí předpisy a v dalších letech po následných novelizacích se stal důležitým prvkem harmonizace zákonů mezi ČR a EU.

V tomto zákoně je ovšem spousta mezer a nedefinovaných termínů, které nebyly dodnes uspokojivě definovány. Výklad těchto termínů je tak dost nejednoznačný a lze si je vyložit odlišně. Konkurenční boj, soupeření o autobusové linky a absence státní dopravní politiky způsobila, že se postupem času vytvořily v jednotlivých okresech velmi rozmanité systémy organizace a financování dopravní obslužnosti.

Vznikly tak značné regionální rozdíly. Pro stanovení výše státního příspěvku neexistovala jednotná metodika a kritérium počtu obyvatel okresu nebylo u tohoto druhu účelové dotace použitelné. Objektivnější ukazatel - počet dotovaných kilometrů, byl sice sledován, ovšem opět nejednotným způsobem. Okresní úřady tak zpravidla nárokovaly finanční prostředky ze státního rozpočtu podle objemu ztrát vykazovaných dopravci. Systém financování tak vznikl na základě silných subjektivních vlivů a schopností jednotlivých okresů.

Rozdíly ve finančních vztazích k 76 okresům nebyly natolik patrné, aby se staly předmětem vzájemného porovnávání. Navíc byly v některých případech eliminovány např. přerozdělováním územně vyrovnávací dotace, vytvářením speciálních fondů, apod.

Zcela jiná situace nastala v okamžiku, kdy se tyto „zvykové“ finanční toky staly základem pro stanovení příspěvku jednotlivým krajům ve státním rozpočtu pro rok 2003. Rozdíly ve výši příspěvku pro jednotlivé kraje jsou značné. Další podstatnou změnou byl výměr MF ČR č. 09/1994 Sb., která změnila stanovení ceny jízdného ve veřejné dopravě, kdy se ustoupilo od maximální ceny a přešlo se k věcnému usměrňování této ceny. Tímto je možné zvýšit cenu jízdného dle nákladů dopravce až o 30%. Paradoxem však je, že tuto možnost využilo v roce 1994 pouze 10% autodopravců.

2.1.4 Financování veřejné dopravy po roce 2003

Od 1.1.2003 došlo k zániku okresních úřadů, jejich pravomoci převzaly krajské úřady.

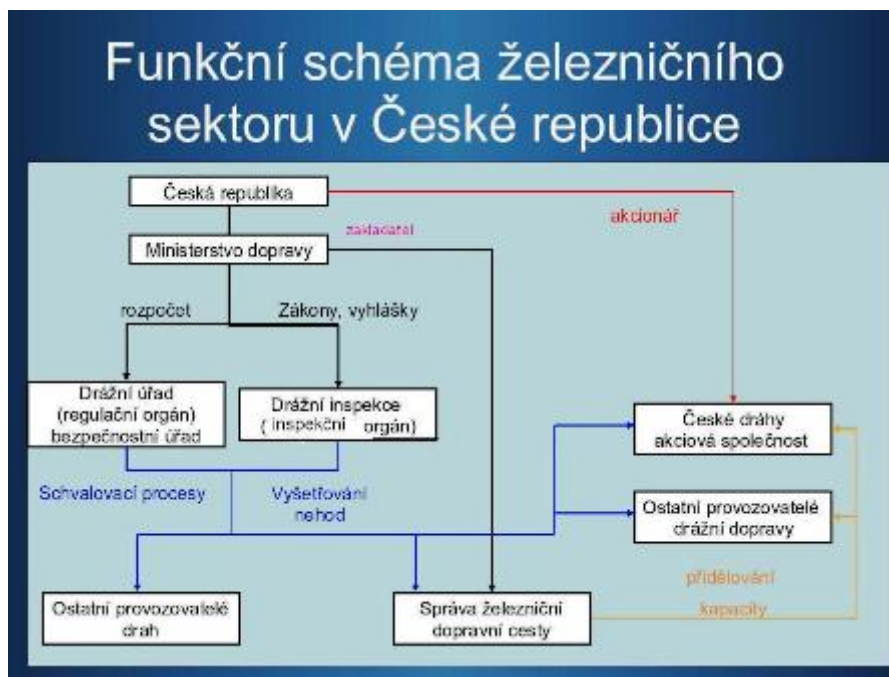
V této době se stává důležitým faktorem ve veřejné dopravě proces regionalizace. Proto od 3. ledna 2005 bylo zároveň provedeno několik regionalizačních kroků, v rámci nichž byly:

- finanční prostředky na úhradu kompenzací dopravcům převedeny na kraje, a to jako část společné částky přidělené těmto vyšším územně-samosprávným celkům v rámci rozpočtového určení daní;
- zrušena povinnost alokace určité minimální částky pro účely veřejné dopravy, rozsah dopravní obsluhy území veřejnou dopravou stanovuje zastupitelstvo kraje;
- Ministerstvo dopravy ČR zrušilo účelové rozdělení prostředků na železniční a silniční dopravu.

Transformace ČD, s.o.

Ve stejné době, jako vznikají krajské úřady, dochází dle zákona č.77/2002 Sb., i k transformaci ČD, s.o., ze které vznikají dvě nové společnosti – ČD, a.s. (České dráhy akciová společnost) a SŽDC, s.o. (Správa železniční a dopravní cesty státní organizace). Důvodem této transformace byly železniční balíčky EU, tedy soubor směrnic, které mají za cíl liberalizaci železniční dopravy v Evropě a tím vzniku konkurenčního prostředí v železniční dopravě.

Obrázek 10: Schéma železničního sektoru v ČR



Zdroj: http://www.mdcz.cz/cs/Drazni_doprava/drazni_doprava.htm

Toto schéma bylo platné do 1. prosince 2007, kdy došlo vyčlenění společnosti ČD Cargo, a.s. jako dřívější organizační složky ČD, a.s., která v současné době provozuje pouze osobní dopravu. V současné době je ČD Cargo, a.s. dceřiná společnost ČD, a.s., do budoucna se však uvažuje o dalších strukturálních změnách, kterými je případné sloučení ČD Cargo, a.s. se společností ZSSK Cargo, a.s., není vyloučena ani případná privatizace.

Železniční balíčky:

➤ 1. železniční balíček

Železničním balíčkem je označován souhrn návrhů nové, resp. novelizace stávající, legislativy Evropské unie, příp. další opatření, iniciovaný Evropskou komisí v rámci svých pravomocí s vlivem na evropský železniční trh. „Prvním železničním balíčkem“ se rozumí soubor čtyř směrnic upravujících oblast rozvoje železnic společenství, přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za její užívání a ověřování bezpečnosti, interoperability konvenční železniční sítě a vydávání licencí železničním podnikům.

Prvním železničním balíčkem se rozumí soubor směrnic:

- **Směrnice 2001/12/ES**, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.
- **Směrnice 2001/13/ES**, kterou se mění směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům.

- **Směrnice 2001/14/ES**, o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti.
- **Směrnice 2001/16/ES**, o interoperabilitě trans-evropského konvenčního železničního systému.

➤ 2. železniční balíček

Počátkem roku 2002 přijala Evropská komise výchozí návrh právních předpisů, nazývaný „druhý železniční balíček“, zaměřený na budoucí rozvoj evropských železnic, pod společným označením: integrovanému evropskému železničnímu prostoru. Nový železniční balíček je zaměřen na oblast zlepšení bezpečnosti v železniční dopravě, rozvinutí základních principů interoperability, vytvoření Evropské železniční agentury, urychlení otevírání železničního nákladního trhu a zapojení EU do mezivládní organizace OTIF. Druhý železniční balíček se skládá z těchto směrnic:

- **Směrnice 2004/49/ES** o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, vybírání poplatků za užívání železniční infrastruktury a o ověřování bezpečnosti.
- **Směrnice 2004/50/ES** pozměňující směrnici 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnici 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému.
- **Směrnice 2004/51/ES** pozměňující směrnici 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství.
- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 881/2004/ES** o založení Evropské železniční agentury.

➤ 3. železniční balíček

Třetí železniční balíček, který EK předložila v březnu 2003, úzce navazuje na druhý železniční balíček s tím, že Evropská komise a členské státy chtějí v rámci třetího železničního balíčku upravit i některé dílčí problematiky, které požadoval Evropský parlament upravit již v rámci projednávání druhého železničního balíčku.

Železniční balíček obsahuje následující návrhy právních předpisů:

- **Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007** ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě, s platností od 3.12.2009.

- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/58/ES** ze dne 23. října 2007, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění železniční infrastruktury, s platností od 4.12.2007.
Transpoziční lhůta směrnice je do 4. června 2009 a u čl. 1 odst. 2, 5, 6 a 7 do 1. ledna 2010,
- **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES** ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství, s platností od 4.12.2007.
Transpoziční lhůta směrnice je do 4. 12.2009 a účinnost postupně od 4.12.2010 (rejstříky, licence a osvědčení strojvedoucím v přeshraniční dopravě), a od 4.12.2017 - plná účinnost směrnice (licence a osvědčení pro všechny zbývající strojvedoucí).
- **Návrh směrnice Rady o Dohodě mezi Sdruženími evropských železnic (CER) a Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) o některých podmínkách využívání mobilních pracovníků poskytujících služby v přeshraničním interoperabilním režimu** - cílem návrhu směrnice je inkorporace Dohody mezi Sdružením evropských železnic a Evropskou federací pracovníků v dopravě o některých podmínkách využívání mobilních pracovníků poskytujících služby v přeshraničním interoperabilním režimu do komunitárního práva. Návrh byl předložen na základě postupu podle článku 139 Smlouvy ES, který upravuje možnost, aby dialog sociálních partnerů na úrovni Společenství vedl ke smluvním vztahům, včetně uzavření dohod. Odstavec 2 citovaného článku pak opravňuje signatáře takové dohody požádat společně Komisi o podání návrhu na vydání rozhodnutí Rady, kterým by byla uzavřená dohoda začleněna do komunitárního práva.
Návrh směrnice upravuje pracovněprávní problematiku doby odpočinku, doby odpočinku v místě a mimo místo bydliště, týdenní doby odpočinku, přestávek v práci či doby řízení.
 - a. Denní odpočinek v místě bydliště - návrh stanoví, že se jedná o dobu nejméně 12 po sobě jdoucích hodin v období 24 hodin. Jednou za 7 dní může být tato doba zkrácena max. na 9 hodin).

- b. Denní odpočinek mimo místo bydliště – tímto odpočinkem je nutno rozumět odpočinek, který mobilní pracovník nemůže trávit v místě bydliště. Doba je stanovena na min. 8 po sobě jdoucích hodin v období 24 hodin. Po denním odpočinku mimo místo bydliště musí následovat odpočinek v místě bydliště.
- c. Týdenní odpočinek – je stanoven nárok mobilního pracovníka na minimální nepřetržitý odpočinek v délce 24 hodin za každé období 7 dnů. Dále je stanoven každoroční nárok mobilního pracovníka na 104 období odpočinku v délce 24 hodin, včetně 52 týdenních odpočinků o délce 24 hodin, včetně 12 dvojitých odpočinků (o délce 48 hodin a denní odpočinek o délce 12 hodin) včetně sobot a nedělí a dále včetně 12 dvojitých odpočinků (o délce 48 hodin a denní odpočinek o délce 12 hodin) bez záruky zařazení sobot a nedělí.
- d. Doba přestávky - je odlišně stanovena pro strojvedoucí a doprovodný personál. V případě strojvedoucího je stanovena ve dvou variantách (30 a 45 minut) v závislosti na délce pracovní doby, přičemž část přestávky by měla být mezi třetí a šestou hodinou práce. Tato úprava se nepoužije, pokud jsou dva řidiči, a podmínky poskytnutí přestávky se řídí právem členského státu. Pro doprovodný personál je doba přestávky stanovena na 30 minut při pracovní době delší než 6 hodin.
- e. Doba řízení - mezi dvěma denními odpočinky nesmí být delší než 9 hodin při denní službě a 8 hodin při noční službě. Za období dvou týdnů smí doba řízení činit max. 80 hodin.

2.2 Financování veřejné dopravy z pohledu zadavatele veřejné dopravy

Financování veřejné dopravy pohledu zadavatele veřejné dopravy (kraje, státu zastoupeného Ministerstvem dopravy ČR), lze rozdělit do čtyř částí, které musí být vzájemně provázány a společně tvořit ucelený systém. Jedná se o následující složky:

1) Provozní kompenzace pro oblast veřejné dopravy

Rozhodovací pravomoc v oblasti vyplácení kompenzací dopravcům je v naprosté většině regionalizována. ČR je v tomto ohledu v reformách významně dále, než některé sousední země, kde poskytování subvencí do veřejné dopravy je doposud více centralizováno, zatímco objednávka je regionalizována.

Příkladem může být jak Slovensko, kde regiony poskytují kompenzace dopravcům zatím po přechodné období v rámci přeneseného výkonu státní správy, tak Rakousko i další státy.

Český právní řád ne vždy jednoznačně stanovuje odpovědnost jednotlivých úrovní veřejné správy za zajištění dopravní obsluhy území, a proto se jeví z hlediska současné právní úpravy potřebné jasněji explicitně stanovit odpovědnosti jednotlivých subjektů veřejné správy, tak aby nemohlo docházet k případným výkladovým nejasnostem ve věci odpovědnosti jednotlivých subjektů.

Stát zajišťuje prostřednictvím smluv o závazku veřejné služby dopravní obsluhu území dálkovou dopravou, a to pouze v oblasti drážní dopravy, segmentu rychlé regionální a meziregionální dopravy zpravidla kategorie rychlík a expres. Tyto případy jsou pak ponechány na dohodách jednotlivých krajů bez potřebné provázanosti s věcně souvisejícím systémem dálkové drážní dopravy.

