

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA
KATEDRA DOPRAVNÍHO MANAGEMENTU, MARKETINGU A LOGISTIKY

**NÁKLADY UŽIVATELE DOPRAVY A JEJICH VAZBA
NA VEŘEJNÉ FINANCE**

DIZERTAČNÍ PRÁCE

AUTOR PRÁCE: Ing. Jiří Čáp
ŠKOLITEL: doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

2011

UNIVERSITY OF PARDUBICE
JAN PERNER TRANSPORT FACULTY
DEPARTMENT OF TRANSPORT MANAGEMENT, MARKETING AND LOGISTICS

**TRANSPORT USERS' COSTS AND THEIR
CONNECTION WITH PUBLIC FINANCING**

DOCTORAL DISERTATION

DOCTORAL: Ing. Jiří Čáp
SUPERVISOR: doc. Ing. Ivo Drahotský, Ph.D.

2011

Prohlašuji:

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

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

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 7. 4. 2011

Ing. Jiří Čáp

Děkuji panu doc. Ing. Ivu Drahotskému, Ph.D. za odborné vedení disertační práce, cenné rady a názory.

Za odbornou pomoc při vypracování a cenné rady také děkuji Ing. Janě Heckenbergerové, Ph.D. a také Ing. Heleně Beckové, Ph.D. a Richardu Amblerovi za odbornou pomoc při překladu odborných článků a literatury.

V neposlední řadě patří můj dík mé manželce, rodině a přátelům, kteří mě v průběhu let významně podporovali.

Abstrakt

Disertační práce se zabývá celkovým pojetím nákladů vztaženého k osobní dopravě ze strany uživatele a ze strany dopravního systému.

První část je věnována komplexnímu pojetí zpoplatnění ve vztahu k dopadům na uživatele, kde definuje základní pojmy a vysvětluje specifikace zákazníka a uživatele včetně základních vazeb, které jsou pak dále rozpracovány. Je zde vysvětleno klíčování nákladů ve dvou rovinách. První rovina vnímá dopravu jako odvětví, kde nákladový systém tvoří náklady dopravců, infrastruktury, uživatelů dopravy a externí náklady. Druhý pohled je z hlediska spotřebovávaných statků a faktorů, které ovlivňují chování uživatele dopravy. Ať už jsou to faktory, které ovlivňují vlastní přepravu, nebo vztahující se k vlastnostem, či vlastní náklady uživatele v kontextu jeho rozhodování.

Z hlediska sledování nákladů veřejných financí bylo důležité rozebrat jednotlivé daně a poplatky jak ve všeobecné rovině, tak přímo ve vztahu k dopravě včetně zpoplatnění silniční a železniční dopravy.

Další část je podrobně věnována nákladům souvisejících s dopravou ze strany veřejného sektoru, počínaje státním rozpočtem, jeho skladbou, návaznosti financování dopravy konče rozborem nákladů jednotlivých krajů v návaznosti na dopravní infrastrukturu či dopravní obslužnost.

Pro doplnění poznání nákladů byla zkoumána kvantifikace ekonomických dopadů nezahrnutých v přímých nákladech. V rámci popisu externalit byla uvedena jak část externích nákladů, tak i externích přínosů, včetně možných postupů a metod pro jejich internalizaci.

Dále byla snaha o vzájemné porovnání vkládaných prostředků a příjmů čerpaných od uživatelů do dopravy. Zde byly shledány určité disproporce ve vykazování jednotlivých údajů, hlavně na úrovni krajů, proto byla v následující kapitole věnována této záležitosti značná pozornost, která vyústila v metodický postup.

Pro specifikování jednotlivých vazeb byl navrhnout dopravní model, kde byly popsány jednotlivé vazby a závislosti včetně popisu rozhodovacího procesu uživatele dopravy.

Klíčová slova:

uživatel dopravy, náklady dopravy, náklady uživatele dopravy, náklady infrastruktury, státní rozpočet, silniční doprava, železniční doprava, externí náklady, externality, dopravní systém, užitek, zpoplatnění dopravy

Abstract

This dissertation – thesis deals with overall conception of expenditures related to personal transport from both the view of user and transport system.

The first part is devoted to complex conception of charges in relation to final impact on user where basic definitions are defined and clarified and thus gives a clear notion of customer and user including primary feedback. Costs are elucidated in two key aspects. The first part considers transportation as a branch where costs form expenditures of transporters, infrastructure, transport users and external costs. The next perception is taken from the point of goods and factors which influence behavior of transport user. No matter whether these factors form transportation in itself or are in relation to the attributes or personal expenditures of user depending on his decision making.

Regarding public finance costs observance the analysis of various taxes and charges was necessary to perform both on the basic level as well in direct relation to transport including road and railway tolls.

The next chapter deals with costs involving transport concerning public sector, starting with state budget its composition and close connection to transport financing. Analysis of individual region expenditures regarding transport infrastructure and its reliability.

In order to set everything in frame quantification of economic indirect cost impact was included. In this externalities description both external expenditures and benefits were stated including possible procedures and methods of their internalization.

Then I made an effort to mutually compare input and revenues withdrawn from transport users. Here certain disproportions were found in data providing, namely, in various regions. That is why considerable attention was paid to this discrepancy in the next chapter, which resulted in methodological setup.

To specify individual bonds the transport specimen was proposed where various aspects were described including decision making process of transport user.

Keywords:

transport user, transport expenditures, transport user costs, infrastructure costs, state budget, road transport, railway transport, external costs, externalities, transport system, utility, transport charges.

Obsah

Abstrakt	1
Abstract.....	2
Obsah	3
Úvod	9
1 Analýza současného stavu problematiky.....	11
1.1 Specifikace zákazníka a uživatele	11
1.2 Náklady dopravy	12
1.2.1 Náklady dopravy jako odvětví.....	12
1.2.2 Náklady uživatele dopravy a ovlivňující faktory	14
1.3 Daně a poplatky související s dopravou	15
1.4 Společné daně pro silniční a železniční dopravu v ČR	20
1.5 Základní zpoplatnění spojené se silniční dopravou v ČR	21
1.6 Minimální sazby daně v EU	27
1.7 Legislativní aspekty – právní normy	27
1.7.1 Silniční doprava.....	27
1.7.2 Železniční doprava	28
1.8 Prostředky vynakládané do oblasti dopravní infrastruktury a ostatních činností spjatých s výkonem dopravy ze státního rozpočtu – MD ČR	29
1.9 Systémy poplatků v železniční dopravě	32
1.9.1 Velká Británie.....	32
1.9.2 Systém poplatků na železnici v Polsku.....	33
1.10 Systémy poplatků v silniční dopravě.....	34
1.10.1 Itálie.....	34
1.10.2 Švýcarsko	35
1.10.3 Německo.....	36
1.10.4 Benelux + Dánsko a Švédsko	37
1.11 Náklady související s dopravou ze strany veřejného sektoru	38
1.12 Rozbor souhrnných položek vztahujících se k silniční a železniční dopravě.....	46
1.12.1 Veřejná služba v přepravě cestujících	46
1.12.2 Železniční doprava	50
1.12.3 Silniční doprava.....	51
1.13 Kvantifikace ekonomických dopadů nezahrnutých v přímých nákladech	51
1.14 Negativní vlivy externalit	52
1.15 Výpočty externích nákladů dopravy.....	53
1.15.1 Hluk	53
1.15.2 Kongesce – přístup mezních nákladů	54
1.16 Pozitivní vlivy externalit	55
2 Cíl disertační práce	56
3 Metody zpracování a způsob řešení.....	58
4 Aplikační část vlastního řešení problému - komparace a vzájemné porovnání vkládaných prostředků a příjmů čerpaných od uživatelů.....	60
4.1 Hospodaření krajů v oblasti dopravy.....	60
4.2 Návaznost hospodaření krajů v oblasti dopravy na národní a nadnárodní politiky..	64
4.3 Kapitola Ministerstva dopravy	71
4.3.1 Porovnání příjmů a výdajů kapitoly	71
4.3.2 Státní rozpočet a kapitola Ministerstva dopravy	72
4.3.3 Funkční členění výdajů na dopravu.....	73

4.4	Vyhodnocení mýta za specifických podmínek.....	74
4.5	Souhrnný přehled daní a poplatků v České republice	75
5	Specifikace vzájemných vazeb a závěrů vkládaných prostředků a příjmů čerpaných od uživatelů – závěry a návrhy	76
5.1	Vazby dopravního systému	79
5.1.1	Popis dopravního systému.....	79
5.1.2	Vazby – příjmů a nákladů.....	86
	Závěr.....	88
	Přínosy pro rozvoj vědní disciplíny a praxi.....	90
	Seznam literatury.....	92
	Seznam tabulek.....	95
	Seznam obrázků.....	96
	Seznam zkratk.....	97
	Vlastní publikace týkající se tématu disertační práce.....	99
	Přílohy	102

Úvod

V dnešní, rychle se měnící době představuje doprava na jedné straně jeden ze základních pilířů hospodářského rozvoje a na straně druhé významnou položku státního rozpočtu, a to jak na příjmové, tak výdajové stránce.

Doprava zároveň představuje významný problém, který vychází ze špatného a nevyhovujícího stavu dopravní infrastruktury, kongescí, znečištění životního prostředí, dopravních nehod apod. Toto ovlivňuje celou společnost.

Česká republika je součástí EU, a proto má na dopravu vliv nejen národní dopravní politika, ale i evropská dopravní politika. V tomto smyslu je potřeba dlouhodobá koncepce dopravy, včetně napojení infrastruktury na okolní země.

Evropská komise stále více zdůrazňuje použití ekonomických nástrojů při řešení problémů. Ekonomické nástroje mění relativní ceny výrobků a služeb, ovlivňují příjmy domácností a firem, čímž působí na změnu chování spotřebitelů a výrobců. Cílem by mělo být efektivní využívání zdrojů a generování výnosů pro společnost. Ne však, jak se mnohdy stává, pouze navyšování veřejných rozpočtů.

Příjmy veřejných financí plynoucí z dopravy tvoří nezanedbatelnou část státního rozpočtu. Určitá část je po přerozdělení vrácena do dopravy a zbylou částí jsou kryty ostatní kapitoly státního rozpočtu. Z předchozího vyplývá otázka, jak bychom měli určit, kolik prostředků lze rozdělit do různých kapitol rozpočtu spojených s dopravou a kolik přidělit na ostatní složky z důvodu nedostatku prostředků v dané kapitole.

Doprava se neobejde bez dopravní infrastruktury, která je nedílnou součástí infrastruktury výrobní. Dopravní infrastrukturu tvoří systém železničních, silničních, vodních, leteckých a potrubních sítí, které tvoří vlastní dopravní cesty, určené k pohybu dopravního prostředku. Řadíme sem také potřebná zařízení, která zabezpečují a umožňují provoz na těchto dopravních cestách, včetně stanic, překladišť, seřadišť apod.

Dopravní infrastruktura se vyznačuje zvláštnostmi, jako je vysoká nákladovost a dlouhodobost výstavby. To vyplývá nejen z charakteru liniových staveb, ale jde také o budoucí zajištění dopravní kapacity. Celá řada staveb dopravní infrastruktury je koncipována nad rámec potřeb dnešní společnosti.

Je těžké si představit život bez kvalitní dopravy při cestách do zaměstnání, škol či za zábavou, anebo bez rychlého a kvalitního zásobování obchodů a výrobních podniků.

Proto je nedílnou součástí dopravního systému logistika, která se zabývá fyzickými toky zboží či jiných druhů zásob od dodavatele k odběrateli a informačními toky mezi těmito subjekty. Hlavním úkolem logistiky je soubor činností, jejichž úkolem je zajistit, aby bylo správné zboží, ve správném čase, ve správném množství, ve správné kvalitě na správném místě a se správnými náklady.

Doprava se postupem času stala významným faktorem rozvoje společnosti. Efektivní systémy osobní a nákladní dopravy jsou jedním z důležitých faktorů ovlivňujících ekonomiku a kvalitu života občanů.

Práce si klade za cíl vyjádření celkového pojetí nákladů vztaženého k osobní dopravě ze strany uživatele a ze strany dopravního systému včetně vzájemného porovnání a specifikace disproporcí. Znamená to především komplexně prozkoumat zpoplatnění uživatele silniční a železniční dopravy, včetně legislativy upravující danou problematiku v České republice, i v dalších vybraných zemích v Evropě. Poznání nákladů v dopravě je předpokladem k zajištění vytyčených cílů Evropské unie v dopravní politice, která se soustřeďuje na dosažení liberalizovaného a zároveň harmonizovaného dopravního trhu.

Cílem práce je metodicky analyzovat hospodaření územně správních celků v návaznosti na oblast dopravy.

Výklad pojmů

- Legislativa - zákonodárná moc, zákonodárná činnost, zákonodárství (zpravidla vykonává parlament).
- Právo - specifický společenský normativní systém, jehož dodržování (a vynutitelnost) je zabezpečeno státem (státní mocí, právní řád státu).
- Právní norma - je označení pro jeden obecný příkaz, zákaz nebo dovolení vyplývající z právního řádu včetně nástrojů a zmocnění k jeho dosažení nebo vymáhání.

1 Analýza současného stavu problematiky

Analýzu současného stavu lze rozdělit na komplexní pojetí zpoplatnění dopravy ve vztahu k dopadům na uživatele v ČR a vybraných zemích EU a na náklady související s dopravou ze strany veřejného sektoru.