Dopravní obsluha území regionální dopravou je objednávána kraji nebo obcemi v samostatné působnosti. Kraje zajišťují základní dopravní obslužnost svého územního obvodu a obce ostatní dopravní obslužnost, ačkoliv se obecně toto vymezení odpovědnosti jeví jako neostré a vzájemně se překrývající. Zatímco železniční doprava, jejíž operační rádius je zpravidla větší, není na obecní úroveň z hlediska financování zpravidla regionalizována, rozdílně podle regionů asi 0-20 % nákladů na dopravní obsluhu autobusovou regionální dopravou. Sumární odpovědnost regionů a obcí je tak značná, protože finanční ingerence dosahuje výše téměř 20 mld. Kč.

V současné době tedy nejsou předem vymezeny zdroje, ze kterých bude veřejná doprava financována, neboť jsou součástí obecných daňových výnosů jednotlivých úrovní veřejné správy bez účelové vázanosti těchto prostředků na systém veřejné dopravy.

Výše finančních dotací jednotlivým obcím je určena zákonem č. 243/2000 Sb. a jeho novelizacemi č. 492/2000 Sb., 483/2001 Sb., 387/2004 Sb., 1/2005 Sb., 377/2007 Sb. Podle aktuálně platného znění zákona o rozpočtovém určení daní se rozděluje krajům 8,92 % a obcím 21,4 % z celostátního hrubého výnosu sdílených daní, kterými jsou:

- daň z přidané hodnoty,
- daň z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti a funkčních požitků,
- daň z příjmů fyzických osob vybírané srážkou podle zvláštní sazby,
- daň z příjmů fyzických osob,
- daň z příjmů právnických osob.

V souvislosti s přijetím zákona 1/2005 Sb. se stát vzdal povinnosti zajišťovat dopravní obslužnost. Tímto zákonem byla zvýšena krajům náležící částka z výnosu daní téměř na trojnásobek (z 3,1 % na 8,92 %) a současně jim bylo dovoleno (nikoliv nařízeno) dopravu vykonávanou ve veřejném zájmu z prostředků kraje dotovat. Záleží na rozhodnutí jednotlivých krajů, jakým způsobem a na jakou dopravu budou přispívat. Kraje budou vybírat nejvýhodnějšího dodavatele této služby veřejnou obchodní soutěží. Stejně bude postupovat i stát, pokud se rozhodne dotovat dálkou osobní železniční dopravu, do které dosud směřovalo 25 % státních příspěvků do veřejné osobní železniční dopravy.

Koeficienty velikostních kategorií obcí jsou uvedeny v příloze č. 2 zákona (viz. Tabulka 2).

Tabulka 2: Koeficienty postupných přechodů a násobky postupných přechodů

Obce s počtem obyvatel od - do obyvatel	Koeficienty postupných přechodů	Násobek postupných přechodů
0 – 300	1,0000	1,0000 x počet obyvatel obce
301 – 5000	1,0640	300 + 1,0640 x počet obyvatel z počtu obyvatel přesahujících 300
5001 – 30000	1,3872	5300,8 + 1,3872 x počet obyvatel z počtu obyvatel obce přesahujících 5000
30001 a více	1,7629	39 980,8 + 1,7629 x počet obyvatel z počtu obyvatel obce přesahujících 30 000

Zdroj: zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, příloha č. 2

Celkové procento, kterým se ostatní obce podílejí na části celostátního hrubého výnosu daní se stanoví pomocí zlomku, v jehož čitateli se uvede násobek přepočítacího koeficientu pro ostatní obce uvedený v tabulce č. 3 a celkového počtu obyvatel ostatních obcí, a ve jmenovateli součet násobků příslušných přepočítacích koeficientů uvedených v tabulce č. 3 a počtu obyvatel připadajících na hlavní město Prahu, Plzeň, Ostravu, Brno a na ostatní obce.

Procento, kterým se hlavní město Praha, Plzeň, Ostrava a Brno podílejí na procentní části celostátního hrubého výnosu daní se vypočte jako součet:

- a. poměru celkové výměry katastrálních území obce k celkové výměře katastrálních území všech obcí, vyjádřeného v procentech a násobeného koeficientem 0,03;
- b. poměru počtu obyvatel obce k počtu obyvatel všech obcí, vyjádřeného v procentech a násobeného koeficientem 0,03;

- c. poměru násobku příslušného přepočítacího koeficientu uvedeného v příloze č. 3 k tomuto zákonu a připadajícího na hlavní město Prahu, Plzeň, Ostravu nebo Brno a počtu obyvatel hlavního města Prahy, Plzně, Ostravy nebo Brna k součtu násobků příslušných přepočítacích koeficientů uvedených v příloze č. 3 k tomuto zákonu a počtu obyvatel připadajících na hlavní město Prahu, Plzeň, Ostravu, Brno a na ostatní obce, vyjádřeného v procentech a násobeného koeficientem 0,94.

Tabulka 3: Přepočítávací koeficienty obcí

	Přepočítávací koeficient
Praha	4,2098
Plzeň	2,2573
Ostrava	2,2573
Brno	2,2573
Ostatní obce	1,0000

Zdroj: zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, příloha č. 3

Finanční rámec veřejné dopravy je z velké části věcí samosprávných subjektů. V některých okolních státech, například v Německu jsou určeny konkrétní daně, ze kterých má být veřejná doprava financována. Přitom je v Evropě obvykle přijímáno, aby pro financování veřejné dopravy byly používány zdroje, které vytvořila individuální automobilová doprava.

2) Investiční financování obnovy vozidel veřejné osobní dopravy

Provázání mezi body 1. a 2. by měly ve standardním ekonomickém prostředí tvořit odpisy, které jsou uznatelnou položkou pro kompenzace. Řada vozidel je ale již odepsaných, a prostředky z nejrůznějších důvodů nebyly v dostatečné míře akumulovány.

Dynamický cenový vývoj vozidel v závislosti na jejich požadované kvalitě rovněž zapříčinil, že akumulace prostředků z odpisů nepostačuje na finanční krytí nákupu nových vozidel. V oblasti autobusové dopravy existuje institut tzv. přiměřeného zisku, jehož použití je vázáno na investice do vozidel. Pro účely pořízení vozidel je navíc možné získat určité prostředky i ze státních programů na obnovu vozidel. V železniční dopravě se velmi dlouho na obnovu vozového parku nepřispívalo, nyní se ovšem tento stav změnil, a tak je případ od případu poskytována garance státu za úvěry, která z věcného hlediska nahrazuje formálně nízkou stabilitu smluvních vztahů pro jednotlivé dopravní služby, umožňuje dopravcům v případě jednorázového poskytnutí pořídit vozidla a splácet je následně z každoročních kompenzací.

Tyto úvěry jsou poskytovány buď Evropskou investiční bankou (EIB), nebo Evropskou společností pro financování železničních vozů (EUROFIMA). Pro rok 2006 byl poprvé připraven program podpory obnovy a modernizace regionálních drážních vozidel, který je analogický k programům podpory v linkové autobusové a městské hromadné dopravě.

Celková úroveň podinvestování je značná, proto je vhodné uvažovat využití privátního kapitálu.

Praktický vývoj řešení této problematiky je v jednotlivých druzích veřejné dopravy odlišný. Zejména v železniční dopravě jsou provozována extrémně zastaralá vozidla. Například kumulované investice do kolejových vozidel za posledních 5 let dosáhly pouze 78% kumulovaných odpisů za stejné období, a to při velice vysokém průměrném stáří a odepsanosti provozovaných vozidel ve srovnání s jinými státy. Velké rozdíly v meziročním srovnání u investic do vozového parku navíc v oblasti železniční dopravy ukazují na obtížnosti v kontinuálním investování do oblasti drážních vozidel.

U regionální silniční veřejné dopravy je problém částečně řešen, i když ne zcela plošně, úroveň v jednotlivých regionech a segmentech trhu je odlišná. Výše podpory na obnovu vozového parku autobusů je poskytována formou fixní částky, která je stanovena do výše max. 30% pořizovací ceny autobusů bez DPH a je odstupňována podle délky autobusu.

Stávající programy na obnovu vozidel se mohou dostat do problémů s nedovolenou veřejnou podporou a systémově neřeší zejména problematiku železniční dopravy, naopak mohou být v některých případech významným činitelem způsobujícím rigiditu trhu. Ani v ostatních oblastech veřejné dopravy není podpora dostatečně systematická a postihuje jen část subjektů. Tyto programy jsou hodnoceny pozitivně, protože odstartovaly obnovu vozového parku, avšak současně je kritizováno pomalé tempo této obnovy.

Důležitým faktorem pro obnovu starších vozidel je zájem státu na ekologizaci veřejné dopravy a zlepšení přístupnosti veřejné dopravy občanům s omezenou schopností pohybu a orientace.

3) Provozní financování údržby infrastruktury pro veřejnou dopravu

Tato problematika je řešena v dokumentu Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury (dále jen GEPARDI). Je však třeba ukázat provázanost obou dokumentů i mezi jednotlivými složkami financování, potřebnými pro správnou funkci veřejné dopravy. Z věcného hlediska je souvislost zřejmá. Kvalitně udržovaná dopravní cesta je nezbytným předpokladem pro správnou funkci veřejné dopravy.

Z finančního hlediska tvoří provázání mezi body 1. a 3. uživatelské poplatky za dopravní cestu. V některých evropských státech (Velká Británie, Německo) se předpokládá, že uživatel bude platit veškeré náklady na údržbu používané infrastruktury, jinde je financování kombinované, částečně z uživatelských poplatků, částečně přímo z veřejných rozpočtů. Obvyklým modelem je úhrada variabilních nákladů infrastruktury prostřednictvím uživatelských poplatků a úhrada fixních nákladů přímo ze státního rozpočtu, resp. státního fondu dopravní infrastruktury.

Stanovení hlediska pro výpočet fixní a variabilní části nákladů je však obtížné a z různých pohledů se může lišit. Odborným problémem zůstává skutečnost, že náklady na zajišťování správné funkce optimální infrastruktury mají vzhledem k dopravnímu výkonu stupňovitý charakter, a ne vždy stejná metodika výpočtu fixních nákladů. Výsledkem je, že zatímco železniční dopravci platí nejvíce, poměrná suma prostředků získaných z uživatelských poplatků, a tedy i krytí nákladů, je vlivem menšího počtu přepravních jednotek které se pohybují po síti výrazně menší v oblasti železniční dopravy.

4) Investiční financování výstavby a modernizace dopravních cest pro veřejnou dopravu

Mezi body 1. a 4. je zásadní souvislost věcná, protože pro správnou funkci systému je kvalitní dopravní infrastruktura neodmyslitelná. Infrastrukturní poplatky, stejně jako v ostatních státech EU, však nemohou krýt velkou část investičních potřeb dopravní infrastruktury. Tímto problémem se dále zabývá strategický dokument GEPARDI, který se též zabývá otázkou využití fondů EU pro financování dopravní infrastruktury.

Kromě dotací z fondů EU lze financovat modernizaci pozemních komunikací a výstavbu nových ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI s.o.). Účelem Fondu je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Kromě vlastního financování výstavby a údržby Fond dále poskytuje příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na dopravní infrastrukturu.

Další možností financování dopravní infrastruktura je Operační program Doprava - připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007-2013. Operačním programem Doprava jsou realizovány zejména dopravní aspekty hlavních strategických cílů Národního rozvojového plánu. OP Doprava je zaměřen na sledování priorit evropského a nadregionálního významu, přičemž je v jejich plnění komplementární s dopravními intervencemi v rámci Regionálních operačních programů.

OP Doprava je zároveň zaměřen na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005-2013 a dalšími strategickými dokumenty. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázeno i respektováním cílů udržitelného rozvoje.

Specifickými cíli OP Doprava jsou:

- výstavba a modernizace sítě TEN-T a sítí navazujících,
- výstavba a modernizace regionálních sítí drážní dopravy,
- výstavba a rozvoj dálniční sítě a sítě silnic I. třídy mimo TEN-T,
- zlepšování kvality dopravy a ochrany životního prostředí z hlediska problematiky dopravy,
- výstavba a modernizace důležitých dopravních spojení na území hl. m. Prahy.

Vedle toho bude rovněž nutné uvést do souladu plánování infrastrukturních investic do veřejné dopravy s problematikou vlastnictví infrastruktury. Koncepční dokumenty veřejné dopravy se obvykle zaměřují na zajištění provozních kompenzací, v nichž se infrastrukturní investice převážně nepromítají. Naopak koncepční dokumenty rozvoje sítí věnují značnou pozornost zajištění infrastruktury pro zvládnání expanzivního nárůstu individuální automobilové dopravy. Pro řešení této problematiky je významná problematika dopravních sítí pro regionální dopravu.

Tato problematika souvisí i s vlastnictvím infrastruktury, zatímco objednávka je z rozhodující míry regionalizována, výsledné dopravní zatížení se z velké části realizuje na státem vlastněné infrastruktuře. Protože ji v mnohých případech využívá i dálková doprava, bude tato otázka relevantní i v dalších letech a bude třeba toto rozhraní řešit zpracováním konkrétních nároků veřejné dopravy na infrastrukturní opatření, v závislosti na způsobu objednávky dopravních výkonů.

2.3 *Financování z pohledu dopravce*

Nyní je vhodné nastínit si současnou situaci, ve které se nachází dopravce veřejné dopravy.

2.3.1 Náklady

Doprovce má náklady, které musí vynaložit na provoz. Tyto náklady se dají rozdělit na:

- a. Vlastní náklady podniku.** Vlastní náklady podniku představují spotřebu kapitálu a práce v podobě součtu tzv. materiálových nákladů jako nákladů „zvěcnělé práce“ (spotřeba materiálu a zboží v ceně pořízení, spotřeba energie, nakupované služby a odpisy), mezd a ostatních osobních nákladů včetně sociálního a zdravotního pojištění a ostatních nákladů (finanční náklady především náklady za použití cizích zdrojů – náklady kapitálu a přímých daní – daně z příjmů, aj.)
- b. Náklady na nákup nových vozidel.** Ve veřejné linkové autobusové dopravě existují programy na obnovu vozového parku dopravců jezdících ve veřejném zájmu. Co se týče železniční dopravy, podobný program neexistuje. Čas od času je však ČD, a.s. poskytnuta státní záruka na úvěr, a to buď u Evropské investiční banky (EIB) nebo u společenství EUROFIMA.
- c. Náklady na dopravní infrastrukturu.** Tyto náklady se váží k železniční dopravě, která má povinnost hradit finanční částku za použití dopravní infrastruktury. Tato cena je maximální a je regulována věstníkem Ministerstva financí ČR.
- d. Ostatní.** Náklady plynoucí z ostatních činností, kterými mohou být například provozování nedotované dopravy nebo provozování doplňkových činností.

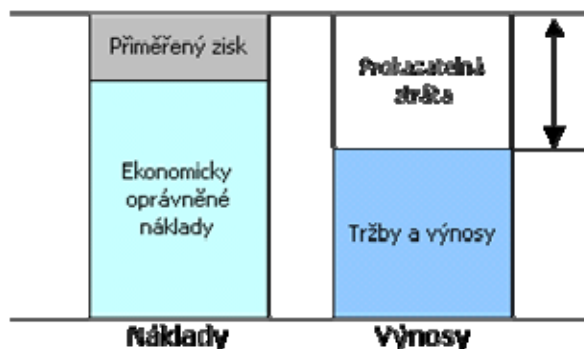
2.3.2 Výnosy

Na druhé straně jsou pak příjmy, které kryjí náklady dopravce a vytváří zisk.

1) Příjem z tržeb jízdného. Částka, kterou dopravce vybere od cestujících. Výše této částky je věcně usměrněna a dopravce se k ní zavazuje podpisem smlouvy s krajem, popř. Ministerstvo dopravy ČR.

2) Státní úhrady. Jedná se o kompenzace za to, že se dopravce zavázal vykonávat veřejnou službu. Výše této dotace je odvozena od výše vlastních nákladů podniku, ke kterým je připočten přiměřený zisk, ovšem jsou odečteny tržby a výnosy. Výše státní úhrady je tak vyšší prokazatelné ztráty.

Obrázek 11: Státní úhrady za provozování veřejné dopravy



Zdroj: <http://www.organizator.cz/img/03.gif>

3) **Jiné příjmy.** Provozování veřejné dopravy není téměř vůbec ziskové, proto je třeba, aby se dopravce zaměřil i na jiné oblasti. Těmito oblastmi mohou být:

- **Provozování linkové dopravy, která nespadá do oblasti veřejné dopravy.** Tato linková doprava je pro dopravce více výnosná, protože není podřízen závazku veřejné služby, tudíž jeho tarif není věcně usměrněný a navíc jízdní řád může uzpůsobit dle počtu přepravujících se cestujících.
- **Doplňkové činnosti.** Těmito činnostmi jsou míněny takové činnosti, které dopravní podnik provozuje kromě městské a příměstské dopravy. Dle stanov se jedná o tyto služby:
 - **Zájezdová autobusová doprava,**
 - **Autobusová doprava speciálního charakteru** – např. odvoz dětí na školou povinné plavání apod.
 - **Silniční automobilová nákladní doprava,**
 - **Opravy motorových vozidel včetně měření emisí,**
 - **Opravy a údržba výstroje elektrických trakčních vozidel,**
 - **Opravy karoserií,**
 - **Vyučování řízení motorových vozidel,**
 - **Průmyslové mytí autobusů,**
 - **Koupě zboží za účelem dalšího prodeje a prodej,**
 - **Reklamní, inzertní a propagační činnost,**
 - **Práce stavebními stroji a zařízeními,**
 - **Pořádání rekreací dětí a dospělých,**
 - **Poskytování software (smluvní prodej nebo vlastní),**

- **Výstavba, montáž, opravy nebo rekonstrukce pevných trakčních zařízení,**
 - **Opravy a údržba elektrických strojů, přístrojů a zařízení,**
 - **Provozování čerpacích stanic s palivy a mazivy.**
- **Mimořádné výnosy** – výnosy z pojistných akcí, odškodnění případů z pojišťoven;
 - **Výnosy z pokut** – soudně řešené případy černých pasažérů a vymáhání pokut ať srážkami tak i exekucí;
 - **Ostatní speciální výnosy** – např. Z odepsaných pohledávek, z kursových zisků;

3 Harmonizace ekonomických podmínek

Současný systém dopravní obslužnosti není dokonalý, a to jak pro zadavatele dopravní obslužnosti (Stát reprezentovaný ministerstvem dopravy ČR, kraj), tak i pro dopravce, který plní závazek veřejné služby. Zadavatel veřejné služby je nucen vybrat si pouze jeden z nabízených druhů dopravy, navíc je ekonomicky omezen. Zcela z logických důvodů si pak vybere levnější z nabízených druhů dopravy – zpravidla veřejnou linkovou autobusovou dopravu.

Z výše uvedeného vyplývá, že provozovatel veřejné drážní dopravy je při zadávání dopravní obslužnosti území znevýhodněn, jeho konkurenceschopnost vůči veřejné linkové autobusové dopravě je téměř nulová a železniční dopravce je zpravidla nucen dopravu (zejména regionální) utlumit. Zároveň je zakřivený i trh železniční dopravy, kdy je prakticky nemožný vstup nového dopravce na trh osobní drážní dopravy. Z této situace se nabízí několik východisek, nejvhodnějším by pak bylo harmonizování ekonomických podmínek.

Jedná se o soubor opatření, která mají za úkol zajistit stejnou výchozí pozici všem druhům dopravy. Tyto opatření se dají rozdělit do 4 skupin:

- Úhrady nákladů za použití dopravní infrastruktury;
- Regulace cen tam, kde nefunguje fair konkurence;
- Úhrady výkonů ve veřejném zájmu;
- Zhodnocení specifických fiskálních podmínek (daně).

V současné době je snaha o harmonizaci, a to jak na úrovni EU, tak i na národní úrovni, ovšem i přes tyto snahy není veřejná doprava plně harmonizovaná. Hlavní devizou harmonizace ekonomických podmínek je, že při docílení stejné výchozí pozice pro všechny dopravce, tedy v případě, že dojde k narovnání trhu, pak dojde i k posílení konkurence. To bude mít za následek snižování nákladů jednotlivých dopravců i zadavatelů veřejné dopravy (krajů, Ministerstva dopravy ČR) a navíc dojde i k rozšíření záběru dopravní obslužnosti, protože dopravci budou konkurencí nuceni k provozování dopravy i na méně rentabilních linkách.

3.1 Úhrady nákladů za použití dopravní infrastruktury

Základem je, aby se oddělil vlastník infrastruktury od provozovatele. Tím se vyrovnají podmínky přístupu na trh jednotlivých druhů doprav – dosáhneme zvýšení oborové konkurence. Hlavním problémem však zůstává, jak zvýšit mezioborovou konkurenci. A v tomto bodě je s v současné době největší problém.

Železniční dopravce musí vynaložit mnohem větší náklady za použití infrastruktury, než jeho konkurenti podnikající v autobusové dopravě. Dokud se rozdíly v tomto bodě nezmenší, nebudou podmínky pro všechny dopravce stejné.

3.1.1 Individuální automobilová doprava

Vlastníkem pozemních komunikací je:

- **Ministerstvo dopravy ČR** – Vlastní dálnice, rychlostní komunikace a silnice I. třídy. Výkonem vlastnických práv je ovšem pověřeno Ředitelství silnic a dálnic a.s.;
- **Kraj** – Vlastní a spravuje silnice II. a III. třídy;
- **Obce** – vlastní místní komunikace;
- **Fyzická nebo právnická osoba** – vlastník účelových komunikací.

Z výše uvedeného se dá soudit, že základní myšlenka oddělení majitele infrastruktury a provozovatele je splněna. Ovšem úhrada poplatků za použití infrastruktury je neúměrně nižší oproti veřejné drážní dopravě. Individuální automobilová doprava v současné době platí tyto poplatky:

- **Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla tzv. povinné ručení** (viz. níže)
- **Dálniční známka** - Dálniční známky nebo také nálepky, jak se oficiálně tyto typy kuponů nazývají, slouží k předplacení vybraných úseků českých dálnic a rychlostních silnic.

Tabulka 4: Ceník dálničních známek v roce 2008

rok 2008	Roční	Měsíční	sedmidenní	denní
X < 3,5 t	1000 Kč	330 Kč	220 Kč	-
3,5 < 12 t	8000 Kč	2200 Kč	750 Kč	-
X > 12 t	el. mýtné	el. mýtné	el. mýtné	el. mýtné

Zdroj: www.dalnice.com/doprava/poplatky/znamky.htm

Místo dálničních známek plánuje Ministerstvo dopravy ČR od ledna 2009 zavést elektronické viněty. Osobní auta tak budou stejně jako kamiony hlídat mýtné brány. Viněty mají mít velikost 3 x 5 centimetrů a měly by se umísťovat za přední sklo na stejné místo jako dálniční známky. Viněty se budou dobíjet na benzínových stanicích, přesná doba platnosti těchto vinět zatím nebyla stanovena.

Obrázek 12: Elektronická viněta pro osobní automobily



Zdroj: <http://www.novinky.cz/clanek/136470-konec-dalnicnich-znamek-osobni-auta-budou-hlidat-mytne-brany.html>

3.1.2 Veřejná linková autobusová doprava

Vlastník infrastruktury je stejný jako u Individuální automobilové dopravy. Dopravce v autobusové dopravě v současné době má v současné době tyto poplatky vztažené k infrastruktuře:

- **Elektronické mýto** – platí však pouze tehdy, je-li trasování linek vedeno dálnicí nebo rychlostní komunikací
- **Silniční daň** – daň z provozování dopravy pro cizí účely. Od daně jsou podle § 3 zákona o silniční dani osvobozena vozidla zabezpečující zpravidla linkovou osobní vnitrostátní dopravu. Pojem zpravidla je splněn, pokud více než 80% kilometrů z celkového počtu kilometrů ujetých ve zdaňovacím období je ujeté v linkové osobní vnitrostátní dopravě. Silniční daň se tedy platí tehdy, jsou-li linky na komerční bázi – nedotované.

- **Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidla tzv. povinné ručení** - patří mezi povinně smluvní pojištění - jeho sjednání je povinností majitele vozidla, provozovaného na veřejných komunikacích. Povinnost uzavřít „povinné ručení“ vyplývá ze zákona 168/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Povinné ručení kryje škody způsobené vozidlem – tj. věcné škody, škody vzniklé na zdraví nebo usmrcením včetně nákladů na léčení zraněných, škody, které mají povahu ušlého zisku a účelně vynaložené náklady na právní zastoupení pojištěného. V případě nesplnění povinnosti uzavřít pojištění odpovědnosti z provozu vozidla hrozí jeho majiteli pokuta až do výše 20.000,-Kč. Ten, kdo neuzavře pojistku a způsobí svým vozidlem škodu na majetku nebo na zdraví, bude muset navíc hradit veškerou škodu z vlastních prostředků. Největší finanční náhrady přitom často nevyplývají z poškození majetku, ale ze škod vzniklých na zdraví, kdy výše náhrady škody může dosáhnout závratných částek.

V současné době je minimální výše limitů plnění stanovena na 18 mil. Kč pro škodu na majetku bez ohledu na počet poškozených a 35 mil. Kč pro škodu na zdraví na každého zraněného či usmrceného.

Škoda, která uvedený limit přesáhne, je nárokována na pojištěném. Kromě minimálních základních limitů je též možné uzavřít povinné ručení se zvýšenými limity pojistného plnění (škoda na majetku/škoda na zdraví), např.:

- 50 mil. Kč/50 mil. Kč
- 70 mil. Kč/70 mil. Kč
- 100 mil. Kč/100 mil. Kč

Sjednání těchto vyšších limitů minimalizuje riziko pojištěného na úhradu části škody z vlastních prostředků.

Povinné ručení kryje i škody vzniklé v zahraničí – dokladem o tom je tzv. zelená karta. Územní rozsah pojištění je uveden na její zadní straně.

3.1.3 Veřejná drážní doprava

Vlastníkem železniční infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty státní organizace (SŽDC s.o.) a to zákonem č 77/2002 Sb., který rozděluje České dráhy, s.o. na České dráhy a.s. a SŽDC s.o. V blízké budoucnosti ještě dojde k přesunu asi 10 000 zaměstnanců ČD, a.s. pod SŽDC, s.o. a tím k úplnému oddělení vlastníka a provozovatele dráhy dle nařízení Evropského společenství. Dojde tak k „rovným“ podmínkám na trhu železničních dopravců. V uvozovkách proto, že ČD, a.s. budou mít stále dominantní postavení na trhu.