Pro charakteristiku dopravního systému ve vztahu „uživatel versus stát“ je nutné uvést, jak chápeme jednotlivé segmenty tohoto systému, jaký je systém daní a poplatků v ČR, případně v některých jiných zemích, jaké je zpoplatnění za použití dopravní infrastruktury apod.

1.1 Specifikace zákazníka a uživatele

Nejprve je nutno definovat jednotlivé subjekty a jejich postavení, kde stát je tvůrcem legislativy a spolu s krajem vlastníkem a správcem infrastruktury, ale i objednavatelem v osobní dopravě, tedy z pohledu dopravce je zákazníkem stát spolu s krajem. Tyto vztahy jsou dány mimo jiné zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, a zákonem č. 194/2010 Sb., veřejných službách v přepravě cestujících, všechny ve znění pozdějších předpisů.

Uživatelem dopravy je „koncový“ článek celého procesu, kterému přináší premisťovací proces užitek. V osobní dopravě využívá možnosti výběru mezi individuální automobilovou dopravou (IAD) a veřejnou hromadnou dopravou (kterou u dopravců objednává stát, kraj či obec).

Účastníky dopravního systému můžeme tedy rozdělit do skupin dle následujícího přehledu:

- nákladní doprava
 - koncový uživatel – přepravce („zákazník“)
 - zprostředkovatel – dopravce¹ (železniční, silniční či kombinovaná doprava)
- osobní doprava (veřejná)
 - koncový uživatel – přepravce (volí mezi IAD²/silniční, železniční dopravou)
 - zprostředkovatel – dopravce (železniční, silniční doprava – mezinárodní, dálková, příměstská, MHD)
 - „zákazník“ – objednavatel dopravy

¹Do dopravního vztahu v nákladní dopravě může jako mezičlánek vstoupit zasilatel, který zprostředkovává dopravu či soubor komplexních služeb spojených s přepravou zboží.

²Specifikem v dopravním procesu je IAD, která má vlastní charakter.

V tabulce č. 1 je pro přehlednost uvedena základní charakteristika účastníků dopravního systému.

Tabulka č. 1: Charakteristika účastníků dopravního systému

Doprava	Účastník	Charakteristika
nákladní	koncový uživatel	subjekt s požadavkem na přemístění věcí ³
	dopravce (zasílatel)	realizuje vlastní přepravní proces věcí na příkaz uživatele dopravy (zákazníka)
osobní	koncový uživatel	osoba s požadavkem na přemístění
	Dopravce	realizuje vlastní přepravní proces osob jako uživatelů dopravy
	Zákazník	objednavatel dopravy

Zdroj: autor

1.2 Náklady dopravy

1.2.1 Náklady dopravy jako odvětví

Pro zkoumání nákladů uživatele dopravy je také nutné uvést základní členění celkových nákladů, které vznikají v dopravě.

Uživatelé dopravy či určitého dopravního zařízení (prostředku) obvykle vnímají pouze své přímé náklady, a neuvědomují si náklady, které vznikají ostatním účastníkům dopravního procesu – necestující veřejnosti a daňovým poplatníkům, kteří mohou být efekty dopravy ovlivňováni.

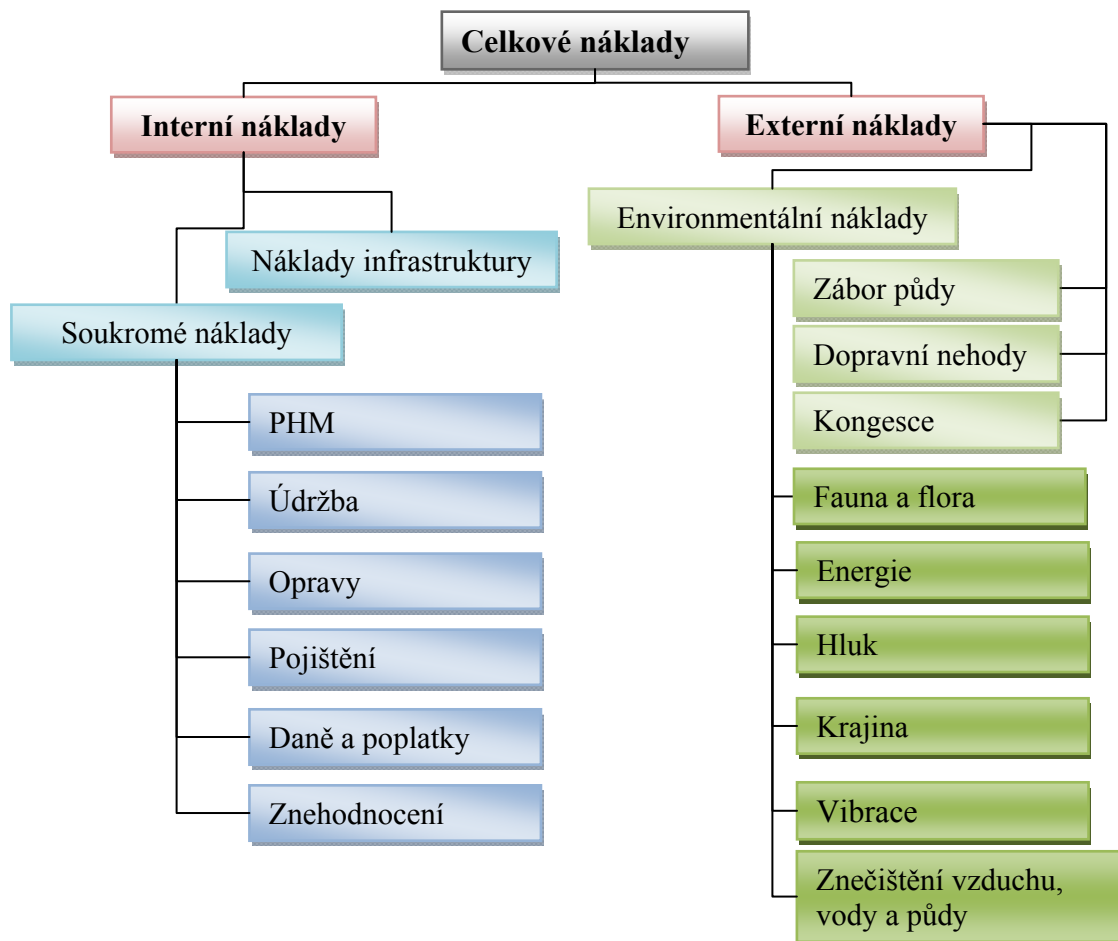
Z uvedeného vyplývá, že nákladový systém v sektoru dopravy může být tvořen:

- náklady dopravců (přímé náklady podnikatelských subjektů v dopravě, související s přímým výkonem podnikatelské činnosti),
- náklady infrastruktury (stavba a údržba dopravních zařízení),
 - náklady na údržbu dopravní cesty,
 - kapitálové náklady dopravní cesty (investice),
 - náklady na řízení provozu dopravní cesty,
 - správní náklady dopravní cesty,
- náklady uživatele dopravy – jsou chápány jako cena, kterou uživatel platí za přepravu a přemísťování. Ekonomické chování a volba způsobu dopravy je výsledkem rozhodnutí, které můžeme popsat či poměřit kritériem užitečnosti, výhodami a prospěchem, který plyne z tohoto rozhodnutí,
- externí náklady dopravy – jsou náklady spojené s dopravními a přepravními procesy, které nejsou přímo hrazeny přímými účastníky tohoto procesu. Zahrnujeme do nich nehody, hluk, místní a globální znečištění, kongesce, zábor půdy.

³Obchodní vztahy v nákladní dopravě se řídí individuálními smluvními podmínkami. V mezinárodním obchodě vycházejí tyto podmínky z dodacích doložek Incoterms. Tyto podmínky zahrnují odpovědnost jednotlivých složek v rámci přemísťovacího procesu ze zdroje do místa určení.

Pod pojmem přímé náklady poté rozumíme ty náklady, které nese nabízející nebo operátor (dopravní podnik, firma). Jde o náklady, které vzniknou při nákupu výrobních faktorů a jejich použití (např. mzdy, úroky z kapitálu, daně a pojištění, pohonné hmoty, odpisy atd.). Přímé náklady dopravy jsou základní složkou ceny realizované dopravní služby. Zabezpečují evidenci množství realizované přepravy a vynaložených finančních prostředků, umožňující vystihnout řadu faktorů hospodárnosti a účelnosti. Externí náklady jsou náklady, které nejsou uhrazeny tím, kdo je vyvolal, ale celou společností. Neustále rostoucí dopravní výkony, zvyšující se počet dopravních nehod, zábor půdy, zvětšující se hlukové zatížení, rostoucí znečišťování životního prostředí způsobují velice vážné problémy. Monetarizace (měřitelnost) těchto externích nákladů a jejich zahrnutí do nákladů vlastních je velkým otazníkem pro mnoho odborníků. Při posuzování nákladů dopravního systému jsou opomíjeny externality ve smyslu pozitivních přínosů, jejichž kvantifikace se jeví ještě obtížnější než v případě negativních dopadů

Obecné vyjádření nákladů v dopravě je uvedeno v publikaci Principles of Transport



Obrázek č. 1: Struktura nákladů v dopravě

Zdroj: Principles of Transport Economics 2004

Economy od Quineta a Vickermana, kteří citují Based on Greene et al. (1997) viz obrázek č. 1.

1.2.2 Náklady uživatele dopravy a ovlivňující faktory

Náklady uživatele dopravy jsou neúplným vyjádřením ceny spotřebovávaných zdrojů, které jsou vynakládány na to, aby mohla být uspokojena potřeba přemístění za daného uspořádání dopravy, za daných podmínek poskytování dopravních služeb a při dané volbě uživatele dopravy. Čím více se liší náklady uživatelů dopravy od souhrnných nákladů na dopravu, tím menší roli hrají v rozhodování a ekonomickém chování uživatelů a tím více je toto jednání spojeno se vznikem problémových situací v dopravě. Faktory, které působí na chování uživatelů dopravy, jejich poptávku a volbu určitého druhu dopravy, jsou následující.

Faktory, které tvoří vlastní přepravní potřebu:

- charakter předmětu přepravování,
- uvažovaná vzdálenost,
- účel přepravy (jízdy),
- motivace k přepravě (prvotní podnět a individuální požadavek).

Faktory vztahující se k vlastnostem dopravního systému (dopravních prostředků):

- rychlost,
- včasnost,
- elasticita,
- dostupnost,
- kapacita,
- kvalita.

Náklady uživatele:

- **peněžní náklady,**
- **časové náklady,**
- environmentální náklady,
- „externí“ náklady,⁴
- „individuálně vnímané náklady“.⁵

⁴Této problematice je věnována pozornost v další části této práce.

⁵Tyto náklady představují nekvantifikovatelné složky reprezentující preference, pocity a další subjektivní vlivy na chování uživatele.

Z hlediska vnímání nákladů zpravidla uživatel bere v potaz pouze peněžní náklady a v některých případech časové náklady aniž by si uvědomoval další náklady spojené s provozem dopravních prostředků.

1.3 Daně a poplatky související s dopravou

Jedny z největších nákladů jsou tvořeny daněmi a poplatky, pro pochopení charakteru daní a poplatků ve vztahu k dopravě, je nejprve potřebné provést rozbor Státního rozpočtu včetně rozpočtového určení daní v ČR.⁶

Rozpočtové určení daní⁷

Daně jsou příjmy veřejných rozpočtů. Veřejných rozpočtů je však celá řada a musí být tedy určeno zákonem, které daně do kterých veřejných rozpočtů plynou, resp. jaká část jednotlivých daní je příjmem toho kterého rozpočtu.

Rozpočtové určení se mění podle územní organizace státu, změn v úkolech územních samosprávných celků apod. Současné rozpočtové určení daní je upraveno následujícím způsobem:

- příjmem státního rozpočtu jsou veškeré daně, pokud není stanoveno jinak
- příjmem rozpočtů krajů⁸ je:
 - podíl na 3,1 % celostátního výnosu daně z přidané hodnoty,
 - podíl na 3,1 % celostátního výnosu daně (resp. záloh na daň) z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti a funkčních požitků, odváděné zaměstnavatelem jako plátcem daně,
 - podíl na 3,1 % celostátního výnosu daně z příjmů fyzických osob vybírané srážkou podle zvláštní sazby,
 - podíl na 3,1 % z 60 % celostátního výnosu daně (resp. záloh na daň) z příjmů fyzických osob sníženého o výnosy uvedené druhé a třetí odrážce,
 - podíl na 3,1 % celostátního výnosu daně z příjmů právnických osob (vyjma případů, kdy poplatníkem je obec nebo kraj),
 - daň z příjmů právnických osob v případech, kdy poplatníkem je příslušný kraj (s výjimkou daně vybírané srážkou podle zvláštních předpisů). Příjmem obce však není úhrada dodatečně vyměřené daně správcem daně na základě jeho

⁶Blokové schéma je znázorněno v příloze 21.

⁷ V současnosti, březen 2011, probíhá diskuze a příprava kolem nového systému rozpočtového určení daní. V budoucnu by měl dojít k přerozdělení daní směrem k daní z příjmu fyzických osob.

⁸ Podíly jednotlivých krajů jsou stanoveny zákonem.

zjištění ani příslušenství daně; daň dodatečně vyměřená na základě dodatečného daňového přiznání podaného krajem jeho příjmem však je.