Doprovce v drážní dopravě je povinen platit poplatek za použití infrastruktury. Tato cena je věcně usměrněná, maximální. Její hodnota a způsob jejího výpočtu se každý rok mění a změny jsou uvedeny v cenovém věstníku Ministerstva financí ČR. Tento způsob výpočtu je platný od 1.1.2008.

$$C_m = C_1 + C_2 \quad (2)$$

$$C_1 = S_1 \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R$$

$$C_2 = Q/1000 \times (S_2 \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n$$

a. na tratích bez trakčního vedení:

$$C_m = (S_1 \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R) + Q/1000 \times (S_2 \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n$$

b. na tratích s trakčním vedením:

$$C_m = (S_1 \times L_E + S_{1C} \times L_C + S_{1R} \times L_R) + Q/1000 \times (S_2 \times L_E + S_{2C} \times L_C + S_{2R} \times L_R) \times n \times e$$

kde

C_m - maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu;

C_1 - maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu vztažená k provozování dopravní cesty (řízení provozu);

C_2 - maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jedním vlakem pro sjednanou dopravní trasu vztažená k zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty);

S_1 - cena za 1 vlkm jako podíl ceny za provozování dopravní cesty (řízení provozu) na jeden vlakový kilometr;

- S_{1E} -na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému
- S_{1C} -na ostatních tratích dráhy celostátní
- S_{1R} -na dráhách regionálních

S_2 - cena za 1000 hrtkm pro příslušný druh vlaku daná jako podíl ceny za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty) za tisíc hrubých tunových kilometrů;

- S_{2E} -na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému
- S_{2C} -na ostatních tratích dráhy celostátní
- S_{2R} -na dráhách regionálních

L - vzdálenost jízdy vlaku v kilometrech zaokrouhlená na celé km nahoru;

- L_E -na tratích dráhy celostátní zařazených do evropského železničního systému
- L_C -na ostatních tratích dráhy celostátní
- L_R -na dráhách regionálních

Q - hrubá hmotnost vlaku v tunách, zjištěná;

- **pro nákladní vlak:** jako součet hmotností železničních kolejových vozidel zařazených do vlaku (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových hnacích vozidel) a hmotnosti a hmotnosti přepravovaných věcí, osob a živých zvířat v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru
- **pro osobní vlak osobní přepravy:** jako součet hmotností železničních kolejových vozidel (hnacích vozidel, železničních vozů, jiných kolejových vozidel na vlastních kolech včetně hmotnosti nezavěšených postrkových hnacích vozidel) a hmotnosti přepravovaných věcí a cestujících (počet míst k sezení x 0,08) v tunách zaokrouhlený na celé tuny nahoru

n - koeficient zohledňující použití vozidel s naklápací skříní;

e - koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích.

Jede-li vlak po obou typech tratí (s trakčním vedením a bez trakčního vedení) vypočte se maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní nebo drah regionálních jako součet maximální ceny za použití dopravní cesty na trati bez trakčního vedení podle písm. a. a na trati s trakčním vedením podle písm. b.³

³ Cenový věstník Ministerstva financí ČR 14/2007

Tabulka 5: Výnosy z jednotlivých poplatků za rok 2007

Druhy výnosů	Výnosy za rok 2007 v mil. Kč
Výnosy z mýta	5565
Výnosy z dálničních známek	2300
Výnosy ze silniční daně	5430
Poplatky za použití železniční dopravní cesty	1500

Zdroj: Autor, údaje jsou orientační

Osvobození od placení silniční daně pro linkové autobusy zvýhodňuje linkové autobusy oproti vlakům. Osobní železniční doprava platí za použití železniční dopravní cesty asi 1,5 mld. ročně, což ji vážně znevýhodňuje při výběrovém řízení na dopravní obslužnost některých lokálních tratích. V roce 2007 platil motorový osobní vlak 7,36 Kč za vlakový kilometr, zatímco linkový autobus je od silniční daně osvobozen.

Řešením tohoto problému by mohlo být:

- **Zrušení poplatků za použití železniční dopravní cesty pro osobní dopravu** – toto opatření by srovnalo výchozí pozici mezi veřejnou linkovou autobusovou dopravou a veřejnou železniční dopravou, vznikly by ovšem nerovnosti v železniční dopravě, kdy by všechny ostatní subjekty působící na tomto trhu tento poplatek hradit musely.
- **Zavedení poplatků za použití pozemní komunikace pro linkové autobusy** – toto opatření by srovnalo výchozí pozici mezi veřejnou linkovou autobusovou dopravou a veřejnou drážní dopravou, a navíc by došlo k narovnání nerovností v silniční dopravě, kdy by platily všechny subjekty, kromě IAD, stejně.
- **Zpoplatnění pozemních komunikací všech tříd pro IAD** – IAD v současné době neplatí žádné konkrétní poplatky za použití infrastruktury (pomineme-li jízdu po dálnicích a vybraných rychlostních komunikacích). Přitom při současném počtu osobních automobilů zatěžují pozemní komunikace nejvíce. Proto by bylo vhodné, aby IAD platila stejně vysoké poplatky, jako hradí silniční nákladní doprava. Aby poplatky byly spravedlivé, měli by být vztaženy na vzdálenost, kterou vozidlo skutečně ujede, na kubaturu vozidla a především na emise, které vozidlo produkuje. Měla by to tedy být fixní částka na 1 km.

Vyvstává ovšem další problém – jak zajistit regulérní sčítání najetých kilometrů a hlavně jak předejít podvodům s přetáčením tachometrů. Řešení tohoto problému by mohla být zamýšlená elektronická viněta, kterou chce Ministerstvo dopravy ČR zavést v roce 2009, prozatím na již zpoplatněné úseky dálnic a rychlostních komunikací, později i na zbylé komunikace.

Tabulka 6: Srovnání výše uživatelských poplatků, ceny údržby a investičního objemu u jednotlivých druhů dopravy v roce 2004

Řádek	Infrastrukturní poplatky[mld. Kč]	Silniční doprava	Železniční doprava	Poznámka
1	Poplatek za použití železniční dopravní cesty		5,806	Příjem SŽDC, uživatelské poplatky z osobní dopravy činí asi 1,488 mld. Kč
2	Spotřební daň z minerálních olejů (procentní část, jejímž příjemcem je SFDI+kraje)	13,052 (většina této částky proudí ze silniční dopravy, z železniční lze odhadnout 2 mld.Kč)		V roce 2004 bylo ještě 20% spotřební daně příjmem SFDI, od roku 2005 je 9,1% příjmem SFDI, zatímco zbývající část obdrží kraje pro účely správy silnic II. a III. třídy.
3	Dálniční známky	2,681		Výnos z dálničních známek (příjem SFDI)
4	Silniční daň (autobusy veřejné dopravy zpravidla neplatí)	5,514		Výnos ze silniční daně (příjem SFDI)
5	Celkem	27,051		Součet předchozích řádků 1-4
6	Provozní náklady infrastruktury a údržba	11,922*	11,415	* k tomu je nutno připočíst náklady na <u>místní komunikace</u> (např. částku 1,77 mld. Kč z rozpočtu hl.m. Prahy), telematiku, popř. na dopravní policii (analogie řízení provozu v železniční dopravě)
7	Souhrnné náklady provozních nákladů infrastruktury a údržby	23,337		Součet z předchozí řádky 6
8	Investiční náklady infrastruktury	30,097**	12,054***	** ze SFDI 23,260 mld. Kč *** ze SFDI 10,750 mld. Kč Zbývající část financování: fond národního majetku, prostředky z EU, dotace ze státního rozpočtu, úvěry atd.

Zdroj: SFDI, SŽDC, oficiální statistika MD

Tato tabulka ukazuje, kolik jednotlivé druhy dopravy odevzdaly za 1 rok státu a na straně druhé kolik stát investoval za 1 rok do jednotlivých druhů doprav, tedy do dopravní infrastruktury, již je vlastníkem. Z tabulky je jasně patrné, že do silniční infrastruktury stát investuje více finančních prostředků

3.2 Regulace cen tam, kde nefunguje fair konkurence

Regulace cen je nezbytná, jestliže analýza trhu prokáže, že hospodářská soutěž na určitém trhu je neúčinná. Regulační zásah může být relativně mírný, jako je např. povinnost, aby byly ceny za volbu operátora přiměřené, nebo mnohem přísnější, jako je např. povinnost, aby byly ceny nákladově orientovány, a byly tak plně odůvodněny tam, kde není hospodářská soutěž dostatečně silná a nemůže tak bránit neúměrně vysokým cenám. Zejména firmy s významnou tržní silou by se měli vyvarovat stlačování cen v jehož důsledku rozdíl mezi jejich cenami a cenami účtovanými konkurencí není odpovídající pro zajištění udržitelnosti hospodářské soutěže – dochází k deformaci trhu. Když vnitrostátní regulační orgán provádí kalkulaci nákladů, je žádoucí umožnit přiměřenou návratnost vloženého kapitálu, přičemž se upraví hodnota kapitálu tam, kde je to nezbytné pro zohlednění průběžného ocenění aktiv a účinnost provozu. Metoda úhrady nákladů by měla být přizpůsobena okolnostem a zohledňovat potřebu zvyšovat účinnost a podporovat trvalou hospodářskou soutěž a maximalizovat výhody pro spotřebitele – uživatele veřejné dopravy.

3.2.1 Veřejná linková autobusová doprava

Veřejná linková autobusová doprava je v současné době částečně liberalizována. Vykonávat veřejnou linkovou autobusovou dopravu sice může každý dopravce, který splní podmínky pro provozování linkové dopravy (viz. výše), přihlásí se do výběrového řízení a uspěje. I přesto zde funguje státní regulace, a to proto, že v současné době pouze jeden dopravce provozuje určitou linku. Z toho důvodu v případě deregulace by daný dopravce nebyl nucen udržet takto nízkou cenu. Tato regulovaná cena jízdného je věcně usměrněná a je součástí tzv. TOP tarifu.

TOP tarif:

$$„k = \frac{N + Z}{T + D} \times n \quad (3)$$

Vzorec (1) vyjadřuje koeficient, kterým se upraví věcně usměrněná cena plného jízdného na základě přílohy 6 Věstníku Ministerstva financí ČR, a kde:

N = ekonomicky oprávněné náklady linkové dopravy za rok 2006

Z = přiměřený zisk odpovídající podmínkám roku 2006

T = tržby celkem bez DPH za linkovou dopravu v roce 2006

D = úhrada prokazatelné ztráty poskytnutá z rozpočtů krajů, obcí za plnění smlouvy o závazku veřejné služby

n = roční růst provozních nákladů roku 2008 ve výši 1,083⁴

Proto by v rámci deregulace veřejné linkové autobusové dopravy bylo vhodné provést některé z následujících opatření:

- a. rozdělit přepravní výkony na jednotlivých linkách mezi více dopravců** – tímto krokem by se zvýšila konkurence na dané lince, byla by zaručena nízká cena jízdného i bez státního zásahu a navíc by s velkou pravděpodobností klesly náklady krajských úřadů na veřejnou dopravu,
- b. udělit licenci více dopravcům na stejnou linku** - dopad této varianty je pak stejný jako výše.

3.2.2 Veřejná drážní doprava

V oblasti veřejné drážní dopravy mají v současné době stále dominantní postavení České Dráhy, a.s. To je důvod, proč je tento trh zakřivený a proč je zde nutná státní regulace. V této oblasti je však plánovaná liberalizace. Tu mají zajistit výše zmíněné železniční balíčky. Aplikace železničních balíčků by měla oslabit současnou pozici Českých drah a.s. a tím usnadnit přístup na trh i ostatním subjektům, kteří by měli zájem provozovat osobní železniční dopravu. Zároveň probíhá transformace ČD, a.s., která má vést až k privatizaci osobní dopravy.

Navíc by měla proběhnout další výběrová řízení na získání licence k provozování železniční dopravy na daných tratích. Tato řízení jsou v současné době jediné řešení, jak posílit konkurenci v železniční dopravě.

V současné době je veřejná drážní doprava regulována tarifem TR 10.

⁴ Cenový věstník Ministerstva financí ČR 14/2007, strana 11

Tarif TR 10:

$$„N + Z - D \geq T$$

Věcně usměrňované ceny vykalkulované za jednotlivé kategorie vlaků musí odpovídat vzorci (1), kde:

N - ekonomicky oprávněné náklady na provozování veřejné vnitrostátní železniční osobní dopravy (pouze přeprava osob) a provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty pro veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu předcházejícího roku zvýšené o prokazatelné náklady na vstupech běžného roku. Do ekonomicky oprávněných nákladů nelze zahrnout náklady na zpětný leasing.

Z - přiměřený zisk vztahující se k provozování veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy odpovídající podmínkám roku běžného roku

T - plánované tržby za železniční vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu (jízdné, příplatku uplatňované k jízdnému pro vlaky vyšší kvality, za místenku, lehátko, lůžko, cenné známky k průkazkám na slevu apod.) za běžný rok bez DPH

D - dotace poskytnutá ze státního rozpočtu, státních fondů či rozpočtů krajů a obcí, popř. prostředky hrazené z jiných zdrojů, na provozování železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravy a na dopravní cestu železniční veřejné osobní dopravě na běžný rok.⁵

3.3 Úhrady výkonů ve veřejném zájmu

Dopravce dostane zaplacený náklady, které mu vznikly plněním služby ve veřejném zájmu. Tyto náklady se nazývají prokazatelná ztráta a zmíněny jsou výše. K těmto nákladům pak zadavatel dopravní obslužnosti připočítá přiměřený zisk, s ohledem na výši výnosů.

Kraj získává finance na zajištění dopravní obslužnosti z obecných daňových výnosů jednotlivých úrovní veřejné správy bez účelové vázanosti těchto prostředků na systém veřejné dopravy, proto v současné době nejsou předem vymezeny zdroje, ze kterých bude veřejná doprava financována. Výše finančních dotací jednotlivým obcím je určena zákonem č. 243/2000 Sb., a jeho novelizacemi č. 492/2000 Sb., 483/2001 Sb., 387/2004 Sb., 1/2005 Sb., 377/2007 Sb.(viz výše).

⁵ Cenový věstník Ministerstva financí ČR 14/2007, strana 10

Tabulka 7: Úhrady výkonů ve veřejném zájmu, veřejná drážní doprava

Kraje	Ujeté km podle jízdního řádu (tis. km)	Úhrada prokazatelné ztráty (tis.Kč)	Jízdní výkony ve tis. vlkm	Smluvní cena za 1 km v rámci DO (Kč)
Moravskoslezský	7 379	528 479	7 374	91,69
Jihomoravský	8 163	426 992	8 163	89,98
Ústecký	8 661	388 705	8 447	66,83
Plzeňský	5 176	312 000	5 176	60,27
Praha		165 972	2 865	58,01
Středočeský	13 345	760 000	13 345	56,86
Vysočina	4 515	248 000	4 515	55,32
Karlovarský	2 809	154 072	2 797	54,63
Zlínský	3 974	206 810	3 974	52,40
Královehradecký	6 053	288 419	6 051	52,05
Pardubický	5 152	258 407		50,15
Olomoucký	6 129	293 445	6 129	49,21
Jihočeský	6 296	299 339	6 271	47,54
Liberecký	4 419	196 359	4 133	44,43
Součet ČR	82 072	4 527 000	79 240	

Zdroj: Dop MD 10-01 2006 Roční výkaz o dopravní obslužnosti území kraje

V této tabulce lze vidět, kolik finančních prostředků jednotlivé kraje vloží do dopravní obslužnosti (rok 2006) veřejnou drážní dopravou. Z tabulky vyplývá, že největší cenu za 1 km dopravního výkonu platí Moravskoslezský kraj, nejméně naopak platí Liberecký kraj. Nejvíce objednaných výkonů měl kraj Středočeský, nejméně zase kraj Karlovarský.

Tabulka 8: Úhrady výkonů ve veřejném zájmu, veřejná linková autobusová doprava

Kraje	Ujeté km podle jízdního řádu (tis. km)	Úhrada prokazatelné ztráty (tis.Kč)	Jízdní výkony v tis. vozokm	Smluvní cena za 1 km v rámci DO (Kč)
Ústecký	10 587	200 944	10 632	35,11
Praha	4 990	111 625	5 389	34,45
Karlovarský	6 644	111 826		32,01
Jihočeský	18 542	336 862		31,29
Liberecký	11 662	179 063	11 662	30,86
Plzeňský	13 340	244 000	13 346	30,41
Středočeský	41 495	569 627	41 495	29,76
Moravskoslezský	29 671	325 144	29 929	28,74
Zlínský	22 302	222 289	22 721	28,60
Vysočina	15 101	220 634		28,40
Královehradecký	14 801	194 971		28,02
Pardubický	12 405	180 293		27,45
Jihomoravský	31 209	392 829		27,17
Olomoucký	16 992	255 246		26,50
Součet ČR	208 246	3 545 352	135 173	

Zdroj: Dop MD 10-01 2006 Roční výkaz o dopravní obslužnosti území kraje

Tato tabulka ukazuje úhrady výkonů ve veřejném zájmu vykonané veřejnou linkovou autobusovou dopravou za jednotlivé kraje. Z této tabulky jasně vyplývá, že nejvíce za 1 km dopravního výkonu platí Ústecký kraj, nejméně naopak kraj Olomoucký. Nejvíce objednaných výkonů měl kraj Středočeský, nejméně Praha.

3.4 Zhodnocení specifických fiskálních podmínek (daně)

Vytvoření daňových úlev pro dopravce, jejichž daňová zátěž je vyšší v jiných oborech, a tudíž složená daňová kvóta je pro tyto dopravce neúnosná. Dopravci jsou v současné době zatíženi těmito daněmi:

3.4.1 Spotřební daň

Spotřební daň je nepřímá daň, kterou zavádí stát za účelem regulovat cenu určitých komodit na trhu. Účelem může být buď zvýšit příjmy státního rozpočtu (jako je tomu například u pohonných hmot) nebo snížit prodávané množství škodlivého zboží (tabák, alkohol).

Spotřební daň v České republice

V České republice jsou předmětem daně tabák, alkohol a pohonné hmoty (tvoří většinou více jak 50 % ceny zdaněného zboží). Zdaňovací období pro tuto daň je jeden měsíc, pokud ale v tomto měsíci nevznikne povinnost k dani, nemusí se podávat daňové přiznání. Plátcí daně jsou výrobci a provozovatelé tzv. daňových skladů. Poplatníky jsou pak kupující výrobku, daň je obsažena v ceně výrobku, jako je tomu například i u DPH. Od roku 2006 vykonává její správu Celní úřad, do konce roku 2005 správu vykonával Finanční úřad.

Při nákupu zboží, na které je uplatňována spotřební daň, dochází k tzv. dvojímu zdanění, neboť se platí daň z přidané hodnoty i spotřební daň.

Tabulka 9: Spotřební daň na pohonné hmoty

Palivo	Daň (Kč/litr)
Motorová nafta	9,95
Benzín	11,85

Zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Spot%C5%99ebn%C3%AD_da%C5%88

Spotřební daň má v sobě jistou disharmonii, neboť ne všechny druhy dopravy jsi povinni platit. Od spotřební daně z minerálních olejů je osvobozena letecká doprava a to proto, že sazby této daně jsou v jednotlivých státech odlišné a pro některé letecké dopravce by mohla být daňová zátěž neúnosná. Letecká doprava však zatěžuje životní prostředí ze všech druhů dopravy nejvíce, a proto by dle pravidla „zaplat, co jsi znečistil“ měla platit největší daň.

- a. Řešením této disharmonie by mohlo být snížení této daně pro dopravce vykonávající závazek veřejné služby, kterého by bylo odstupňováno dle emisí výfukových plynů a hlavně dle přístupu jednotlivých dopravců k ekologickým druhům pohonu.
- b. Další možností, i když méně reálnou by bylo zavedení celosvětové rovné spotřební daně pro leteckou dopravu.

3.4.2 Silniční daň

K silniční dani se přiznávají silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla jestliže se používají k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. Silniční daň upravuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. K této dani se přiznávají silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která jsou registrovaná a provozovaná v ČR, jestliže se používají k podnikání nebo k jiné samostatné výdělečné činnosti. Vozidla, jejichž hmotnost je 12 a více tun jsou vždy předmětem daně silniční.

Poplatníci daně

Silniční daň musí hradit fyzické nebo právnické osoby, které vozidlo užívají a jsou zapsány v technickém průkazu jako provozovatelé. Dále pak může být poplatníkem rovněž i osoba, která užívá vozidlo, v jehož technickém průkazu je osoba, která zemřela, zanikla nebo byla zrušena.

Základ daně

Základem daně je:

- **zdvihový objem motoru** u osobních automobilů s výjimkou osobních automobilů na elektrický pohon
- **součet největších povolených hmotností** na nápravy v tunách a počet náprav u návěsů
- **největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav** u ostatních vozidel

Sazby daně

Roční sazba daně se zjistí pro každé vozidlo podle údajů uvedených v technických dokladech vozidla.

Je-li poplatníkem zaměstnavatel, který vyplácí cestovní náhrady svému zaměstnanci za použití jeho vozidla, pak činí sazba daně 25 Kč za každý den použití auta a to jen v případě, kdy je to pro poplatníka výhodnější. Postup při placení záloh nelze u téhož osobního automobilu v průběhu zdaňovacího období měnit.

Tabulka 10: Sazba daně určená počtem náprav a hmotností vozidla

Počet náprav	Hmotnost v tunách	Roční sazba daně v Kč
1 náprava	do 1	1 800
	nad 1 do 2	2 700
	nad 2 do 3,5	3 900
	nad 3,5 do 5	5 400
	nad 5 do 6,5	6 900
	nad 6,5 do 8	8 400
	nad 8	9 600
2 nápravy	do 1	1 800
	nad 1 do 2	2 400
	nad 2 do 3,5	3 600
	nad 3,5 do 5	4 800
	nad 5 do 6,5	6 000
	nad 6,5 do 8	7 200
	nad 8 do 9,5	8 400
	nad 9,5 do 11	9 600
	nad 11 do 12	10 800
	nad 12 do 13	12 600
	nad 13 do 14	14 700
	nad 14 do 15	16 500
	nad 15 do 18	23 700
	nad 18 do 21	29 100
	nad 21 do 24	35 100
nad 24 do 27	40 500	
nad 27	46 200	
3 nápravy	do 1	1 800
	nad 1 do 3,5	2 400
	nad 3,5 do 6	3 600
	nad 6 do 8,5	6 000
	nad 8,5 do 11	7 200
	nad 11 do 13	8 400
	nad 13 do 15	10 500
	nad 15 do 17	13 200
	nad 17 do 19	15 000
	nad 19 do 21	17 400
	nad 21 do 23	21 300
	nad 23 do 26	27 300
	nad 26 do 31	36 600
nad 31 do 36	43 500	
nad 36	50 400	
4 nápravy a více	do 18	8 400
	nad 18 do 21	10 500
	nad 21 do 23	14 100
	nad 23 do 25	17 700
	nad 25 do 27	22 200
	nad 27 do 29	28 200
	nad 29 do 32	33 300
	nad 32 do 36	39 300
nad 36	44 100	

Zdroj: <http://www.finance.cz/dane-a-mzda/informace/majetkove-dane/silnicni-sazby/>

Tabulka 11: Sazba daně určená zdvihovým objemem motoru

Objem motoru	Roční sazba daně
do 800cm ³	1.200Kč
nad 800 cm ³ do 1 250cm ³	1.800Kč
nad 1 250cm ³ do 1 500cm ³	2.400Kč
nad 1 500cm ³ do 2 000cm ³	3.000Kč
nad 2 000cm ³ do 3 000cm ³	3.600Kč
nad 3 000cm ³	4.200Kč

Zdroj: <http://www.finance.cz/dane-a-mzda/informace/majetkove-dane/silnicni-sazby/>

Sazba daně se snižuje o 25% vozům určeným pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě, u náprav a ostatních vozidel, které splňují limity úrovně EURO 2, si sazbu daně poplatník může snížit o 40 %, a to do 31.12.2007. Při splnění EURA 3 a vyšší úrovně se sazba daně snižuje o 48 %, a to do 31.12.2007.

Vozidla, která byla registrovaná v ČR do 31.12.1989 se sazba daně uvedená v tabulkách zvyšuje o 15%.

Osvobození od daně

Do předmětu daně se nezahrnují speciální pásové automobily, zemědělské a lesnické traktory a další vozidla uvedená v zvláštním předpisu. Zcela jsou od daně osvobozena vozidla kategorie L1, která mají méně než čtyři kola zapsaná v technickém průkazu; vozy zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu, které splňují další předpoklady; vozidla na elektrický pohon.

Placení daně a odevzdání daňového přiznání

Za zdaňovací období se považuje jeden kalendářní rok. Daňová povinnost vzniká/zaniká v kalendářním měsíci, kdy se vozidlo začne/přestane používat k podnikatelským účelům. Při změně poplatníka zaniká daňová povinnost stávajícímu poplatníkovi v posledním celém měsíci, kdy vůz používal. Novému poplatníkovi pak začíná daňová povinnost v měsíci následujícím. Daň se počítá součinem jedné dvanáctiny roční daňové sazby a počtu kalendářních měsíců.

Veškeré zálohy, které je povinen poplatník hradit, jsou splatné do 18.4., 17.7., 16.10. a 15.12. Daň, záloha na daň i sleva na dani se za jednotlivá vozidla zaokrouhlují na celé koruny nahoru.

Daňové přiznání se odevzdává do 31.1. kalendářního roku následujícího po uplynutí zdaňovacího období.

3.4.3 Daň z přidané hodnoty (DPH)

Daň z přidané hodnoty (zkratka DPH) tvoří jeden z nejdůležitějších příjmů státního rozpočtu. Jedná se o daň nepřímou, kterou platí zejména koneční spotřebitelé či podnikatelské subjekty, které nemají nárok na odpočet daně. Mezi plátce se počítají právnické a fyzické osoby podnikající v tuzemsku. Jejich obrat za nejbližších nejvýše 12 předcházejících měsíců přesáhne částku 1 000 000 Kč. Plátcem se stává osoba od prvního dne třetího měsíce následujícího po měsíci, ve kterém byl překročen obrat. Přihlášku je nutné podat do 15 dnů po skončení kalendářního měsíce, ve kterém překročila stanovený limit.

Tabulka 12: Sazby daně z přidané hodnoty ve vybraných Evropských státech

STÁT:	Sazby DPH	
	Základní sazba	Snížená sazba
Česká republika:	19%	9%
Malta:	15%	5%
Německo:	19%	7%
Nizozemsko:	16%	6%
Rakousko:	20%	10%
Slovensko:	19%	10%
Švédsko:	25%	12%

Zdroj: http://cs.wikipedia.org/wiki/Da%C5%88_z_p%C5%99idan%C3%A9_hodnoty

Veřejná linková autobusová doprava a veřejná drážní doprava spadají do snížené sazby DPH, tedy 9%.

3.5 Internalizace externích nákladů

Internalizace externích nákladů přímo nespadá do harmonizace ekonomických podmínek, s jednotlivými body je však úzce provázána.

Doprava s sebou totiž přináší řadu soukromých a společenských přínosů a nákladů.