- příjmem rozpočtu obcí je:
 - výnos daně z nemovitostí, příjemcem je ta obec, na jejímž území se nemovitost nachází,
 - podíl na 20,59 % celostátního výnosu daně z přidané hodnoty, daně z příjmů fyzických osob a daně z příjmů právnických osob (kromě případů, kdy poplatníkem je obec nebo kraj),
 - 30 % výnosu záloh na daň z příjmů těch fyzických osob, které mají na území obce bydliště ke dni jejich splatnosti, a výnosu daně (vyrovnání a dodatečně přiznaná nebo dodatečně vyměřená daň) z příjmů fyzických osob, které měly na území obce bydliště k poslednímu dni zdaňovacího období, s výjimkou daně vybírané srážkou podle zvláštní sazby daně a s výjimkou daně (záloh na daň) z příjmů ze závislé činnosti a funkčních požitků, srážených a odváděných plátcem daně (plátce DPFO),
 - podíl na 1,5 % celostátního výnosu daně (resp. záloh na daň) z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti a z funkčních požitků, odváděné zaměstnavatelem jako plátcem daně z příjmů (s výjimkou daně vybírané srážkou podle zvláštní sazby),
 - daň z příjmů právnických osob v případech, kdy poplatníkem DPFO je obec, kromě příslušenství daně. Příjmem obce však není úhrada dodatečně vyměřené daně (Dodatečné vyměření daně) správcem daně na základě jeho zjištění, daň dodatečně vyměřená na základě dodatečného daňového přiznání podaného obcí jejím příjmem je.

Podíl každé obce je závislý na počtu obyvatel a příslušnosti obce do konkrétní velikostní kategorie.

- příjmem Státního fondu dopravní infrastruktury je:
 - 20 % celostátního výnosu spotřební daně z minerálních olejů (reálně však 9,1 %).
 - převody výnosů z privatizovaného majetku, které jsou příjmem České republiky a s nimiž přísluší hospodařit Ministerstvu financí,
 - převody výnosů silniční daně,
 - převody výnosů z časového poplatku,

- převody výnosů z mýtného,
- výnosy z cenných papírů nebo veřejných sbírek organizovaných Fondem,
- úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění a jiné platby od fyzických a právnických osob,
- převody výnosů z příjmů vyplývajících pro stát z koncesionářských smluv na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury
- příspěvky z Evropské komise poskytované prostřednictvím příslušných Evropských fondů,
- dary a dědictví,
- dotace ze státního rozpočtu.

Rozpočtové určení daní není totožné se správou daní. Správu všech daní vykonávají územní finanční orgány, které převádějí daňový příjem určený obci nebo Státnímu fondu dopravní infrastruktury nejméně jedenkrát měsíčně, je-li částka určená k převodu vyšší než 500 Kč; v prosinci se převede daň příjemci i tehdy, nepřesahuje-li částka 500 Kč. Převést lze pouze daň (podíl na dani), která byla zaevidována na splatnou (Splatnost daně) daňovou povinnost. Daň, která byla uhrazena před svou splatností, se až do doby splatnosti nepřevádí.

Úloha daní a jejich vazba na regulaci – environmentální úloha daní

Tržní mechanismus není sám o sobě zárukou ekologicky uvědomělého chování ekonomických subjektů. V případě absence etických principů by tato situace vedla k nárůstu podílu výrobků, jejichž výroba či spotřeba zatěžuje životní prostředí. Proto by vlády měly prostřednictvím komplexní ekologické politiky omezovat tyto tendence vzniklé na trhu. Mikroekonomické působení vlády na ekonomické subjekty ve snaze o jejich ekologičtější chování může mít v podstatě dvojí formu:

- vláda může uvalovat na ekologicky škodlivé výroby či výrobky přírážku k jejich ceně, a to ve formě sankcí, úplat, přírážek či zvýšení daně,
- v opačném případě poskytování dotací výrobcům, kteří ekologické zásady dodržují.

Spotřební daň

Spotřební daň plní fiskální funkci a také z hlediska životního prostředí velmi důležitou regulační funkci. V případě dopravy se jedná o daň z minerálních olejů. Tato daň má regulovat nebo lépe řečeno zpoplatnit negativní vliv výfukových plynů, vzniklých spalováním pohonných hmot, na životní prostředí a kvalitu ovzduší.

Daň z přidané hodnoty

DPH tvoří jeden z nejdůležitějších příjmů státního rozpočtu. Platí ji všichni při nákupu většiny zboží a služeb, proto se jí také někdy říká univerzální daň. Princip této daně je v tom, že dodavatel, pokud je registrován jako plátce, musí odvést z obchodu část hodnoty, pokud je tento obchod předmětem daně. Naopak odběratel si za jistých podmínek může zažádat o vrácení daně, kterou při obchodu dodavateli – plátcí zaplatil.

Evropská unie vymezuje zboží a služby, které mohou (ale nemusí) být předmětem snížené sazby daně z přidané hodnoty, a stanovuje minimální výši základní sazby DPH (15 %) a minimální výši snížené sazby DPH (5 %).

V ČR je základní sazba 19 % (od 1. 1. 2010 už 20 %), uplatňujeme ji na naprostou většinu zboží a služeb, a snížená sazba 9 % (od 1. 1. 2010 už 10 %), kterou uplatňujeme na vybrané zboží a služby

„Daň z elektřiny“

Od 1. 1. 2008 zákonem č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů, část 47 se zavádí daň z elektřiny. Závazek zavést zdaňování elektřiny vyplývá České republice především ze směrnice Rady 2003/96/ES.

Od daně je však mimo jiné osvobozena elektřina určená k použití nebo použitá při provozování dráhy a drážní dopravy pro přepravu osob a věcí na dráze železniční, tramvajové a trolejbusové.

Zdanění energií

Dne 3. ledna 2007 vzala vláda na vědomí materiál „Principy a harmonogram ekologické daňové reformy“, který zahájil realizaci EDR v České republice. EDR by měla probíhat postupně ve třech etapách do roku 2017.

I. etapa EDR spočívá v transpozici směrnice 2003/96/ES, o zdanění energetických produktů a elektřiny. Během roku 2007 tak vznikly tři nové daně – daň ze zemního plynu, daň z pevných paliv a daň z elektřiny, které doplnily již existující spotřební daň z minerálních olejů. Daně se staly součástí zákona č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů, a začaly se uplatňovat od 1. ledna 2008.

Nyní se připravuje II. etapa EDR, která si vytyčila za cíl snížení emisí do ovzduší.

Pojištění odpovědnosti

Pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel (pojištění motorových vozidel) je zvláště důležité pro evropské občany, ať už jsou pojištěnci, nebo poškozenými dopravní nehodou. Hlavním cílem činnosti Evropského společenství v oboru finančních služeb je posílení a konsolidace jednotného trhu pojištění motorových vozidel.

Pojištění odpovědnosti je dáno Směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2005/14/ES ze dne 14. května 2005, kterou se mění směrnice Rady 72/166/EHS, 84/5/EHS, 88/357/EHS a 90/232/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/26/ES, o pojištění občanskoprávní odpovědnosti z provozu motorových vozidel.

Pojištění odpovědnosti upravuje v ČR zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů.

Sjednání povinného ručení je základní povinností každého majitele motorového vozidla. Výjimkou jsou například řidiči cizozemského vozidla, kteří jsou držiteli platné zelené karty, složky integrovaného záchranného systému, vozidla bezpečnostní informační služby a Policie České republiky. Základním smyslem povinného ručení je zajistit pojistnou ochranu škody spáchané motorovým vozidlem.

Toto pojištění se velkou měrou promítá do nákladů uživatele dopravy, a tím ovlivňuje i jeho rozhodovací proces.

Poplatky za použití dopravní cesty

Tyto poplatky obecně slouží k zpoplatnění využívání dopravní cesty. Řadíme mezi ně:

- výkonové mýto v silniční dopravě, které zohledňuje počet ujetých kilometrů ve vazbě na daný druh vozidla:
 - elektronický výběr,
 - výběrčí kabiny,
- poplatek za užití železniční dopravní cesty (obdobu výkonového mýta v silniční dopravě) a další poplatky za užití nádraží či jiných objektů nebo činností,
- dálniční známky (kupóny) – představují paušální poplatek za použití infrastruktury, jsou platné na určité časové období ve vazbě na daný druh vozidla,
- poplatky za užití vybraných staveb (mostů a tunelů),
- poplatky za vjezd do center měst či vybraných zón,
- poplatky za dopravu v klidu (parkovné).

1.4 Společné daně pro silniční a železniční dopravu v ČR

Spotřební daň z minerálních olejů

Právní úprava spotřební daně v ČR je obsažena v zákoně číslo 353/2003 Sb., o spotřební dani, ve znění pozdějších předpisů. Spotřební daň je nepřímá selektivní daň, kterou zavádí stát za účelem regulace cen určitých komodit na trhu. Účelem může být buď zvýšit příjmy státního rozpočtu (jako je tomu například u pohonných hmot), nebo snížit poptávku po škodlivém zboží (tabák, alkohol). V České republice jsou předmětem daně tabák, alkohol a pohonné hmoty (daň tvoří většinou více než 50 % ceny zdaněného zboží). Poplatníky jsou kupující výrobku, daň je obsažena v ceně výrobku, jako je tomu například i u DPH. Od roku 2006 vykonává její správu Celní úřad. Zákon o spotřební dani je rozdělen podle předmětu daně na pět hlav, z nichž dopravy se přímo týká hlava I, která upravuje daň z minerálních olejů.

Silniční doprava

Zdanění užívání silnic a dálnic spotřebními daněmi je sice nepřímé, nicméně na rozdíl od daní z vozidel, jakožto přímého zdanění užívání silnic, jde o zdanění do určité míry výkonové.⁹

Železniční doprava

Výše spotřební daně je dosti ovlivněna vozovým parkem dopravce, druhy hnacích vozidel a stupněm jejich modernizace. Pro ilustraci je uvedena následující tabulka, která ukazuje složení vozového parku v železniční dopravě.

Tabulka č. 2: Struktura hnacích vozidel v ČR

Hnací vozidla	Rok								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
elektrická	1 029	940	940	937	933	970	971	945	863
motorová	1 778	1 510	1 512	1 494	1 390	1 474	1 416	1 247	1 162
parní	22	26	26	25	27	28	27	30	29
Celkem	2 829	2 476	2 478	2 456	2 350	2 472	2 414	2 222	2 054

Zdroj: MD ČR¹⁰

Z údajů v tabulce č. 2 vyplývá, že 65 % vozového parku tvoří motorové vozy nebo motorová hnací vozidla, což zvyšuje vybranou spotřební daň z minerálních olejů.

⁹ Spotřeba paliva, a tím i odvedená daň zde totiž pouze do určité míry odpovídá míře užívání silnic a dálnic.

¹⁰ Jako zdroj byla použita statistika MD ČR, je však nutné podotknout, že tato statistika nekoresponduje se statistikou ČD, kde je např. počet motorových jednotek vyšší.

Tabulka č. 3: Příjmy ze spotřební daně z minerálních olejů¹¹

Příjmy [Kč]	Rok									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
státní rozpočet [mld.]	-	57,10	65,30	56,90	75,40	76,60	80,60	82,26	81,798	63,781
z toho pro SFDI [mld.]	10,39	10,87	11,41	13,052	6,934	6,988	7,337	7,486	7,230	5,980 ¹²

Zdroj: SFDI, GR cel a MF ČR

Daň z přidané hodnoty

Daň z přidané hodnoty neplatí dopravce přímo, ale je zahrnuta ve veškerých službách, nákupech zboží, výrobků a také, jak bude zmíněno v další části, dopravce platí daň z přidané hodnoty v poplatku za použití dopravní cesty a za přidělení dopravní kapacity.

V ČR je upravena zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů.

V současné době¹³ (od 1. 1. 2010) jsou dvě sazby DPH, a to 10 % a 20 %, dané zákonem č. 362/2009.

Osoba povinná k dani je fyzická nebo právnická osoba, která samostatně uskutečňuje ekonomické činnosti. Osobou povinnou k dani je i právnická osoba, která nebyla založena nebo zřízena za účelem podnikání, pokud uskutečňuje ekonomické činnosti. Ekonomickou činností se rozumí soustavná činnost výrobců, obchodníků a osob poskytujících služby. Pro ilustraci jsou v tabulce č. 4 uvedeny sazby DPH ve vybraných zemích EU.

Tabulka č. 4: Přehled DPH ve vybraných zemích EU¹⁴

Stát	Základní sazba	Snížená sazba
Minimální sazby	15 %	
Malta	18 %	5 %
Německo	19 %	7 %
Nizozemí	19 %	6 %
Rakousko	20 %	10 %
Slovensko	19 %	10 %
Švédsko	25 %	12 %

Zdroj: www.finance.cz

1.5 Základní zpoplatnění spojené se silniční dopravou v ČR

Daň silniční

Silniční daň upravuje zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů. 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

¹¹ Od roku 2005 snížen podíl SFDI na výnosu spotřební daně z minerálních olejů z 20 % na 9,1 % v souvislosti s přechodem financování silnic II. a III. třídy na kraje.

¹² Jedná se o přepočtené údaje v březnu 2011, není tento údaj znám

¹³ Březen 2011

¹⁴ Březen 2011

samostatné výdělečné činnosti. Vozidla, jejichž hmotnost je 12 a více tun, jsou vždy předmětem daně silniční.

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.