- **Soukromé přínosy** jsou spojeny s přemístěním osob a zboží na určité místo pro uživatele dopravy či majitele zboží.
- **Soukromé náklady** představují finanční částky vynaložené na provoz vozidel či na jízdenky při použití hromadné dopravy. Soukromé přínosy a náklady mají klíčovou úlohu při rozhodování jednotlivých aktérů na dopravním trhu. Rentabilita použití jednotlivých druhů dopravy je odvozena ze srovnání soukromých přínosů a nákladů, a proto přímo ovlivňuje poptávku a nabídku dopravy.
- **Společenské přínosy** jsou spojeny s pozitivním působením dopravy na společnost – tj. na ekonomiku a ekonomický růst.

- **Společenské náklady** pak představují všechny náklady dopravy, které nese společnost (tj. i lidé, kteří nejsou zapojeni v konkrétní dopravní aktivitě). Zahrnují i náklady negativních **vedlejších efektů dopravy**, jako jsou například kongesce, dopravní nehody, poškození zdraví z emisí a hluku, poškození životního prostředí z emisí.

Pokud ceny dopravních aktivit nezahrnují úplně všechny náklady, je alokace zdrojů v dopravním systému neefektivní. Neefektivita je způsobena pokřivením tržního mechanismu – tržní ceny nevysílají správný signál o vzácnosti zdrojů a o skutečných nákladech. Určité zdroje (čisté ovzduší či dopravní komunikace) jsou pak nadužívány. Je to proto, že část nákladů, které nenese výrobce a potažmo spotřebitel daného výrobku či služby, se přenáší také na ty, kteří daný výrobek či službu (v tomto případě dopravu) nespotřebovávají.

Závěry některých ekonomických výzkumů ukazují, že zvláště silniční doprava v městských oblastech neuhrazuje všechny své náklady. Pokud z důvodu nedokonalosti trhu (existence externalit) ceny nezahrnují všechny náklady, je efektivní tuto nedokonalost řešit s využitím ekonomických nástrojů.

Obecně platí, že:

$$\mathbf{SpolN} = \mathbf{SoukN} + \mathbf{EN} \quad (5)$$

Vzorec (5) vyjadřuje vztah mezi společenskými náklady, soukromými náklady a náklady externími, kde:

SpolN - jsou společenské náklady dopravy,

SoukN - jsou soukromé náklady dopravy,

EN - jsou externí náklady dopravy.

Externí náklady neboli externality jsou společenské náklady, které neprochází trhem, jejich původce je neplatí a obvykle tudíž dopadají na celou společnost. Právě doprava je spojena s řadou externích nákladů, které přinášejí náklady celé společnosti. S tím, jak narůstá výkon dopravy, narůstají i tyto negativní dopady na životní prostředí a zdraví obyvatel. Tyto dopady jsou nejen lokální (zdravotní dopady na obyvatele žijící a pohybující se v blízkosti frekventovaných komunikací, především z emisí pevných částic a hluku), ale i regionální, národní a nadnárodní (především emise tzv. skleníkových plynů). Proto se stále větší pozornost věnuje možnostem, jak snížit tyto negativní následky dopravy na všech úrovních jejich působení. Opatření státní správy a samosprávy s cílem ovlivnit objem a strukturu dopravy se obecně označuje jako regulace dopravy.

Internalizace představuje přenesení externích nákladů na jejich původce, což vede k tomu, že uživatel platí všechny náklady a neefektivita popsaná výše je takto odstraněna. Jedná se o ekonomický koncept, jehož smyslem je zvýšit efektivitu ekonomiky. Internalizace externalit má ve svém důsledku pozitivní dopad na ekonomický výstup, lidské zdraví a životní podmínky obyvatel.

Existují dva základní přístupy k řešení externalit:

- **soukromé (liberální) řešení** - vychází z poznatku, že k negativním externalitám obvykle dochází, pokud k ekonomicky využitelným zdrojům (včetně např. čistého vzduchu, společnému prostoru – dopravní komunikaci, atd.) neexistují vlastnická práva. Pokud by ke všem statkům a službám existovala vlastnická práva, automaticky by všechny náklady a přínosy s jejich užíváním spojené byly soukromé.

Například bylo-li by ovzduší někým vlastněno a nabízeno a prodáváno na trhu, bylo by snadné nechat si zaplatit od těch, kteří jej znečišťují. Neexistovaly by tak dopady, které by jejich původci neplatili, a tudíž také žádné externality. Jednoduchým řešením je tak ustanovit vlastnická práva k různým složkám životního prostředí. To však u mnoha případů v reálném světě není možné.

- **veřejné řešení** - zavedení environmentální „pigouviánské“ daně nebo různé dotace. Pigouviánské daně jsou daně uvalené ve výši, která odpovídá rozdílu mezi soukromými a společenskými náklady. Vyrovnají tak cenu na výši, která odráží skutečné náklady, čímž motivují spotřebitele a výrobce, aby vzali do úvahy nejen soukromé náklady, ale také společenské náklady (resp. přínosy, pokud se jedná o pigouviánské podpory – dotace pro aktivity s pozitivními externalitami). Pigouviánské daně jsou daně teoreticky ideální, avšak jejich zavedení do praxe je velmi obtížné.

Kromě Pigouviánských daní je možné využít i jiných nástrojů, např. emisních standardů (environmentální daně). Jsou to daně, které jsou spojeny s negativním dopadem na životní prostředí. Výše sazby daně by se měla rovnat výši environmentální škody a měla by být vztažena bezprostředně na konkrétní škodu. Například škody z motorového vozidla na znečištění ovzduší by měly být zpoplatněny daněmi, které se mění s množstvím emitovaných emisí a podle času a místa vzniku emise. Pokud není základ daně odvozen od škody, ale od „zástupce“ například použitého paliva, toto zdanění nezachytí rozdíly ve výši způsobených externích nákladů, které se mění v čase, místě a zdrojích škod.

V určitých případech takovéto zdanění „zástupce“ může být dokonce horší než nepoužití žádné daně, protože může snížit spotřebu bez zabránění environmentálním škodám.

Je vhodné zdůraznit, že z ekonomického pohledu by regulace dopravy měla vést k internalizaci externích nákladů dopravy, ovšem bez použití dalších nástrojů může regulace paradoxně externí náklady zvýšit či nemusí externí náklady internalizovat plně.

4 Nové směry ve financování dopravní obslužnosti

Individuální automobilová doprava silně zatěžuje životní prostředí a zejména ve městech představuje velký problém. Hromadná doprava naproti tomu dokáže rychle přepravit velké množství lidí, brzdí ji ale nedostatek investic i zastaralý vozový park.

4.1 Právní úprava

Nejdůležitějším krokem je úprava legislativy, která je v současné době nevyhovující. Jak zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, tak zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, plně nedefinují všechny pojmy veřejné dopravy. Nedostatečně je řešena např. otázka definice veřejného zájmu ve veřejné dopravě a jeho rozdělení do smluvní a komerční oblasti. Všemi druhy dopravy se zabývá jen prováděcí předpis, který upravuje oblast přepravního práva v návaznosti na tyto zákony. Uvedené uspořádání není účelné, protože zejména v případě integrovaných dopravních systémů je třeba zajistit, aby regulace týkající se veřejných služeb v silniční a železniční dopravě byla konzistentní. Zlepšit konkurenceschopnost veřejné dopravy měl nový zákon o veřejné dopravě.

4.1.1 Zákon o veřejné dopravě

Zákon by měl pomoci při snižování zátěže životního prostředí z dopravy. To je dáno zejména tím, že lidé budou využívat víc veřejnou dopravu provozovanou moderními vozidly. Navrhovaný zákon může přispět jasným vymezením odpovědnosti, plánováním dopravní obsluhy území a stanovením požadavků kvality. Hlavní část odpovědnosti leží na těch, kteří si veřejnou dopravu objednávají.

Zákon by měl upravit následující roviny veřejné dopravy:

- Významná část zákona by měla jasně definovat působnost jednotlivých orgánů státní správy a samosprávy v rámci dopravního plánování a dalších činností vykonávaných těmito orgány dle zákona o veřejné dopravě. Důraz by měl být zejména kladen na důsledné rozlišení samostatné a přenesené působnosti u územních samosprávných celků, tedy obcí a krajů.
- Objednatelem dopravních služeb může být spolu se subjektem veřejné správy soukromoprávní subjekt. Takovou spolupráci lze zajistit jak formou společně uzavřené smlouvy o veřejné službě, ve které na straně objednatelů figuruje objednatel (subjekt veřejné správy) i soukromoprávní subjekt, tak i formou poskytnutí účelově vázaných prostředků formou smlouvy s účelovým vázáním poskytnuté částky na zajištění konkrétních dopravních služeb. Rozdělení rizik musí být v takovém případě vyřešeno mezi všemi smluvními stranami.

- Objednatel, skupina objednatelů nebo organizace objednatelů mohou zřídit nebo založit organizátora dopravní obsluhy území. Organizátora je možné pověřit plněním úkolů podle tohoto zákona, například přípravou podkladů pro výběr dopravců, přípravou smluvních vztahů mezi objednatelem a dopravcem, koordinačními činnostmi, marketingem a dalšími činnostmi. Na organizátora není možné přenést uzavírání smluv o veřejné službě ani odpovědnost za zajištění veřejné dopravy.
- Zdůraznění páteřnosti drážních systémů, která je nezbytná pro správnou funkci systému. Kolejová doprava, která nepřenáší páteřní vztahy, je vzhledem k vysokým fixním nákladům infrastruktury i provozu vysoce neefektivní, naopak vhodně řešená páteřní drážní doprava má značný význam pro snižování zátěže životního prostředí, řešení prostorových problémů dopravy a posílení alternativy k individuální automobilové dopravě. Objednatelé by měli být ještě více motivováni budovat systém veřejné dopravy jako intermodální, s využitím komplementárních předností jednotlivých druhů dopravy, což v současné době sice zákon obecně ukládá, avšak nezabývá se cestami, jak takového propojení lze dosáhnout.
- Oproti současné úpravě by mělo být nově umožněno, aby stát zastoupený Ministerstvem dopravy ČR vystupoval jako objednatel nadregionální silniční veřejné linkové dopravy, a to v těch případech, kdy nebude možné uspokojit přepravní potřeby drážní dopravou v obdobné kvalitě.
- V novém zákoně by měla být zakotvena oblast alternativních forem linkové dopravy, při kterých vozidla obsluhují zastávky. Tyto formy jsou:
 - v závislosti na objednavce přepravy (např. telefonicky nebo shromážděním cestujících),
 - z předem připravených tras mohou tyto dopravní služby volit způsob obsluhy zastávek podle přepravních požadavků.

Alternativní formy veřejné dopravy totiž mohou umožnit existenci dopravních služeb, které by formou veřejné linkové dopravy nemohly být pro svojí nízkou rentabilitu provozovány. Jízdní řád a trasa linky může v tomto případě odpovídat charakteru této dopravy, musí být však stanoveny zásady, umožňující pravidelné zajištění takové dopravní služby. Těmito znaky jsou předem dané zastávky a předem oznámený způsob zajištění služby. Výhody alternativních forem linkové dopravy lze spatřovat zejména v jejich snadnější adaptaci na přepravní požadavky, přinášejí zefektivnění systému veřejné dopravy, přitom síť veřejné dopravy doplňují tam, kde pravidelná linková doprava nemůže být zajišťována standardním způsobem formou pravidelné linkové dopravy. Není však cílem návrhu, aby takové služby nahrazovaly standardní linkovou dopravu, není-li to z důvodu ekonomické efektivity nezbytné.

4.2 Změna pravidel programu pro obnovu vozového parku

Evropská komise schválila Program obnovy vozidel veřejné autobusové a drážní dopravy na období 2008-2013. Tento program se týká silniční dopravy a nově i dopravy železniční. Pravidla tohoto programu prozatím nejsou schválena.

4.2.1 Veřejná drážní doprava

S platností od roku 2008 vychází nový program na obnovu vozidel železniční dopravy s názvem „Podpora pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel“. Dotace z tohoto programu obdrží dopravci, kteří zabezpečují dopravní obslužnost území v režimu smlouvy o závazku veřejné služby. Správcem tohoto programu je Ministerstvo dopravy, které má na starosti i vyplácení dotací jednotlivým dopravcům převodem na účet.

Tento program sleduje několik cílů, tím hlavním je podpora služeb obecného hospodářského zájmu s ohledem na zvýšení ochrany životního prostředí. Sekundárním cílem je pak podpora přístupnosti vozidel veřejné dopravy pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Zavedení této formy pomoci povede k:

- zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti systému veřejné dopravy,
- zatraktivnění veřejné dopravy vůči individuální dopravě,
- snížení škodlivých emisí na jednotku dopravního výkonu,
- rozvoj ekologických pohonů vozidel
- snížení hluku a vibrací způsobené železniční dopravou,
- úspora pohonných hmot na jednotku dopravního výkonu,
- zlepšení přístupnosti vozidel pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Tabulka 13: Rozpočtový rámec programu v mil. Kč

Rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008-2013
Rozpočet programu	500	500	500	500	500	500	3000

Zdroj: Interní informace MD ČR, odbor financí a ekonomiky

V tabulce jsou uvedeny rozpočtový rámec programu, který počítá s ročním objemem 500 mil. Kč. Tato suma není konečná, neboť poslední slovo o výši dotace má Ministerstvo financí ČR.

Rozdělení dotací má přísná pravidla. Dotace jsou vypláceny zpětně po předložení dokladu o koupi nebo rekonstrukci vozidla. Výše dotace jsou odstupňovány dle následujících pravidel:

Dotace je poskytována formou investiční dotace na nákup nového vozidla nebo modernizaci vozidla pro železniční osobní dopravu vždy bez DPH. Rozdělení dotací probíhá dle následujícího klíče:

- Dotace na nákup nového vozidla bude poskytována maximálně do výše 30% pořizovací ceny bez DPH,
- Dotace na nákup nového vozidla bude poskytována maximálně do výše 50% pořizovací ceny bez DPH u:
 - Vozidel se zabudovaným zařízením umožňující přístup osob postižených pohybově (plošina pro nástup osob na vozíku pro invalidy),
 - Vozidel nízkopodlažních (nízkopodlažním vozidlem se rozumí takové provedení, u něhož nejméně 35% plochy pro stojící cestující tvoří jedinou plochu bez stupňů, přičemž tato plocha je dosažitelná při nástupu jediným stupněm od nástupiště alespoň jedněmi dveřmi),
- Dotace na modernizaci vozidla bude poskytována maximálně do výše 30% nákladů na modernizaci bez DPH,
- Dotace na modernizaci vozidla bude poskytována maximálně do výše 50% nákladů na modernizaci bez DPH, pokud taková modernizace bude směřovat ke zlepšení přístupu osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

4.2.2 Veřejná linková autobusová doprava

V roce 2008 vchází v platnost obdobný program pro podporu veřejné autobusové dopravy s názvem „Program obnovy vozidel veřejné autobusové dopravy“. Tento program navazuje na předcházející podporu obnovy vozového parku skončenou v roce 2007, která vykazala velmi dobré výsledky. Správcem je opět Ministerstvo dopravy ČR a i cíle jsou shodné s podporou pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel. Novinkou je, že tato dotace je vázána k vykonávání dopravní obslužnosti v rámci závazku veřejné služby.

Program je rozdělen na 2 podprogramy, z nichž jeden se týká linkové autobusové dopravy a druhý městské hromadné dopravy. Městská hromadná doprava je zmíněna jen okrajově, protože o ní tato práce nepojednává.

Tabulka 14: Rozpočtový rámec programu v mil. Kč

Podprogram/ rok	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2008-2013
Veřejná linková doprava	250	250	250	250	250	250	1500
Městská hromadná doprava	250	250	250	250	250	250	1500
Program celkem	500	500	500	500	500	500	3000

Zdroj: Interní informace MD ČR, odbor financí a ekonomiky

Rozdělení dotací má přísná pravidla. Dotace jsou vypláceny zpětně po předložení dokladu o koupi vozidla. Výše dotace jsou odstupňovány dle následujících pravidel:

Dotace je poskytována formou investiční dotace na nákup nového vozidla autobusové dopravy vždy bez DPH. Rozdělení dotací probíhá dle následujícího klíče:

- Dotace na obnovu vozového parku autobusů je stanovena fixní částkou vyhlášenou Ministerstvem dopravy ČR pro příslušný rok maximálně ve výši 25 % pořizovací ceny bez DPH;
- Dotace se zvyšuje nízkopodlažního vozidla o fixní částku vyhlášenou Ministerstvem dopravy pro příslušný rok. Navýšení je maximálně do výše 50% rozdílu pořizovací ceny standardního autobusu a autobusu nízkopodlažního bez DPH;
- Dotace se zvyšuje u autobusu na plynový nebo elektrický o fixní částku vyhlášenou Ministerstvem dopravy pro příslušný rok. Navýšení je maximálně do výše 50% rozdílu pořizovací ceny naftového autobusu a autobusu na plynový nebo elektrický pohon bez DPH;

- Výše dotace na nákup plošiny pro nástup osob na invalidním vozíku do nového autobusu ve standardním provedení, která je v něm pevně zabudována, je stanovena fixní částkou vyhlášenou Ministerstvem dopravy ČR pro příslušný rok, maximálně do výše 50% pořizovací ceny bez DPH;
- Dotace na pořízení informačního systému pro nevidomé a slabozraké je stanovena fixní částkou vyhlášenou Ministerstvem dopravy pro příslušný rok, maximálně do výše 50% pořizovací ceny systému bez DPH.

Dle mého názoru by tento program měl být dále rozvíjen a procentuální výše daných dotací by měla mít růstovou tendenci. Pro dopravce by tento krok byl důvodem k obnově vozového parku, pro cestující zase zvýšení kultury cestování. Největší přínos tohoto programu v ochraně životního prostředí, neboť zvýhodňuje ekologické druhy paliv.

4.3 Financování veřejné dopravy z fondů EU

Zajistit fungující systém veřejné dopravy, který by zdatně konkuroval IAD je cílem nejen národní dopravní politiky, tedy Dopravní politiky ČR pro léta 2005-2013, ale i Evropské dopravní politiky. Proto by se EU měla více angažovat ve financování veřejné dopravy v jednotlivých členských státech EU. Toto financování by mohlo probíhat z evropských strukturálních fondů, především z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), protože veřejná doprava jedním z prostředků napomáhající regionálnímu rozvoji.

4.4 Grantové řízení pro dopravce

„**Grant** – finanční podpora. Z hlediska státního či veřejných rozpočtů se nejedná o oficiální titul, tedy ekonomický pojem, který by vyplýval z rozpočtové skladby. Grant je pojem užívaný pro dotace nebo nadační příspěvky, které jsou poskytovány na základě výběrového řízení a soutěže. Obecně mezi poskytovatele grantů patří například nadace, nadační fondy, státní či orgány veřejné správy, akademické a vědecké instituce. Příjemcem může být jak fyzická tak právnická osoba.“⁶

„**Grantové řízení** je proces výběru subjektů pro poskytnutí dotací a způsob implementace dotací – tedy realizace dotačního programu. Transparentní grantový proces předpokládá zveřejnění podmínek a kritérií pro poskytnutí dotace, odborně zdatné členy grantové komise, veřejné vyhlášení výsledků grantového řízení, a také zveřejnění výsledků aktivit, které byly podpořeny. Součástí grantového řízení je vyřizování administrativní agendy (uzavírání smluv o poskytnutí dotace, případně rozhodnutí o dotaci) vyúčtování projektů,

⁶ ProCulture [online]. c2003, Poslední aktualizace: 22. září 2007 [citováno 6. května 2008]. Dostupný z: <<http://www.proculture.cz/slovnicek/>>.

zpracování závěrečných zpráv, vyhodnocení závěrečných zpráv a výsledků podpořených aktivit.“⁷

Grantové řízení by mělo motivační charakter pro dopravce provozující veřejnou dopravu. V současné právní úpravě grantové řízení ukotveno není, ukotvit by se mohlo novelizací příslušným zákonů, nebo by mohlo být obsaženo v připravovaném zákoně o veřejné dopravě.

Toto řízení by konalo jednou ročně, jeho vypisovatelem by byl kraj, ovšem na tomto řízení by se mohli podílet i obce na území kraje, popřípadě i soukromoprávní subjekty.

Nejprve by bylo nutné stanovit dopravní politiku kraje. Ta by měla být v souladu s Dopravní politikou ČR pro léta 2005-2013. Dále by bylo nutné stanovit příslušnou rozpočtovou kapitolu kraje – tedy zdroj financí pro jednotlivé granty. Dalším krokem by bylo stanovení modelu grantového řízení a v neposlední řadě jmenování odborné grantové komise včetně stanovení mechanismu její obměny.

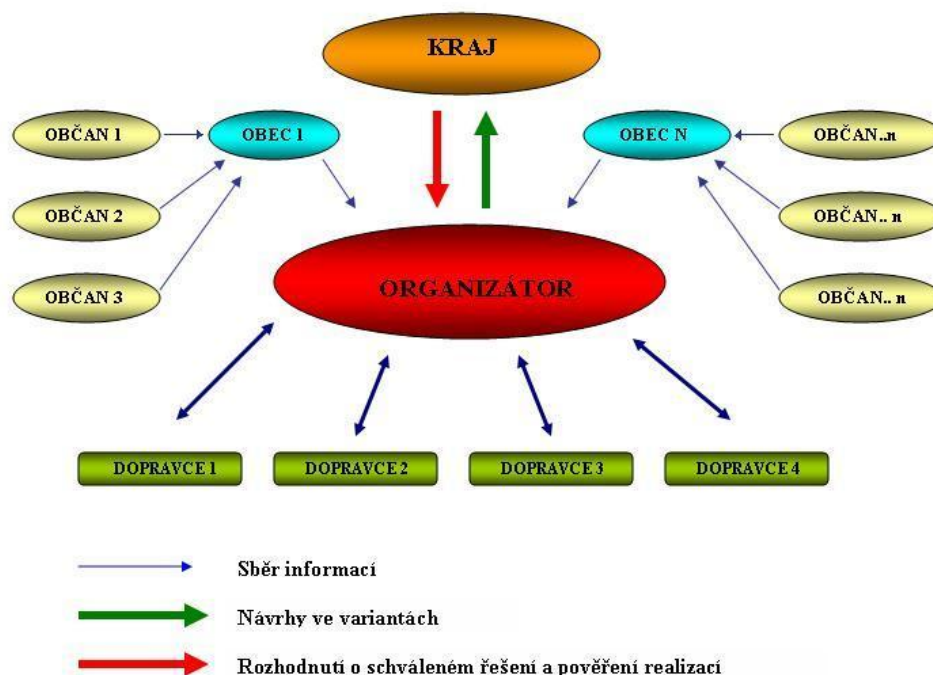
Dále kraj musí stanovit systém, jakým se budou sbírat přihlášky dopravců a subjektů, kteří by měli zájem se na grantovém řízení podílet.

Pro tento účel může kraj vytvořit tzv. operátora veřejné dopravy, který by:

- Shromažďoval podklady o hromadných přepravních potřebách v jednotlivých částech kraje, vyhodnocoval je a předkládal orgánům kraje varianty řešení podle komfortu dopravní obslužnosti a příslušných financí.
- Navrhoval ke schválení pravidla a normy vztahující se k zajištění dopravní obslužnosti kraje.
- Monitoroval stav dopravní obslužnosti v jednotlivých regionech, navrhoval a realizoval opatření k zajištění optimálního vztahu mezi přidělenými finančními zdroji a rozsahem dopravní obslužnosti.
- Prakticky realizoval rozhodnutí zřizovatelů (konkrétní činnosti spojené s realizací schválené varianty dopravní obslužnosti pro příslušné období).

⁷ ProCulture[online]. c2003, Poslední aktualizace: 22. září 2007 [citováno 6. května 2008]. Dostupný z: <<http://www.proculture.cz/slovnicek/>>.

Obrázek 13: Schéma funkce operátora veřejné dopravy



Zdroj: <http://www.oredo.cz/images/NOVINKA1.JPG>

4.4.1 Průběh grantového řízení

Grantové řízení by mělo termín podání žádostí o grantový příspěvek do konce srpna. Do této doby by jednotliví dopravci předložili kraji svůj projektový záměr, který by byl v souladu s vyhlášeným grantovým řízením. Do stejného termínu by dodali své žádosti i zájemci, kteří by se chtěli na grantovém řízení podílet (jednotlivé obce, soukromoprávní subjekty). Grantová komise pak jednotlivé záměry vyhodnotí.

Základním kritériem by v tomto případě mohlo být:

Dotace na jízdenku – výše dotace by se odrážela od počtu prodaným jízdenek.

Postoj dopravce k ekologickým druhům paliv – výše dotace by se odvíjela od toho, zda dopravce využívá ekologická paliva (CNG, LPG).

Stáří a nabízený komfort autobusů – výše dotace je dána dle stáří vozů dopravce a dle komfortu nabízených služeb. V tomto bodě je nutná součinnost s programem MD ČR na obnovu vozového parku (viz. výše).

Bezbariérovost – trendem poslední doby je začlenění handicapovaných lidí do společnosti. Bezbariérovost je jeden z hlavních prvků této integrace. Výše dotace by byla závislá na používání nízkopodlažních dopravních prostředků. V souvislosti s tímto bodem je ovšem nutná i rekonstrukce stávajících zastávek (hlavně linková doprava). Tato rekonstrukce by se dala vyřešit například dotací ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), nebo ze strukturálních fondů EU skrze program Ministerstva dopravy ČR OP Doprava.

Tyto kritéria mohou být uplatňována společně – společné uplatnění výše zmíněných bodů povede k rychlejšímu zvýšení kvality veřejné dopravy.

Zvolená komise zvolí rozdělení dotací příslušným dopravcům. Každé rozhodnutí o udělení a neudělení dotace musí komise zdůvodnit. Dopravci pak finanční prostředky obdrží koncem kalendářního roku.

4.5 Správní řízení

Největším problémem veřejné dopravy je v současné době zpoždění. Zpoždění je způsobeno různými důvody, z nichž nejvýznamnější jsou:

- Zpoždění způsobené dopravcem,
- Zpoždění nezaviněné dopravcem.

Správní řízení by se týkalo dopravců, kteří vlastní vinou způsobí zpoždění spojů na linkách, které provozují a mají za cíl tento druh zpoždění eliminovat.

Finanční prostředky vybrané ve správním řízení by zadavatel veřejné dopravy mohl zpětně investovat do oblasti veřejné dopravy – a to jako úhrada prokazatelné ztráty, nebo dotace grantového řízení.

4.5.1 Veřejná drážní doprava

Správní řízení by vycházelo z toho, že si o pokutu řekne sám dopravce. Ten by měl totiž povinnost hlásit spoje, které nejely včas.