Tabulka č. 5: Příjmy ze silniční daně

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Výše příjmu [mld. Kč]	5,27	5,51	5,74	5,51	5,18	5,43	5,91	5,99	4,80

Zdroj: SFDI

Dálniční kupóny

Na území České republiky od roku 1995 platí za použití dálnic a rychlostních komunikací motorová vozidla nejméně se čtyřmi koly nebo jízdní soupravy časovým poplatkem. Zaplacení se prokazuje dvoudílným časovým kupónem. Vydáváním a prodejem kupónů je od 1. 1. 2007 pověřen příslušný orgán Státního fondu dopravní infrastruktury, který může prodej přenechat jiným právnickým osobám. Kategorie od 12 tun včetně přešla od tohoto data na placení výkonového zpoplatnění. Což se od 1. 1. 2010 mění, časovému zpoplatnění hrazenému prostřednictvím dálničních kupónů budou při jízdě po zpoplatněných dálnicích a rychlostních silnicích nově podléhat pouze vozidla s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny. Podrobnosti k aktuálnímu stavu jsou uvedeny v příloze č. 22

Tabulka č. 6: Příjmy z dálničních kuponů

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Výše příjmů [mld. Kč]	1,72	1,89	2,05	2,68	3,05	3,29	2,43	2,76	2,89

Zdroj: SFDI

Výkonové mýto

V ČR sazby mýtného vycházejí z nařízení vlády č. 484/2006 ze dne 18. října 2006 o výši časových poplatků a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací, kterým se zapracovávají předpisy Evropských společenství¹⁵ a upravují výši časového poplatku a výši sazeb mýtného pro silniční motorová vozidla za užívání vybraných úseků pozemních komunikací.

¹⁵Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/38/ES

Mýtné je tedy součástí nákladů všech produktů, které jsou i jen z části přepravovány po území ČR (tranzitní doprava). Výše sazeb mýtného za užívání dálnic a rychlostních silnic se člení podle:

- emisní třídy vozidla se sazbou pro vozidla
 - do třídy EURO II
 - třídy EURO III a vyšší
- počtu náprav vozidla nebo jízdní soupravy se sazbou pro vozidla se
 - dvěma nápravami
 - třemi nápravami
 - čtyřmi nebo více nápravami

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice jsou uvedeny v tabulce č. 7 a 8.

Tabulka č. 7: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice v Kč/km¹⁶

Emisní třída	0 II			III IV			V a vyšší		
	Počet náprav	2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3
Sazba	3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88

Zdroj: Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Tabulka č. 8: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice v Kč/km¹⁷

Emisní třída	0 II			III IV			V a vyšší		
	Počet náprav	2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3
Sazba	2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12

Zdroj: Příloha č. 1 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Sazby mýtného pro silnice I. třídy jsou uvedeny v tabulce č. 9 a 10

Tabulka č. 9: Sazby mýtného pro silnice I. třídy v Kč/km¹⁸

Emisní třída	0 II			III IV			V a vyšší		
	Počet náprav	2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3
Sazba	1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80

Zdroj: Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

Tabulka č. 10: Sazby mýtného pro silnice I. třídy v Kč/km¹⁹

Emisní třída	0 II			III IV			V a vyšší		
	Počet náprav	2	3	4 a více	2	3	4 a více	2	3
Sazba	1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96

Zdroj: Příloha č. 2 k nařízení vlády č. 484/2006 Sb.

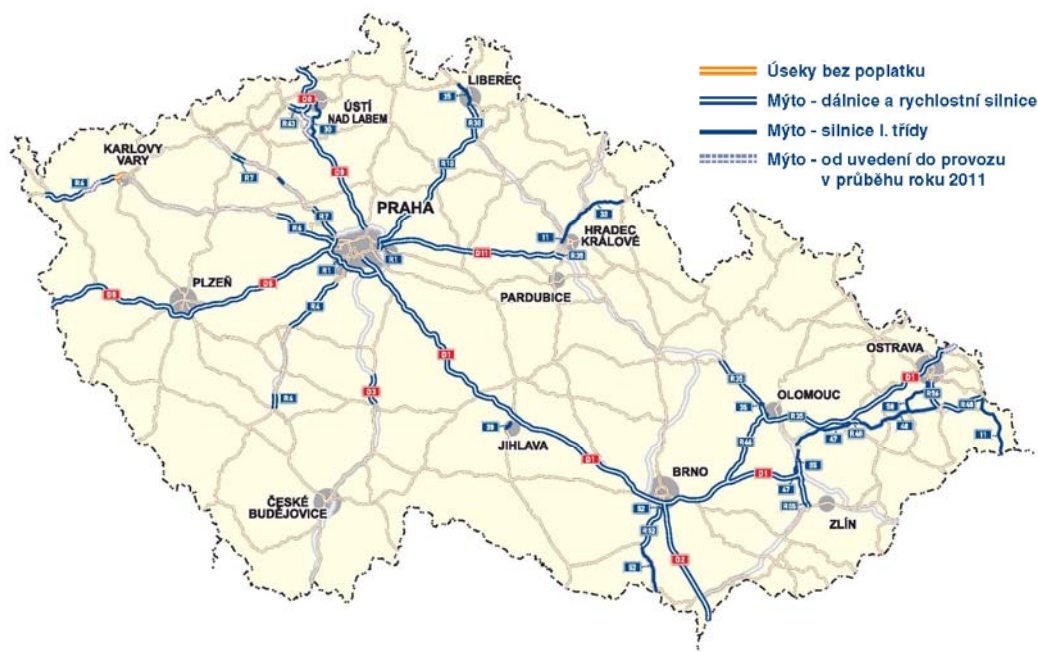
¹⁶ Pro časové období v pátek od 15:00 do 21:00 hod. včetně.

¹⁷ Pro ostatní časová období v týdnu

¹⁸ Pro časové období v pátek od 15:00 do 21:00 hod. včetně.

¹⁹ Pro ostatní časová období v týdnu

Na následujícím obrázku je znázorněna síť zpoplatněných komunikací v České republice.



Zdroj: ŘSD ČR

Obrázek č. 2: Síť zpoplatněných komunikací k 1. 1. 2011

Základní zpoplatnění spojené s železniční dopravou v ČR

V železniční dopravě existují v zásadě dva druhy poplatků. Poplatek za provozování dopravní cesty (řízení provozu) a za zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (infrastruktura dopravní cesty). Poplatek za užití dopravní cesty hradí všichni dopravci.

Poplatky vybírá SŽDC a jsou ve smyslu zákona č. 77/2002 Sb. zdrojem pro úhrady provozování železniční dopravní cesty a zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty.

Od 1. ledna roku 2003 zůstala cena za užití dráhy nadále regulovaná státem a má nadále dvě složky – S_1 , která zohledňuje náklady na řízení provozu, a S_2 , která vychází z nákladů na zajištění provozuschopnosti.

Výměrem MF č. 01/2009, Cenového věstníku ministerstva financí 14/2008, se vydává seznam zboží s regulovanými cenami.

Pro potřebu zpoplatnění užití dráhy se tratě dělí do tří skupin:

- (E) tratě zařazené do evropského železničního systému,
- (C) ostatní tratě celostátní dráhy,
- (R) regionální dráhy.

Toto rozdělení vychází z nabídky „komfortu“, který jednotlivé skupiny tratí poskytují dopravcům při jejich podnikání, tzn. délka a hmotnost vlaku, hmotnost na nápravu, přechodnost vozidel, rychlost vlaku, sklonové poměry, komfort služeb při řízení dopravy a podobně.

Stanovení maximální ceny

Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních se kalkuluje pro nákladní vlak dle hodnot uvedených v tabulkách č. 11 a č. 12.

Tabulka č. 11: Provozování dopravní cesty (Řízení provozu)

S_{1E}	42,65 Kč / vlkm
S_{1C}	38,77 Kč / vlkm
S_{1R}	34,89 Kč / vlkm

Zdroj: výměr MF č. 01/2009

Tabulka č. 12: Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (Infrastruktura dopravní cesty)

S_{2E}	56,51 Kč / 1 000 hrtkm
S_{2C}	47,09 Kč / 1 000 hrtkm
S_{2R}	35,32 Kč / 1 000 hrtkm

Zdroj: výměr MF č. 1/2009

Maximální ceny za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních se kalkuluje pro osobní vlak dle hodnot uvedených v tabulkách č. 13 a č. 14.

Tabulka č. 13: Provozování dopravní cesty (Řízení provozu)

S_{1E}	7,39 Kč / vlkm
S_{1C}	6,14 Kč / vlkm
S_{1R}	5,20 Kč / vlkm

Zdroj: výměr MF č. 01/2009

Tabulka č. 14: Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (Infrastruktura dopravní cesty)

S_{2E}	42,37 Kč / 1 000 hrtkm
S_{2C}	33,68 Kč / 1 000 hrtkm
S_{2R}	28,54 Kč / 1 000 hrtkm

Zdroj: výměr MF č. 01/2009

Pro jeden vlak se maximální cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty dráhy celostátní a drah regionálních vypočte podle vzorce²⁰ (1)

$$C_m = C_1 + C_2 \quad (1)$$

$$C_1 = S_{1E} \cdot L_E + S_{1C} \cdot L_C + S_{1R} \cdot L_R \quad (2)$$

$$C_2 = \frac{Q}{1000} (S_{2E} \cdot L_E + S_{2C} \cdot L_C + S_{2R} \cdot L_R) \cdot n \cdot e \quad (3)$$

Zdroj: MD ČR

²⁰ ČD, a.s. platí na všech tratích dle sazby R.

kde je:

- 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 přepravovaných věcí, osob a živých zvířat v tunách zaokrouhlený na celé tony nahoru
 - pro 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 tony nahoru
- n koeficient zohledňující použití vozidel s naklápěcí skříní
- u vlaků s vozidly s naklápěcími skříněmi 1,25
 - u vlaků s vozidly s naklápěcími skříněmi v případě, že využití naklápěcí technologie není dovoleno 1,00
 - ve všech ostatních případech 1,00
- e koeficient zohledňující jízdy hnacích vozidel se spalovacím motorem po elektrizovaných tratích
- při použití činných hnacích vozidel nezávislé trakce 1,07521
 - ve všech ostatních případech 1,000

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 a na trati s trakčním vedením.

²¹Kromě případů nutných k obnově sjízdnosti tratí po mimořádných událostech v drážní dopravě (po nehodách, či živelných pohromách apod. – do obnovení normálního provozu) a údržby tratí, tj., při plánovaných i neplánovaných výlukách kolejí, trakčního vedení apod., a jiných událostech znemožňujících použití závislého hnacího vozidla na elektrizované trati (např. při přerušení dodávky elektrické energie od dodavatele apod.)

1.6 Minimální sazby daně v EU

Minimální daňové sazby byly ustanoveny na minerální oleje včetně benzínu, zemního plynu, elektřinu a uhlí. Omezení není důležité pouze pro udržení konkurence, ale také jako nástroj, který EU může používat k podpoře úspory energie a čistších paliv, a tím i snižování emisí skleníkových plynů. I přesto je zde jistá flexibilita, aby byla vzata v úvahu situace jednotlivých zemí.

Evropská unie má dohodu týkající se minimální sazby pro DPH, a to ve výši 15 % na většinu zboží a služeb. Povolují se zde i výjimky vztahující se na nižší sazby nebo úplné zproštění daně pro určité zboží. Všeobecně jsou ale zakázány na zboží a služby, které nejsou v konkurenci se zbožím a službami jiného členského státu, např. jídla v restauracích nebo základní životní potřeby (jídlo, léky apod.).

Evropská komise se snaží omezovat výjimky v zájmu tržního mechanismu a "čisté hry". Dále pak se snaží zjednodušovat pravidla, což by mělo vést k snižování podvodů, které často vznikají na základě složitosti systému. Složitost také významně přispívá k nákladům podnikání a představuje skutečnou bariéru pro mezinárodní styky.

Tabulka č. 15: Přehled a vývoj minimálních sazeb v EU²²

Surovina	Roky		
	1992 – 2003	2004 – 2009	2010 -
Benzín	337	421	421
Bezolovnatý benzín	287	359	359
Nafta	245	302	330
Petrolej	245	302	330
LPG	100	125	125
Zemní plyn	100 (EUR/1000 kg)	2,6 (EUR/gigajoule, výhřevnost)	2,6 (EUR/gigajoule, výhřevnost)

Zdroj: www.europa.eu.int

1.7 Legislativní aspekty – právní normy

1.7.1 Silniční doprava

Obecné podmínky pro podnikání v silniční nákladní dopravě a zároveň kontrolu nad jejich dodržováním upravuje zákon č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, ve znění pozdějších předpisů. Podle tohoto zákona je provozována silniční motorová doprava.

Specifickým předpisem upravujícím oblast podnikání v silniční dopravě je zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Zákon provádí vyhláška č. 478/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Novela zákona č. 103/2004 Sb., rozšiřuje povinnost ustanovit bezpečnostního poradce i na subjekt provádějící vykládku nebezpečných věcí. U mezinárodní

²²EUR/1000 l, pokud není uvedeno jinak

silniční nákladní dopravy zavádí se vstupem ČR do EU eurolicenci, která nahrazuje v zemích EU zahraniční vstupní povolení a osvědčení řidiče, které musí mít řidič, jenž není občanem ČR ani jiného státu EU. Zákon č. 186/2004 Sb., rozšiřuje pravomoci celního úřadu ve vykonávání státního odborného dozoru podle zákona o silniční dopravě.

Novela prováděcí vyhlášky č. 55/2003 Sb., rozšiřuje pověřování právnických nebo fyzických osob Ministerstvem dopravy k dalším činnostem souvisejícím s uplatňováním dohody ADR.

Způsob prokazování finanční způsobilosti dopravce řeší vyhláška č. 366/1999 Sb., ve znění vyhlášky č. 97/2001 Sb.

1.7.2 Železniční doprava

Základní legislativa vychází z evropské směrnice 2001/14/ES, která byla novelizována směrnicí 2002/844/ES z roku 2002. Tato směrnice se týká zásad a postupů, které se mají aplikovat se zřetelem na stanovení a zpoplatnění železniční infrastruktury a přidělování kapacity železniční infrastruktury.

Tato směrnice nařizuje členským státům zajistit, aby režimy používané pro účtování a přidělování kapacity pro příslušnou železniční infrastrukturu sledovaly zásady vytyčené ve směrnici a aby tak umožnily manažerovi infrastruktury vstoupit na trh a provádět optimální, efektivní využití dostupné infrastrukturní kapacity. Tato směrnice se vztahuje na použití železniční infrastruktury pro vnitrostátní nebo mezinárodní železniční dopravu. Členské státy mohou z předmětu aplikace směrnice vyloučit:

- samostatné místní a regionální sítě pro osobní dopravu na železniční infrastrukturu,
- sítě, které jsou určeny pouze pro poskytování dopravních služeb v oblasti městské a příměstské osobní dopravy,
- regionální sítě, které jsou používány pro regionální nákladní dopravu výhradně nějakým železničním podnikem, na který se nevztahuje předmět aplikace směrnice 91/440/EHS, a to do té doby, než bude kapacita na takové síti požadována dalším žadatelem,
- soukromě vlastněná železniční infrastruktura, která existuje výlučně pro používání vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu.

Ve druhé kapitole směrnice 2001/14/ES jsou stanoveny například postupy pro vytvoření, určení a výběr poplatků, náklady na infrastrukturu a účtování, zásady účtování poplatků a výjimky z účtovacích zásad.

Jednotlivé články druhé kapitoly určují například opatření týkající se:

- nezávislosti statutu železničních podniků, vedení správy, vnitřního řízení a kontroly správních hospodářských jednotek,
- podmínek pro účtování nákladů na infrastrukturu,
- povinnosti platit manažerovi infrastruktury a podmínek platby za balík minimálního přístupu²³ a traťového přístupu²⁴.

Legislativa v ČR vychází z výše zmíněné novelizované evropské směrnice 2001/14/ES. Poplatky jsou v naší legislativě ukotveny v zákoně o drahách, ve kterém jsou upraveny podmínky pro získání licence k provozování drážní dopravy. Dále je to zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, který ukládá povinnost akciové společnosti České dráhy uhradit státní organizaci Správa železniční dopravní cesty cenu za užívání železniční dopravní cesty k provozování železniční dopravy stanovenou podle zákona o cenách. V § 10 zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů je upraveno zveřejňování zboží, u něhož se uplatňuje regulace cen podle § 5 a 6 a které zařazují cenové orgány rozhodnutím do seznamu zboží s regulovanými cenami. Seznam a ceny stanovené v jeho rámci a zboží, u něhož se uplatňuje regulace cen podle § 8, uveřejňují cenové orgány v Cenovém věstníku.

1.8 Prostředky vynakládané do oblasti dopravní infrastruktury a ostatních činností spjatých s výkonem dopravy ze státního rozpočtu – MD ČR

Státní rozpočet ČR je součástí rozpočtové soustavy ČR. Strukturu rozpočtové soustavy znázorňuje příloha č. 1, kde jsou zobrazeny návaznosti jednotlivých rozpočtů.

Podstata a význam veřejného rozpočtu spočívá v jeho funkcích, odvozených z funkcí veřejných financí:

- alokační,
- redistribuční,
- stabilizační funkce.

²³Vyřizování požadavků na kapacitu infrastruktury, právo na využívání kapacity, která je poskytnuta, používání výhybek traťových kolejí a železničních uzlů, řízení vlaků včetně signalizace, regulace, dispečerských služeb a komunikačních služeb a poskytování informací o pohybu vlaků, všechny další informace požadované pro zavedení nebo provozování spoje, pro které byla poskytnuta kapacita.

²⁴Použití elektrického napájecího zařízení pro trakční proud, kde je k dispozici, zařízení pro doplňování paliva, nádraží pro osobní dopravu, jejich budovy a další zařízení, nákladová nádraží (terminály nákladní dopravy), seřadovací nádraží, zařízení pro vlakový provoz, odstavná nádraží a koleje, zařízení pro údržbu a další technická zařízení.

Státní rozpočet je základním a závazným finančním plánem státu. Zjednodušeně lze říci, že poskytuje ústředním orgánům státní správy přesné informace o bilanci státu, ve struktuře stanovené zákonem o rozpočtových pravidlech.²⁵

Základními dokumenty státního rozpočtu jsou zákon o státním rozpočtu a střednědobý výhled.

Pro třídění příjmů a výdajů ve všech rozpočtech rozpočtové soustavy ČR platí tyto závazné zásady:²⁶

- jednotnost údajů v celé soustavě rozpočtů,
- dlouhodobost třídících kritérií – umožňuje dlouhodobé analýzy rozpočtů,
- přehlednost – umožňuje rychlou kontrolu,
- souhlasnost (kompatibilita) se standardy používanými v mezinárodním účetnictví a statistice.

Rozpočtová skladba ČR využívá následující třídění:

- Druhové třídění má přímou vazbu na údaje z účetnictví, což podstatně rozšiřuje možnosti finančního plánování, vyhodnocování a kontroly státního rozpočtu.
- Odpovědnostní třídění umožňuje přesně stanovit odpovědnost za konkrétní rozpočet, například za rozpočet kapitoly státního rozpočtu.
- Odvětvové, neboli funkční třídění umožňuje sledovat ukazatele vztahující se k určité oblasti, například k dopravě.
- Konsolidační třídění definuje příjmy a výdaje uskutečněné uvnitř rozpočtu.

Ze zkoumání údajů státního rozpočtu je patrné, že přímo k resortu dopravy se vztahuje kapitola 327 Ministerstva dopravy, která je součástí zákona o státním rozpočtu na příslušný rozpočtový rok. Specifický pro resort dopravy je SFDI, který soustřeďuje finanční prostředky nutné pro výstavbu, rekonstrukce a opravy důležitých prvků dopravní infrastruktury ČR.

Kromě údajů poskytovaných Ministerstvem financí existují další možné zdroje informací o resortu dopravy, které jsou zveřejněny například v ročenkách dopravy, ve zprávách Českého statistického úřadu (ČSÚ) apod. Při jejich zkoumání bylo zjištěno, že používají odlišnou metodiku, která neumožňuje porovnání údajů za jednotlivé roky s výstupy sestav Ministerstva financí. Z těchto důvodů byly jako hlavní zdroj informací využity údaje zveřejňované Ministerstvem financí a jako doplňující byly použity informace z ročenek dopravy, Ministerstva dopravy a ČSÚ.

²⁵ Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů.

²⁶ PEKOVÁ, Jitka; PILNÝ, Jaroslav; JETMAR, Marek. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. S. 242.

Státní rozpočet

Státní rozpočet je tvořen složitým systémem finančních informací, dokumentů, plánů, analýz, právních předpisů, pokynů, ukazatelů, rozpočtů atp., které se neustále mění v závislosti na hospodářském a ekonomickém vývoji ČR, světových trhů a ekonomik.

V zákoně o rozpočtových pravidlech je státní rozpočet definován takto:

- „Státní rozpočet představuje finanční vztahy, které zabezpečují financování některých funkcí státu v rozpočtovém roce.“²⁷
- „Státní rozpočet jako souhrn finančních dokumentů zahrnuje zákon o státním rozpočtu, rozpis ukazatelů státního rozpočtu, podrobné rozpočty organizačních složek státu a změny těchto dokumentů.“²⁸

Pro přehlednost je státní rozpočet členěn do rozpočtů kapitol, přičemž každý okruh působnosti má vlastní kapitolu státního rozpočtu. Za plnění závazných ukazatelů každé kapitoly odpovídá správce kapitoly. Správci kapitol jsou stanoveni zvláštním právním předpisem a jsou jimi ústřední orgány státní správy a další organizační složky státu.

Pro resort dopravy je ve státním rozpočtu určena samostatná část ukazatelů v kapitole 327 Ministerstva dopravy. Jsou zde souhrnné ukazatele, specifické ukazatele pro příjmy, specifické ukazatele pro výdaje a průřezové ukazatele kapitoly.

Odpovědnost za státní rozpočet a jeho plnění má vláda ČR. Vláda odpovídá Poslanecké sněmovně.

Ministerstvo financí stanovuje vyhláškou závazné termíny, způsob a povinnosti správců kapitol a ostatních subjektů hospodařících se státními prostředky k předkládání dokladů, které ministerstvu umožňují sledovat průběh a plnění státního rozpočtu. Porušením povinností může dojít k zastavení peněžních prostředků ze státního rozpočtu.

Rozpočtová rezerva vlády

Vláda ČR má k dispozici rozpočtovou rezervu pro úhrady nepředvídatelných výdajů. Rezerva vlády je asi 0,3 % výdajů příslušného rozpočtového roku. Použití finančních prostředků z vládní rozpočtové rezervy musí vláda dokládat Poslanecké sněmovně. Doklad vláda předkládá ve zprávě o plnění státního rozpočtu.

Tato rezerva by byla možná, za předpokladu politické vůle, užitá na odstranění některých škod způsobených tzv. vyšší mocí.

²⁷ § 5 odst. 1 zákona č. 218/2000 Sb., v platném znění

²⁸ § 5 odst. 3 zákona č. 218/2000 Sb., v platném znění

Státní fondy

Ústřední orgány státní správy mohou zákonem zřizovat právnické osoby, jejichž úkolem je zabezpečení speciálních úkolů spojených s finančními prostředky státního rozpočtu. Zákon tyto právnické osoby souhrnně nazývá „Státní fondy“ a v jejich obchodním názvu musí být slova „státní fond“ obsažena.

Každý státní fond musí být zákonem přidělen do působnosti konkrétního správce kapitoly státního rozpočtu a musí mu zde být vytvořeny zdroje zabezpečující plnění jeho úkolů. Zvláštností je, že zůstatky finančních prostředků rozpočtového roku se převádí do následujícího rozpočtového roku. Pokud státní fond využívá prostředky ze státního rozpočtu i pro krytí svých správních výdajů, vztahují se na tyto prostředky právní předpisy jako na prostředky organizačních složek státu.

Zvláštním fondem je Národní fond, protože jeho prostřednictvím dostává Česká republika finanční prostředky ze strukturálních fondů Evropské unie. Správcem Národního fondu je Ministerstvo financí.

1.9 Systémy poplatků v železniční dopravě

1.9.1 Velká Británie

Ve Velké Británii proběhla privatizace v roce 1996 s cílem liberalizovat podmínky pro železniční dopravce. Cílem bylo změnit strukturu poplatků a zrovnoprávnit přístup železničním dopravcům na železniční trh bez diskriminace.

Struktura poplatků privatizace měla následující podobu: poplatek za variabilní využívání (3 %), poplatek za elektřinu pro trakci (5 %) a fixní poplatek (92 %). Tato struktura neodrážela skutečné náklady a jevila se jako potenciálně diskriminační.

V roce 2000 byl vydán první průzkum vlivu změn na železničním trhu po privatizaci, z něhož vyplynula zásadní změna, a to ve stanovení poplatků. Před privatizací si dopravci vyjednávali výši poplatků, což lze částečně chápat jako prostor pro korupci či diskriminaci. Po privatizaci byly vyjednávané poplatky nahrazeny zveřejněnými. Byl zaveden poplatek za kapacitu železniční infrastruktury, zejména když dochází k přetížení infrastruktury. Variabilní část poplatku se navýšila z 3 % na 9 %. Celkově se zvýšil variabilní poplatek na 13 %. Velkou změnu a skutečnou reformu ale nakonec způsobila nehoda u nádraží v Hatfieldu, kde zemřeli 4 lidé a na vině byl špatný stav dopravní infrastruktury, konkrétně havarijní stav kolejnic. Nehoda odhalila neutěšený stav v administrativě a neochotu s tímto stavem něco dělat. Nakonec vyvolala doslova explozi v nákladech a také administrativě

v segmentu železniční dopravy. Infrastruktura, která byla do té doby v rukou soukromého vlastníka, společnosti Railtrack, přešla pod správu Rail Network a Office of Rail Regulation (ORR) se ujal správy poplatků a povolení pro přístup na železniční trh do března roku 2009. Na základě této reformy se zvýšily příjmy z poplatků oproti roku 2000 až o 40 %. Současná podoba vertikální struktury vypadá takto:

- vlastník infrastruktury & manažer: Network Rail (od roku 2002),
- operátoři: 24 osobních dopravců, 6 nákladních dopravců, otevřený přístup dopravcům.

Poplatky a povolení stanovuje úřad Office of Rail Regulation (ORR). Aktuální struktura poplatků vypadá následovně:

- variabilní poplatek za užívání dopravní infrastruktury (4 % z celkového výnosu, 250 mil € ročně) – tento poplatek v sobě zahrnuje opotřebení tratí a veškerých zařízení spojených s dopravním procesem,
- poplatek za elektrickou energii (2 %, ročně 130 mil €) – poplatek na opatření elektrické energie pro dopravce,
- poplatky za elektrickou trakci (0,5 %, ročně 30 mil €) – poplatek za opotřebení trakce z provozu drážních vozidel,
- poplatek za přidělení kapacity (2,5 %, ročně 170 mil €) – poplatek za tvorbu jízdního řádu a výkonů s tím spojených,
- fixní poplatek – zbylé výdaje.