K tomuto slouží již fungující oddělení Analýzy jízdních řádů. Toto oddělení nepřetržitě sleduje průběh jednotlivých spojů. Výsledky pak v určených časových úsecích vyhodnocuje. Výsledky jsou zaslány zadavateli veřejné dopravy (Ministerstvo dopravy ČR, kraj), který na základě poskytnutých údajů rozhodne o tom, zda zahájí proti dopravci správní řízení. Zda kraj může začít proti dopravci zahájit správní řízení v důsledku zpoždění je ukotveno ve smlouvě o závazku veřejné služby. V současné době se jedná pouze o Liberecký a Olomoucký kraj. Po medializaci koncem roku 2007 se dá předpokládat, že tento dodatek budou vyžadovat všechny kraje.

4.5.2 Veřejná linková autobusová doprava

V současné době systém analýzy jízdních řádů podobný tomu aplikovanému ve veřejné drážní dopravě neexistuje. Bylo by proto vhodné takový systém vytvořit a aplikovat.

Po uvedení tohoto systému lze velice snadno sledovat průběh jednotlivých spojů. Vytvoření a aplikace takovýchto systémů vyžaduje velkou finanční náročnost, proto by bylo vhodné, kdyby k tomuto účelu byl vytvořen program financování, a to buď na úrovni Ministerstva dopravy ČR, nebo i na úrovni krajů.

Rovněž vznikne potřeba lidských zdrojů, což by pomohlo snížit nezaměstnanost v regionu.

Situace ve veřejné linkové autobusové dopravě by mohla být řešena následovně. Každé vozidlo veřejné linkové autobusové dopravy by muselo být vybaveno čipem, který by byl sledován satelitním zařízením. Mikrovlnné zařízení kvůli své ekonomické náročnosti nepřichází v úvahu (Jediná možnost jeho využití by byla po pokrytí všech pozemních komunikací mýtnými branami a při následné součinnosti s elektronickým mýtem). Data ze satelitního zařízení by byla poslána přímo do počítače s programem pro analýzu zpoždění. Tato analýza spočívá v tom, že program sleduje současnou polohu vozidla a porovnává ji s polohou, ve které by se měl nacházet dle jízdního řádu.

Výsledky by pak byly v přesně určených časových úsecích vyhodnocovány a předkládány zadavateli veřejné služby. Na základě těchto analýz by se pak zadavatel rozhodl, zda proti dopravci zahájí správní řízení.

4.6 Daň z vozidel

Tato daň se v ČR prozatím neuplatňuje, ovšem zástupci některých koaličních stran uvažují o jejím zavedení. Daň z vozidel je uplatňována v zemi registrace vozidla na ročním základě a je diferencována podle charakteristiky vozidla (výkon motoru, celková váha vozidla, počet náprav a podobně). Směrnicí 93/89/EHS byly zavedeny minimální hodnoty daně z vozidel v EU. Tato směrnice mimo jiné upravuje mýtné a poplatky za použití silnic. Ve většině zemí se daň z vozidel pohybuje nad minimální hodnotou.

Plošné zavedení této daně by vyvolalo neúměrné daňové zatížení obyvatel, proto je nutné tuto daň plošně vykompenzovat, aby celková daňová zátěž nevzrostla. Jedním z řešení by bylo snížení některé z přímých daní.

Dle mého názoru by se tato daň zavést měla, ovšem jinak než je navrhováno. Tato daň by neměla být jednorázového charakteru, ale měla by být placena jedenkrát ročně dle následujících pravidel:

Stáří vozu – čím by vozidlo bylo starší, tím víc by majitel vozu platil. Starší vozidla totiž znečišťují životní prostředí mnohem více než vozidla novější.

Emisní třídy – měla by být zvýhodňována vozidla, jejichž provoz má menší dopad na životní prostředí,

Zdvihový objem motoru – vozidla, která mají větší zdvihový objem motoru spalují více pohonných hmot a tudíž i objem vypouštěných emisí je vyšší.

Závěr

Cílem této diplomové práce bylo nastínit současný stav týkající se veřejné dopravy – linkové i drážní. Tento stav z pohledu kvality služby nevyhovuje ani jedné straně závazku veřejné služby. Proto zde byli nastíněny některé možnosti řešení současné nevyhovující situace. Jedny z nejdůležitějších možností řešení jsou harmonizace ekonomických podmínek a tím i zvýšení konkurence ve veřejné dopravě. Je logické, že se nikdy nepodaří vytvořit úplně rovné podmínky pro všechny dopravce různých druhů dopravy, ovšem i mírné zmenšení rozdílů by bylo velkým pokrokem ve veřejné dopravě. Z této práce vyplývá, že v současné době není přikládán harmonizaci ekonomických podmínek takový význam. Nejmarkantnějším rozdílem je pak úhrada nákladů za použití infrastruktury. Přínosem této práce bylo navrhnout změny, které by realizovaly alespoň částečnou harmonizaci ekonomických podmínek. Současná situace poukazuje na nutnost provést právní úpravy příslušných zákonů, které by právně ukotvily harmonizační kroky ve veřejné dopravě.

Harmonizační návrhy by mohly být například poplatky za použití infrastruktury pro vozidla veřejné dopravy i pro IAD, čímž by se srovnaly podmínky silniční a drážní dopravy, nebo snížení spotřební daně pro veřejnou dopravu.

Pro zvýšení konkurence ve veřejné dopravě by měl příslušný dopravní úřad udělit licenci na provozování veřejné dopravy více dopravcům na stejné lince, či rozdělit přepravní výkony na lince mezi více dopravců. Současně s těmito kroky by pak bylo nezbytné motivovat dopravce například grantovým řízením, které nebo naopak správním řízením, pokud dopravce zhorší vlastní vinou kvalitu přepravy (zpoždění). Výše uvedené návrhy by pak bylo efektivní skloubit s programem na obnovu vozového parku, který by dopravcům finančně vypomáhal při koupi nových vozidel. Tento program by hlavně zohledňoval ekologický přístup a přístup k handicapovaným osobám.

Dále je vhodné oslabit pozici IAD zavedením daně z vozidel. Tato daň by byla odstupňována dle emisních tříd, dle zdvihového objemu motoru a hlavně dle stáří vozu, neboť starší vozy znečišťují životní prostředí více než vozy nové. Aby ovšem nedošlo k neúměrného daňovému zatížení obyvatel, je nezbytné některou z plošných daní přiměřeně snížit

Z této práce rovněž vyplývá, že železniční dopravci, jsou při výběrových řízeních pro provozování veřejné dopravy znevýhodňováni oproti autobusovým dopravcům, kteří mají ve výkonech ve veřejném zájmu mnohem nižší náklady. Z části je to způsobeno tím, že náklady spojené s použitím dopravní infrastruktury jsou v porovnání se železniční dopravou zanedbatelné. Nerovnost konkurence je i v samotné železniční dopravě. V současné době sice železniční doprava nastoupila cestu liberalizace, která má vést k rovnému přístupu všech železničních dopravců na infrastrukturu, ale bude ještě notnou dobu trvat, než se trh srovná a všechny subjekty železniční dopravy budou mít stejné šance. V současné době mají stále dominantní postavení České Dráhy a.s., které mají asi 90% podíl na trhu a v osobní dopravě je tento podíl ještě vyšší.

Použitá literatura

- [1] STEJSKAL, Petr. *Tarify a ceny*. 3. přeprac. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1999. ISBN 80-7194-160-3
- [2] DRAHOTSKÝ, Ivo; ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-511-0
- [3] SLÁČIK, Libor; MELICHAR, Vlastimil. *Návrh řešení dopravní obslužnosti regionu Vsetín: diplomová práce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005
- [4] KOČÍ, Jan; HOBZA, Milan. *Variantské řešení dopravní obslužnosti daného území: diplomová práce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005
- [5] HLADKÝ, Viktor; NAGYOVÁ, Jana. *Dopravní obslužnost regionu Rychnov nad Kněžnou: bakalářská práce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005
- [6] ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra. *Teoretické přístupy k regionálnímu rozvoji*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7395-019-4
- [7] LACINA, Karel. *Regionální rozvoj a veřejná správa*. Praha: Vysoká škola finanční a správní, 2007. ISBN 978-80-86754-74-1
- [8] MATOUŠKOVÁ, Zdena. *Regionální a municipální ekonomika*. Praha: Vysoká škola ekonomická, 2000. ISBN 80-245-0052-3
- [9] VITURKA, Milan. *Regionální ekonomie II*. Brno: Masarykova Univerzita, 2000. ISBN 80-210-2257-4
- [10] *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Praha, Aktualizováno 18. 4. 2006 [cit. 2008-03-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcz.cz/cs/Verejna-doprava/Vnitrostatni-osobni-doprava/Strategie+podpory+dopravni+obsluhy.htm>>.
- [11] *Dopravní obslužnost a kraje* [online]. Aktualizováno 2. 5. 2003 [cit. 2008-03-24]. Dostupný z WWW: <<http://denik.obce.cz/go/clanek.asp?id=5434004>>.
- [12] *Veřejná hromadná doprava osob* [online]. Aktualizováno 22. 9. 2002 [cit. 2007-12-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.organizator.cz/vhd.htm>>.
- [13] *Dálniční známky (nálepky)* [online]. Aktualizováno 22. 3. 2008 [cit. 2008-03-26]. Dostupný z WWW: <www.dalnice.com/doprava/poplatky/znamky.htm>.
- [14] *OP Doprava* [online]. Aktualizováno 30. 4. 2008 [cit. 2008-05-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.opd.cz/cz/Zakladni-informace>>.
- [15] *ProCulture* [online]. Aktualizováno 22. 9. 2007 [cit. 2008-05-06]. Dostupný z WWW: <<http://www.proculture.cz/slovnicek/>>.

Rámec společenství pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby [online]. Aktualizováno 2. 5. 2008 [cit. 2008-05-04]. Dostupný z

- [16] WWW:
<<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2005:297:0004:01:CS:HTML>>.
- [17] *Čekání na zákon o veřejné dopravě* [online]. Aktualizováno 6. 9. 2007 [cit. 2008-04-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=2039283>>.
- [18] zákon č.111/1994Sb., o silniční dopravě
- [19] zákon č.266/1994Sb., o drahách
- [20] zákon č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, ve znění pozdějších předpisů
- [21] cenový věstník Ministerstva financí ČR 14/2007
- [22] zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla
- [23] zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční
- [24] zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty
- [25] zákon č. 129/2000 Sb., o krajích

Seznam tabulek

Tabulka 1: Kompenzace do veřejné regionální osobní dopravy v ČR.....	18
Tabulka 2: Koeficienty postupných přechodů a násobky postupných přechodů	34
Tabulka 3: Přepočítávací koeficienty obcí	35
Tabulka 4: Ceník dálničních známek v roce 2008	43
Tabulka 5: Výnosy z jednotlivých poplatků za rok 2007	48
Tabulka 6: Srovnání výše uživatelských poplatků, ceny údržby a investičního objemu u jednotlivých druhů dopravy v roce 2004.....	49
Tabulka 7: Úhrady výkonů ve veřejném zájmu, veřejná drážní doprava.....	53
Tabulka 8: Úhrady výkonů ve veřejném zájmu, veřejná linková autobusová doprava.....	53
Tabulka 9: Spotřební daň na pohonné hmoty	54
Tabulka 10: Sazba daně určená počtem náprav a hmotností vozidla	56
Tabulka 11: Sazba daně určená zdvihovým objemem motoru.....	57
Tabulka 12: Sazby daně z přidané hodnoty ve vybraných Evropských státech.....	58
Tabulka 13: Rozpočtový rámec programu v mil. Kč	65
Tabulka 14: Rozpočtový rámec programu v mil. Kč	66

Seznam obrázků

Obrázek 1: Rozdělení dopravní obslužnosti.....	11
Obrázek 2: Průběh koncese	11
Obrázek 3: Rozdělení krajů v roce 1960	19
Obrázek 4: Rozdělení krajů od roku 2003.....	19
Obrázek 5: Autobusové nádraží České Budějovice	21
Obrázek 6: Přepavní výkony veřejné dopravy oproti IAD	24
Obrázek 7: Počty přepravených cestujících.....	24
Obrázek 8: Vývoj počtu osobních automobilů.....	25
Obrázek 9: Možnosti účasti obcí na dopravní obslužnosti.....	27
Obrázek 10: Schéma železničního sektoru v ČR.....	29
Obrázek 11: Státní úhrady za provozování veřejné dopravy.....	40
Obrázek 12: Elektronická viněta pro osobní automobily	44
Obrázek 13: Schéma funkce operátora veřejné dopravy.....	69

Seznam zkratek

CNG	stlačený zemní plyn
ČD, a.s.	České dráhy, a.s., dominantní drážní dopravce v ČR
ČR	Česká republika
ČSAD	Československá státní automobilová doprava, státní dopravce před rokem 1989
ČSD	Československé státní dráhy, státní drážní dopravce před rokem 1989
ČSFR	Česká a Slovenská federativní republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
EC	EuroCity
EHS	Evropské hospodářské společenství
EIB	Evropská investiční banka
ERDF	Evropský fond pro regionální rozvoj
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
EUR	zkratka pro měnu EURO
EURO	emisní norma
EUROFIMA	Evropská společnost pro financování železničních vozů
GEPARDI	Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury
IAD	Individuální automobilová doprava
IC	InterCity
Kč	zkratka pro měnu Koruna česká
LPG	zkapalnělý ropný plyn
ODO	ostatní dopravní obslužnost
OP	operační program
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci, hospodářské uskupení východního bloku
SC	SuperCity
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TEN-T	Transevropská dopravní síť

ZDO	základní dopravní obslužnost
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, slovenský drážní dopravce od roku 2002
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky, slovenský drážní dopravce do roku 2002