1.9.2 Systém poplatků na železnici v Polsku

V Polsku je v roli manažera infrastruktury společnost PLK. Systém je nastaven tak, aby pokryl náklady manažera infrastruktury. Jedná se o náklady na údržbu provozuschopnosti dráhy, administrativní výdaje manažera infrastruktury, investiční výdaje a další mimořádné náklady spojené s provozováním dráhy.

Část výdajů je financována ze státního rozpočtu, konkrétně to jsou:

- investiční výdaje vyplývající z mezinárodních dohod,
- investiční výdaje na údržbu a využívání tratí s čistě vojenským významem.

Tyto činnosti mohou být také financovány z finančních prostředků manažera infrastruktury a místní správy.

Povinnosti veřejných subjektů

Ministr dopravy vydává nařízení jak zpoplatnit přístup na železnici a oznamuje proces zpřístupnění. Prezident Railway Transport Office, obdoby Drážního úřadu v ČR, dohlíží

na správnost základních a dodatečných poplatků. Schvaluje také jednotkové sazby základních poplatků.

Manažer infrastruktury (PLK) charakterizuje základní poplatky a zveřejňuje seznam schválených jednotkových sazeb. Jednotková sazba je kalkulována pro jednotlivou vlakovou cestu na vzdálenost 1 km.

Druhy přístupových poplatků

Základní poplatek

Základní poplatek je vybírán jako:

- rezervační taxa – uvedená ve smlouvě adekvátně k platové stupnici plánovaného výkonu pro daný měsíc, obecně obnáší 100 %,
- realizační taxa – určena za skutečné použití železničních tratí po konečném finančním urovnání z používání tratí.

Dodatečné poplatky

Příplatek je používán pro další služby soukromým podnikatelům nebo vlastníkům licencí, například:

- manažerova speciální činnost spojená se zvláštní nebo nebezpečnou dopravou,
- poskytnutí zvláštní informace o vlakové cestě včetně statistických údajů,
- příprava návrhu jízdního řádu,
- umožnění cesty s individuálním jízdním řádem nebo šestihodinovým zpřístupněním cesty.

1.10 Systémy poplatků v silniční dopravě

1.10.1 Itálie

V těchto zemích jsou poplatky na zpoplatněných úsecích vybírány formou výběřčích kabin. Nevýhodou tohoto postupu je snížení propustnosti trasy z 1 600 vozidel za hodinu na 300 až 700 vozidel za hodinu. Proto jsou implementovány systémy, které umožňují výběr poplatků tak, aby účastník provozu nemusel měnit svoje chování na silnici a proces výběru mýtného se omezil jen na nezbytné snížení rychlosti potřebné pro zařazení do vyhrazeného, plynule průjezdného pruhu.

Poplatky jsou vybírány podle kategorií vozidel:

- I. sk.: motocykly přes 150 ccm, osobní vozy s výškou měřenou na přední nápravě menší než 1,3 m,

- II. sk.: tříkolová motorová vozidla a motorová vozidla s výškou na přední nápravě přesahující 1,3 m,
- III. sk.: třínápravová vozidla (s nebo bez přívěsu),
- IV. sk.: čtyřnápravová vozidla (s nebo bez přívěsu),
- V. sk.: vícenápravová vozidla (s nebo bez přívěsu).

1.10.2 Švýcarsko

Systém poplatků je rozdělen do dvou skupin. Vozidla do 3,5t jsou řešena dálničním kuponem a vozidla nad 3,5t jsou řešena systémem, především v souvislosti s ochranou Alp. Její strategie tohoto systému je jednoduchá – korigovat množství přepravených kamionů včetně jejich váhy a převést co nejvíce nákladu na železnici (kombinovaná doprava silnice/železnice). Z tohoto důvodu bylo (a stále je) třeba významných investic do švýcarské železniční sítě, především na její rozšíření ve smyslu kapacitním (zvýšení železniční kapacity na území Švýcarských Alp z 30 mil. tun ročně na 60 mil. tun ročně) a rychlostním (čas na transalpské cestě se zkrátí až na 1,5 hod.) včetně výstavby tunelů (Gothard a Lötschberg), a dále podpořit její konkurenceschopnost jak u nákladní, tak u osobní dopravy. Předpokládá se, že díky této výstavbě přejde na železnici i část nákladní letecké dopravy.

Finance na stavbu tzv. Transalpské železniční osy (také NEAT nebo AlpTransit) jsou získávány z poplatků za silniční nákladní dopravu, tzv. hmotnostně-vzdálenostní poplatek pro těžká nákladní vozidla (LSVA – Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe). Celkem 2/3 výnosů z LSVA (1,5 mld. CHF ročně do roku 2005) jdou na velké dopravní stavby. LSVA tedy zůstává nejdůležitějším zdrojem financování NEAT. LSVA takto posiluje konkurenceschopnost železnice a zajišťuje, aby kapacita železniční infrastruktury byla optimálně využita a poplatky za její využití byly ve výši, která pokrývá náklady.

V souladu s ujednáním s EU jsou postupně zvyšovány váhové limity těžkých nákladních vozidel a zároveň zvyšovány poplatky za jejich přejezd. Zároveň je stanovena bezpečnostní doložka v dohodě s EU (Land Transport Agreement, LTA), která zahrnuje jednostrannou fiskální bezpečnostní doložku v případě problémů v transalpské dopravě. Podle doložky může Švýcarsko zvýšit přepravní cenu o 12,5 %, jestliže je využito méně než 2/3 železniční kapacity po dobu 10 týdnů. Využití tohoto nástroje je omezeno na maximální dobu 12 měsíců a dvakrát během 5 let.

LSVA je uplatněno na vozidla pro osobní a nákladní dopravu s celkovou váhou vyšší než 3,5 tuny. Poplatek se odvíjí od počtu kilometrů najetých na švýcarské silniční síti,

nejvyšší povolené celkové váze a množství emisí emitovaných vozidlem. Domácí vozidla jsou povinně vybavena elektronickými zaznamenávacími jednotkami OBU (On-Board Unit), provozovatelé zahraničních vozidel mají volbu buď instalovat OBU, nebo použít poloautomatické řešení prostřednictvím čipové karty. OBU je připojena k tachografu a zaznamenává ujeté kilometry. Jestliže vozidlo cestuje přes hranice, přístroj namontovaný nad silnicí deaktivuje registraci (spojení přes mikrovlnný radiový přijímač). Při návratu na švýcarské území je přístroj opět aktivován. Další informace jsou buď zaznamenávány přímo na OBU (nejvyšší povolená váha a emisní kategorie vozidla) nebo může být zadána řidičem (připojení nebo nepřipojení vlečného vozidla). Přístroj tak zaznamenává nezbytné informace pro stavení sazby poplatku.



Obrázek č. 3: On Board Unit

Zdroj: Windscreen GmbH

Výběr mýtného ve Švýcarsku je zabezpečován státem, za výběr mýtného a tedy i elektronický výběr je zodpovědná vrchní celní správa, která má v organizační struktuře i oddělení výběru mýtného.

Je důležité zdůraznit, že i laickým pohledem, je vidět značný úbytek nákladních vozidel na pozemních komunikacích oproti okolním zemím.

1.10.3 Německo

V Německu je v provozu systém ETC (Electronic Toll Collection), který používá pro určování polohy vozidla na silnici navigační systém GPS (Global Positioning System), a pro přenos informací do centrály výběru mýtného slouží síť GSM. Vnitřní komunikační zařízení v automobilu zde nese označení OBU (OnBoard Unit) a je instalováno ve standardizované zásuvce pro autorádio. V paměti jednotky OBU je kromě jiného uložena elektronická mapa zpoplatněných silnic. Aby bylo možné tyto zpoplatněné cesty odlišit od těch, kde se mýtné neplatí, používá systém diferenciální GPS, umožňující s použitím referenčních terestrických vysílačů redukovat nepřesnost stanovení polohy na několik centimetrů. Přesto vzniká v pohybujícím se vozidle chyba, která při rychlosti 100 km/h může dosáhnout až 36 m.

Kromě přijímače GPS je v jednotce OBU integrován i mobilní komunikátor GSM, který je spolu s přijímačem GPS a daty o vozidle uloženými v paměti OBU softwarově propojen tak, že je neustále porovnávána poloha vozidla s předlohou zpoplatněných silnic. Na základě těchto dat je určen počet kilometrů podléhajících mýtnému a za pomoci dat specifických pro vozidlo je vypočten poplatek, jehož hodnota je komunikačním kanálem GSM odeslána do centrály.

Tabulka č. 16 Sazby mýtného v SRN

Vozidla do 3 náprav		Vozidla s 4 a více nápravami	
emisní třída	sazba EUR	emisní třída	sazba EUR
A (5)	0,10	A (5)	0,11
B (3 a 4)	0,12	B (3 a 4)	0,13
C (0, 1 a 2)	0,145	C (0, 1 a 2)	0,155

Zdroj: Toll Collect

1.10.4 Benelux + Dánsko a Švédsko

Uživatelské poplatky za dálnice se vztahují na nákladní automobily nad 12t. V Belgii, Nizozemí, Lucembursku, Dánsku a Švédsku jsou tyto poplatky hrazeny prostřednictvím systému Eurovignette. Od 1.10. 2008 je tento systém dostupný pomocí internetu a umožní tak dopravním společnostem jednodušší postup při placení dálničních poplatků. Nová E-známka je dostupná s kartou Eurotrafic na tzv. AGES points a čerpacích stanicích v Belgii, Lucemburku, Nizozemí, Dánsku, Francii, Anglii, Finsku, Německu a Švédsku.

Je možné zvolit platnost E-známky: na 1 den, 1 týden, 1 měsíc a 1 rok. Výjimku tvoří pouze Dánsko a Nizozemí, pro které si nemůžete zakoupit roční známku.

Dopravce vždy obdrží informace nezbytné k výpočtu uživatelských poplatků. Platba uživatelských poplatků je zaznamenána v reálném čase v databázi, která je centralizována pro všechny členské státy systému Elektronické známky. Inspektoři pro kontrolu systému do něj mohou kdykoliv vstoupit a zkontrolovat platby a ověřit platnost známky v souvislosti s licenčním číslem vozidla. V případě nesrovnalostí bude ihned informován a pokutován majitel vozidla.

Od roku 2011 měli v Nizozemsku řidiči platit daň podle množství kilometrů, které svým vozem ujedou. Řidiči budou pod neustálým dohledem satelitů.

Každý majitel auta, dodávky či kamionu bude platit daň vypočítanou podle najetých kilometrů²⁹. Jednalo by se vlastně o systém satelitního mýta.

²⁹Evropská unie usiluje o to, aby výkonově – tedy za ujeté kilometry – platila v Unii i osobní auta od roku 2012 – 13.

Nejprve by měly platit kamiony, následující rok osobní auta a kompletní zpoplatnění bude fungovat od roku 2016.

V příštích třech letech se bude celý systém testovat. S pomocí výkonového zpoplatnění budou v Nizozemsku usměrňovat dopravu. Ve špičkách tak budou v centrech a městských aglomeracích zvýšené taxy za průjezd.

1.11 Náklady související s dopravou ze strany veřejného sektoru

V předchozí části jsou zachyceny příjmy z dopravy, ale každý rozpočet, a nezáleží, koho je, zda domácnosti, firmy, osoby, obce, města, kraje či země, musí mít jak příjmovou, tak výdajovou stranu. Proto se následující kapitola bude věnovat nákladové stránce z hlediska veřejného sektoru, tzn. státu, krajů a institucí zřizovaných státem. Nejsou zde rozebírány náklady obcí, které se týkají v kontextu dopravy městských dopravních podniků, dopravy v klidu, pěší a cyklistické dopravy. V uvažovaném rozsahu by to nemělo téměř žádný přínos. Důležité je také zmínit, že na výdajové stránce z hlediska dopravní infrastruktury nelze oddělit osobní dopravu od nákladní.

Financování dopravní infrastruktury

Jak již bylo uvedeno, doprava se neobejde bez kvalitní dopravní infrastruktury, která je v ČR financována z různých zdrojů. Pro informaci je vytvořen následující přehled:

- veřejné zdroje,
 - domácí (rozpočtové zdroje, Státní fond dopravní infrastruktury³⁰),
 - zahraniční (strukturální fondy EU prostřednictvím operačních programů, Kohezní fond a dobíhající fondy Phare a ISPA),
- alternativní zdroje,
 - úvěry od zahraničních a domácích bankovních institucí,
 - leasing,
 - prodej části dlouhodobého hmotného majetku,
 - spolupráce soukromého a veřejného sektoru (PPP).
 - Jiné nebankovní zdroje

Vazba resortu dopravy na státní rozpočet

Pro jednotlivé oblasti má resort dopravy k dispozici organizační strukturu. Patří sem:³¹

- Organizační složky státu kapitoly (OSS):

³⁰SFDI je později věnována podkapitola 1.15

³¹Podle údajů MF ČR z 22. 4. 2009

- Ministerstvo dopravy,
- Ředitelství vodních cest České republiky,
- ÚZPLN Praha,
- Státní plavební správa,
- Úřad civilního letectví,
- Drážní úřad,
- Drážní inspekce,
- Stavební obnova železnic ČR.³²
- Příspěvkové organizace kapitoly (PO):
 - Ředitelství silnic a dálnic ČR,
 - Centrum služeb pro silniční dopravu,
 - Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Organizační složky státu a příspěvkové organizace zajišťují plnění úkolů resortu dopravy v oblasti správy dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti v nákladní a osobní přepravě. Každá organizace odpovídá za určitou oblast dopravy a je odpovědná za správu majetku ve své působnosti, plánování a čerpání finančních prostředků státního rozpočtu. Řídí je Ministerstvo dopravy, které je i správcem kapitoly státního rozpočtu.

MD spravuje, zajišťuje rozvoj a plánuje finanční prostředky státního rozpočtu:

- pro pozemní dopravu:
 - dálnice a rychlostní komunikace,
 - silnice I. a II. třídy,
- pro drážní dopravu:
 - železniční tratě,
 - železniční uzly,
- pro leteckou dopravu:
 - letiště,
 - navigační systémy,
- pro vodní dopravu:
 - vodní toky,
 - vodní stavby,
- pro cyklistickou dopravu:
 - cyklistické stezky.

³²Stavební obnova železnic ČR ukončila činnost v hodnoceném období.

Od roku 2006 jsou finanční prostředky na správu dopravní infrastruktury pro silnice II. a III. třídy a dopravní obslužnost decentralizované do rozpočtů krajů.

Finanční prostředky na vlastní správu plánují OSS a PO souhrnně v kapitole státního rozpočtu. Podstatnou část finančních prostředků pro správu a rozvoj dopravní infrastruktury a obslužnosti čerpají prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Podle zákona č. 219/200 Sb., o majetku ČR, jsou povinni spravovat majetek státu, který mají ve své péči, a zabezpečit provoz, údržbu, opravy, pořízování a zhodnocování tohoto majetku. Protože se jedná o organizace, které nevytváří zisk, musí jim pro tuto činnost zajistit potřebné prostředky stát. Ten tak činí prostřednictvím státního rozpočtu. Tyto organizace jsou tedy navázané na státní rozpočet a vztahují se na něj, v přiměřené míře, veškeré dosud uvedené zásady, dokumenty a předpisy. Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy zpracovávají, za oblasti ve své působnosti, podklady pro návrh střednědobého výhledu, návrh zákona o státním rozpočtu, vyhodnocení, závěrečný účet atp. Kontroly hospodaření u těchto organizací provádí orgány Ministerstva dopravy, Ministerstva financí, finanční úřady a Nejvyšší kontrolní úřad.

Prostředky vynakládané do oblasti dopravní infrastruktury a ostatních činností spjatých s výkonem dopravy z krajských rozpočtů

Od 1. ledna 2000 bylo ústavním zákonem č. 347/1997 Sb., zřízeno 14 vyšších územních samosprávných celků³³, jejichž názvy obsahovaly slovo kraj.

Krajské úřady vznikly v roce 2000 jako nový stupeň územní samosprávy, avšak zřizovatelské pravomoci k jednotlivým organizacím získávaly až v průběhu roku 2001.

Krajský úřad plní úkoly v samostatné působnosti, které jsou uloženy zákonem, zastupitelstvem kraje a radou kraje a napomáhá činnosti výborů a komisí. Dále pak vykonává zákonem stanovenou státní správu (přenesená působnost).

Jedním z nejzákladnějších činností je nakládání krajských úřadů s peněžními prostředky.

Krajská zastupitelstva mimo jiné mohou předkládat návrhy zákonů sněmovně a vydávat obecně závazné vyhlášky. Zastupitelstvům je například vyhrazeno koordinovat rozvoj územního obvodu, schvalovat rozpočet kraje a závěrečný účet či stanovit rozsah základní dopravní obslužnosti. V kompetenci mají také silnice II. a III. třídy.

³³ Obce jsou základními a kraje vyššími územními samosprávnými celky. Stát může do jejich činnosti zasahovat pouze tehdy, vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem stanoveným zákonem.

Údaje o ročním hospodaření zpracovávají územní samosprávné celky do závěrečného účtu, a to na základě ustanovení § 20 odst. 2 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů a ustanovení § 17 odst. 1 zákona č. 250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů.

Každý krajský úřad se člení na odbory, jedním z nich je odbor dopravy. Jeho kompetence vykonávají jednotlivá oddělení:

Oddělení pozemních komunikací, kde mezi hlavní náplně činnosti dle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v. z. p. patří:

- rozhodování o zařazení pozemních komunikací do kategorie silnic II. nebo III. třídy a o změnách této kategorie,
- rozhodování o zrušení silnic II. nebo III. třídy po udělení souhlasu Ministerstva obrany (MO ČR) a Ministerstva dopravy (MD ČR),
- vykonávání působnosti silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou rychlostních silnic,
- povolování zvláštního užívání silnic II. a III. třídy formou přepravy pro zvláště těžké nebo rozměrné předměty, pokud trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje.

Oddělení silniční dopravy, kde náplň činnosti je například:

- zajištění a koordinace činností souvisejících s prevencí v oblasti BESIP,
- vedení agendy dopravců v příslušném kraji,
- vydávání stanovisek potřebných pro vydání nebo změnu koncesní listiny,
- rozhodování o udělení povolení k provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, které není živností podle živnostenského zákona,
- vydávání potvrzení o prokazování splnění podmínek finanční způsobilosti dopravce,
- vydávání eurolicencí pro provozovatele mezinárodní dopravy,
- vykonávání státního odborného dozoru v silniční dopravě.

Oddělení dopravní obslužnosti, kde náplň činnosti je například:

- rozhodování o udělení licence k provozování linkové osobní dopravy, o změně licence a o odejmutí licence k provozování linkové osobní dopravy,
- schvalování jízdních řádů vnitrostátní veřejné linkové osobní dopravy,
- vykonávání státního odborného dozoru v silniční dopravě dle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších právních předpisů,

- ukládání pokut dopravcům za porušení zákona č. 111/1994 Sb.,
- poskytování informací a dokladů o státním odborném dozoru Ministerstvu dopravy a spojů.

Oddělení správní a technické, kde náplň činnosti je například:

- komplexně zajistit výkon státní správy (v přenesené působnosti) dle zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel,
- přezkoumávání rozhodnutí o přestupcích vydaných pověřenými obcemi s rozšířenou působností na úseku bezpečnosti silničního provozu,
- vykonávání přenesené působnosti stanovené zákonem č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na komunikacích pro kraje,
- povolování výjimek z omezení jízdy nákladních vozidel a z dopravního značení na silnicích I. třídy.

Z náplně jednotlivých oddělení je patrné, že bez

Prostředky vynakládané do oblasti dopravní infrastruktury a ostatních činností spjatých s výkonem dopravy ze Státního fondu dopravní infrastruktury

Státní fond dopravní infrastruktury

SFDI je právnickou osobou podléhající Ministerstvu dopravy, která byla zřízena zákonem 104/2000 Sb. Každoročně je schvalován rozpočet SFDI, který je součástí státního rozpočtu.

Příjmy SFDI tvoří převody z výnosů silniční daně, převody z výnosů z daně z uhlovodíkových paliv a maziv, převody z fondů národního majetku, výnosy z poplatků za použití dopravní cesty a dálniční známky. Dále pak výnosy z veřejných sbírek nebo cenných papírů, úvěry, úroky z vkladů, penále, pojistná plnění, dary, dědictví, dotace ze státního rozpočtu, příspěvky z Evropské komise a jiné platby od právnických a fyzických osob.

Zákonem 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., byl zřízen státní fond působící v resortu dopravy. Účelem Státního fondu dopravní infrastruktury je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Jeho příjmem jsou dotace ze státního rozpočtu, příspěvky z evropských fondů, 100 % výnosů silniční daně, 9,1 % výnosů spotřební daně z uhlovodíkových paliv a maziv, 100 % výnosů z časového poplatku a mýta, výnosy

z privatizovaného majetku³⁴, cenných papírů a veřejných sbírek, úvěry, úroky z vkladů, penále, dary, dědictví atd. Výdaje SFDI jsou tvořeny výdaji na výstavbu, modernizaci, opravy, údržbu silnic, dálnic, celostátních a regionálních drah, výdaji na výstavbu a modernizaci vnitrozemských vodních cest, příspěvky na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy dopravní infrastruktury, příspěvky na údržbu a opravy cyklistických stezek, příspěvky pro naplňování programů ke zvýšení bezpečnosti dopravy, výdaje na zavedení a provozování elektronického mýta atd.

SFDI sestavuje pro každý rozpočtový rok návrh rozpočtu, jehož součástí jsou jmenovitý seznam akcí financovaných fondem se lhůtami realizace, přehled pohledávek a závazků, návrh struktury úvěrů pro rozpočtový rok se lhůtami splatnosti a úrokovými limity, návrh kalendáře splátek jistiny a úroků přijatých úvěrů. Návrh rozpočtu SFDI je prostřednictvím ministra dopravy předložen k projednání vládě a ta jej předkládá ke schválení Poslanecké sněmovně současně s návrhem zákona o státním rozpočtu.³⁵ Písemné vyhodnocení hospodaření v závěrečném účtu provádí SFDI za rozpočtový rok.³⁶

Příjmy slouží pro:

- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic,
- poskytování příspěvků na výstavbu a modernizaci průjezdných úseků silnic a dálnic,
- financování výstavby, modernizace, oprav a údržby celostátních a regionálních drah,
- financování výstavby a modernizace dopravně významných vnitrozemských vodních cest,
- úhrada splátek úvěrů a úroků z úvěrů a dalších výdajů spojených se zajištěním dluhové služby,
- poskytování příspěvků na průzkumné a projektové práce, studijní a expertní činnosti zaměřené na výstavbu, modernizaci a opravy silnic a dálnic, dopravně významných vodních cest a staveb celostátních a regionálních drah,
- poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených na zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace,
- poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek,
- financování nákladů na zavedení a provozování systému elektronického mýtného,

³⁴Výroční zprávy SFDI

³⁵§ 5 zákona č. 104/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů

³⁶Vyhláška č. 16/2001 Sb., o způsobu, termínech a rozsahu údajů předkládaných pro hodnocení plnění státního rozpočtu, rozpočtů státních fondů a rozpočtu územních samosprávných celků

- financování úhrady koncesionářů na základě uzavřené koncesionářské smlouvy na výstavbu, provozování a údržbu dopravní infrastruktury a financování nákladů souvisejících s uzavřením koncesionářské smlouvy,
- náklady na činnost Fondu.

Prostředky SFDI

V resortu dopravy působí Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), který soustřeďuje všechny účelové finanční prostředky resortu dopravy a z nich dotuje schválené akce pořízení, rekonstrukce a opravy investičních celků resortu dopravy, prostřednictvím pověřených organizací resortu dopravy (ŘSD, SŽDC, ČD atd.). Údaje o rozpočtu SFDI poskytuje Ministerstvo financí prostřednictvím „Závěrečného účtu státních fondů“ v příslušném roce a SFDI ve výroční zprávě o hospodaření.

Rozpočet SFDI obsahuje příjmy a výdaje SFDI v příslušném rozpočtovém roce. Možný příklad zjednodušeného závěrečného účtu SFDI ukazuje tabulka č. 17.

Prostřednictvím rozpočtu SFDI plynou do resortu dopravy příjmy z některých daní a tvoří tak spolu s dotacemi z fondů EU významnou část finančních prostředků, které může vláda vydat společně s výdaji státního rozpočtu pro potřeby dopravní infrastruktury ČR.

Tabulka č. 17: Příjmy a výdaje SFDI v roce 2009 (v mil. Kč)³⁷

Ukazatel	SFDI
Spotřební daň	7 230
Silniční daň	4 802
Dálniční kupony	2 899
Mýtné	5 440
Dotace z MD – ostatní	16 332
Dotace z MD – OPD	25 698
Dotace z MD – EIB	7 950
Příjmy z privatizace	7 500
Předfinancování	4 211
Refundace OPD	442
Ostatní příjmy	1
Úroky	195
Zůstatek k 31.12.	7 226
Příjmy celkem	89 926
Dálnice	13 468
Silnice I. třídy a Rychlostní komunikace	36 779
Silnice II. a III. tříd	3 126
Vodní cesty	1 557
Železnice	27 697
Příspěvky	616
Mýtné	4 742
Výdaje celkem	87 985

Zdroj: SFDI

Údaje ze závěrečného účtu SFDI je možné porovnat s údaji ze státního rozpočtu, z něhož SFDI přijímá dotace, s údaji fondů EU nebo s údaji z rozpočtů krajů a obcí, kterým SFDI poskytuje dotace, případně s rozpočty organizací resortu dopravy pověřenými správou dopravní infrastruktury.

Rozpočty kapitoly Ministerstva dopravy a SFDI se podílí i na financování programů v resortu dopravy.

³⁷ Vývoj financování je patrný z přílohy č. 27.

1.12 Rozbor souhrnných položek vztahujících se k silniční a železniční dopravě

Pro rozbor jednotlivých položek vztahujících se k silniční a železniční dopravě je nejprve potřeba definovat význam dopravní obslužnosti a výpočet prokazatelné ztráty v dopravě včetně přiměřeného zisku dopravců.

Zákonem 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě, došlo k některým změnám:

- Změna výpočtu a pokrytí prokazatelné ztráty/kompensace.
- Změna způsobu uzavírání smluv nabídkové řízení/přímé zadání.
- Závazek veřejné služby/veřejná služba v přepravě cestujících.

1.12.1 Veřejná služba v přepravě cestujících³⁸

Veřejnou službu v přepravě cestujících upravuje zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Tento zákon definuje zajištění dopravní obslužnosti, postup při poskytování veřejných služeb, kompenzace, mimořádné situace a dohledu při uzavírání smlouvy.

Dopravní obslužnost

Dopravní obslužností se rozumí zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale únosnému rozvoji tohoto územního obvodu.“

Tento závazek poskytovat veřejné služby vzniká na základě písemné smlouvy, kterou uzavírá kraj s dopravcem, a to za účelem zajištění dopravní obslužnosti územního obvodu kraje.

Zajištění dopravní obslužnosti

Ostatní dopravní obslužností se rozumí zajištění dopravních potřeb územního obvodu obce nad rámec základní dopravní obslužnosti území kraje. Takovýto závazek veřejné služby

³⁸V České republice byly v roce 2009 v termínu do 2. 12. 2009 uzavřeny dlouhodobé smlouvy o veřejných službách v drážní dopravě, a to jak Ministerstvem dopravy v oblasti dálkové dopravy, tak v jednotlivých krajích v oblasti regionální železniční dopravy. Až na drobné výjimky byly tyto smlouvy uzavřeny s jediným monopolním dopravcem – ČD, a. s. K uzavření smluv došlo před počátkem platnosti Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, s platností od 3. 12. 2009. Toto nařízení již neuvažuje s výpočtem prokazatelné ztráty, ale definuje kompenzaci za služby ve veřejném zájmu a její výpočet.

uzavírá a hradí obec dopravci, s nímž tento závazek uzavřela. Dále má obec povinnost hradit ze svého rozpočtu prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci při plnění závazků veřejné služby.

Postup při poskytování veřejných služeb

Pro zajištění dopravní obslužnosti mohou stát, kraje a obce poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících samy, nebo uzavírat smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci, kteří jsou provozovateli dopravy podle jiných právních předpisů. Dopravce³⁹ musí nejpozději ke dni nabytí účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících:

- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, jedná-li se o dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě,
- mít licenci a schválený jízdní řád, jedná-li se o dopravce ve veřejné linkové dopravě, a dále osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, jedná-li se o dopravce v městské autobusové dopravě,
- mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu,
- být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách a
- splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen "standardy kvality a bezpečnosti").

Minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti a způsob jejich prokazování stanovuje Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících. Objednatel může stanovit přísnější hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti nebo požadovat splnění dalších standardů. Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících není veřejnoprávní smlouvou.

³⁹Pokud objednatel poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících sám, musí požadavky podle odstavce 2 splnit nejpozději ke dni zahájení poskytování veřejných služeb.

Podmínky dopravce pro poskytování veřejných služeb:

- mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce a uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy, jedná-li se o dopravce ve veřejné drážní osobní dopravě,
- mít licenci a schválený jízdní řád, jedná-li se o dopravce ve veřejné linkové dopravě, a dále osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě, jedná-li se o dopravce v městské autobusové dopravě,
- mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle přidělené kapacity dopravní cesty nebo schváleného jízdního řádu,
- být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách
- splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace (dále jen "standardy kvality a bezpečnosti").

Kompenzace

Kompenzaci upravuje vyhláška č. 296/2010 Sb., ze dne 20. října 2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace

Tato vyhláška stanovuje:

- způsob sestavení finančního modelu a určení nadměrné kompenzace,
- náklady, výnosy a provozní aktiva, které mohou být využity pro sestavení finančního modelu,
- způsob, jakým náklady, výnosy a provozní aktiva dopravce prokazuje objednateli,
- vymezení čistého příjmu a maximální dovolené míry výnosu na kapitál,
- pravidla pro změny výše kompenzace

Výchozí finanční model se sestavuje ve struktuře podle přílohy č. 1 k vyhlášce č. 296/2010 Sb., viz příloha disertační práce č. 24 v případě veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní dopravě a podle přílohy č. 2 k vyhlášce 296/2010 Sb., – viz příloha disertační práce č. 25 v případě veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě.

V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené na základě přímého zadání se jedná o nadměrnou kompenzaci, pokud v kterémkoli roce podle výchozího finančního modelu podíl

čistého příjmu k provozním aktivům převyšší maximální dovolenou míru výnosu na kapitál podle § 7.

Kompensaci v rozsahu stanovením ve smlouvě poskytuje objednavatel ze svého rozpočtu.

Před účinností tohoto zákona⁴⁰ byla kompenzace řešena pomocí tzv. prokazatelné ztráty, tento přístup je nadále uplatňován v některých aktuálně platných smluvních vztazích.

Prokazatelná ztráta

Prokazatelnou ztrátou se ve smyslu § 19b, zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě rozumí rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů dopravcem vynaložených na plnění závazků veřejné služby a přiměřeného zisku vztahujícího se k těmto nákladům (např. nákup dopravního prostředku) a mezi tržbami a výnosy dosaženými dopravcem při plnění závazků veřejné služby(4).

$$PZ = (EON + UPZ) - DT \quad (4)$$

kde jsou:

- PZ prokazatelná ztráta
- EON ekonomicky oprávněné náklady
- UPZ upravený přiměřený zisk
- DT dosažené tržby

Prokazatelnou ztrátu hradí dopravci ze svého rozpočtu kraj, jedná-li se o zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou nebo linkami veřejné městské linkové dopravy, kterou zabezpečují dopravu v rámci závazku veřejné služby mimo území města. Tyto finanční prostředky určené k úhradě prokazatelné ztráty nesmí dopravce použít k jiným účelům.

Součástí smlouvy o závazku veřejné služby je dopravcem předložený předběžný odborný odhad o prokazatelné ztrátě za celé následující období, na které se závazek veřejné služby uzavírá. Kraj uhradí prokazatelnou ztrátu nejvýše ve výši předběžného odborného odhadu zvýšeného pouze o nepředvídatelné prokazatelné náklady.

⁴⁰ zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

Přiměřený zisk

Přiměřený zisk definuje § 3 zákona 493/2004 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové dopravě takto: „Přiměřeným⁴¹ 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.“⁴²

Investicemi, které souvisí s provozováním veřejné dopravy, se rozumí:

- technická základna provozu,
- informační a odbavovací systém pro cestující,
- vybavení autobusových nádraží, stanovišť a zastávek,
- technické zařízení pro řízení provozu, vlastní-li je dopravce.

1.12.2 Železniční doprava

Z hlediska železniční dopravy rozdělujeme náklady na dotace do osobní dopravy a náklady na dopravní infrastrukturu. Jejich vývoj můžeme vidět v následujících tabulkách 18 a 19.

Tabulka č. 18: Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a ze SFDI⁴³

Druh infrastruktury	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Železniční – MD ⁴³	3 813	27	0	455	419	62	0	0	0	0
Železniční – SFDI ⁴³	1 461	5 199	10 785	9 927	10 727	13 336	13 025	16 260	25 124	18 903
Celkem železniční ⁴³	5 274	5 226	10 785	10 382	11 146	13 399	13 025	16 260	25 124	18 903

Zdroj: Ročenky dopravy, MD, ČSÚ, SFDI

⁴¹ Tohoto systému lze jednoduše zneužít, kdy pomocí dceřiných společností lze navyšovat uměle náklady, např. cenu PHM.

⁴² MINISTERSTVO VNITRA. *Portál veřejné správy České republiky* [online]. c2003-2009 [cit. 2009-11-30]. Dostupný z WWW:<http://portal.gov.cz/wps/portal/_s.155/701.cmd/ad/c/313/ce/10821/p/8411/_s.155/701?PC_8411_number1=493&PC_8411_p=3&PC_8411_l=493/2004&PC_8411_ps=10>.

⁴³ v mil. Kč

Tabulka č. 19: Celkové dotace do osobní železniční dopravy – úhrada prokazatelné ztráty⁴³

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Celkové dotace do osobní dopravy⁴³	7 541	9 273	9 683	7 243	7 178	7 335	7 243	8 251	8 904	8 903
Úhrada ztráty z regionální železniční dopravy - kraj⁴³					4 656	4 361	4 430	4 534	4 740	4 870
Úhrada ztráty z dálkové železniční dopravy - stát⁴³					2 309	2 524	2 426	3 372	3 901	4 033

Zdroj: Výroční zprávy ČD, s.o./a.s., Souhrnný výkaz (MD)

Před rokem 2003 nebyly kraje objednateli, tudíž byla dopravní obslužnost placena celá ze státního rozpočtu (resp. částečně okresními úřady, ale ze státních prostředků). Úplný převod úhrad ztrát z regionální železniční dopravy proběhl až v roce 2004.

Obdobně před rokem 2003 obsahovaly dotace do osobní dopravy i podíl dotací na udržení provozuschopnosti. Po vzniku SŽDC, s.o., jsou tyto dotace evidovány zvlášť. Důvodem, proč součet úhrad od krajů a státu nesouhlasí s celkovými dotacemi za osobní dopravu, je způsoben drobnými dotačními tituly pro ČD a pravděpodobně nejednotnou metodikou započítávání úhrad za poskytování žakovského jízdného.

1.12.3 Silniční doprava

V tabulce č. 20 je uveden základní přehled nákladů ze strany státu, ať už přímo či prostřednictvím SFDI. Podrobněji budou jednotlivé položky rozebrány v následujících kapitolách.

Tabulka č. 20: Podrobné porovnání výdajů SFDI

	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Celkové investice ze SFDI⁴³		29 151	36 010	45 939	25 279	46 779
Úhrada ztráty z regionální silniční dopravy - kraj⁴³	3 631	3 836	4 146	4 399	8 620	9 257

Zdroj: Ročenky dopravy 2004 a 2008, MD, ČSU, SFDI

1.13 Kvantifikace ekonomických dopadů nezahrnutých v přímých nákladech

Doprava kromě oborových specifíků, jako jsou neskladovatelnost, časová příslušnost, jednoúčelovost, nákladnost výstavby infrastruktury a další, má také ekonomické specifikum v tom, že ji do jisté míry charakterizují externality, které nepatří do přímých nákladů v dopravě, i když je to přání mnoha lidí či skupin nejen z politické, lobbistické či „zelené“ sféry.

Pro upřesnění pojmu externality jsou dále uvedeny dvě definice:

- *Pod pojmem externality rozumíme činnost, která ovlivňuje pozitivně či negativně jiné subjekty, aniž za to musí platit nebo jsou za tuto činnost odškodňovány. Externality se objevují, když se soukromé náklady nebo přínosy nerovnájí společenským nákladům*

nebo přínosům. Dvěma hlavními druhy jsou vnější (kladné) úspory a vnější (záporné) úspory.⁴⁴

- *Environmentální externality dopravy jsou důsledkem působení dopravy na životní prostředí, za které ekonomika dopravy neplatí, anebo nedostává (nepřímá) monetární kompenzaci. Tyto účinky na životní prostředí se nakonec týkají jiných ekonomických faktorů.*⁴⁵

1.14 Negativní vlivy externalit

Vydeme-li z předchozích definic, můžeme následně říci, že krom vnímaných a jednoznačných nákladů působících na hodnotu dopravy či dopravních služeb (PHM, opravy, poplatky, daně, režie apod.) existují negativní externality. Jejich přehled je uveden v tabulce č. 21.

Pro zkoumání a ohodnocování externích účinků dopravy jsou vypracované postupy kvantifikace a hodnocení těchto účinků, které se s rozvojem vědy neustále prohlubují a zdokonalují. V současnosti je můžeme rozdělit na dvě základní skupiny.

Objektivní metody charakterizuje následující:

- kvantitativní určení účinků – zjištění vstupních údajů se provede buď přímo (měření či z údajové základny o účincích dopravy na prostředí), nebo výpočtem podle platných metodik,
- převod těchto účinků, které se projevují na životě a zdraví lidí, na výrobních faktorech či majetku, do polohy škod a ztrát vyjádřených úbytkem produktivních výkonů, na majetkové podstaty, na růst dodatečných nákladů na revitalizaci poškození zdraví apod.

Subjektivní metody, rozdělujeme na dvě základní skupiny:

- metoda ochoty platit (willingness-to-pay approach) – kolik je člověk ochotný zaplatit za snížení negativních dopadů, které doprava vygeneruje svojí činností,
- metoda ochoty přijmout (willingness-to-accept approach) – kolik je člověk ochotný přijmout za poškození životního prostředí.

Metoda ochoty platit a přijímat se nejčastěji používá jako dotazníková technika založená na výpočtu peněžní hodnoty statků, které se jiným způsobem těžko oceňují. Peněžní hodnota se získává z odpovědí respondentů na otázku o jejich ochotě zaplatit za snížení rizika

⁴⁴ SAMUELSON, Paul A.; NORDHAUS, William D. *Ekonomie*. 1991.

⁴⁵ *Efficient Transport for Europe. Policies for Internalisation of External Costs*. Paříž: CEMT/ECTM, 1998.

působení negativních externalit a ochotě přijmout finanční kompenzaci za poškozování životního prostředí.

Tabulka č. 21: Celkový přehled externalit a metody jejich ohodnocení

Externalita	Druh nákladů	Metoda	Vliv a variabilita	Míra externality
Nehody	Další náklady na zdravotní péči, ztráty ekonomické produkce, zármutek a bolest	Hodnota lidského života je oceněna použitím studie ochoty platit za snížení rizika nehod	V závislosti na různorodých faktorech, částečně také ba vozkm	Částečná externalita, hlavně náklady příležitosti, zármutek a bolest
Hluk	Škody a lidské zdraví	Přístup WTP pro nespokojené lidi, zdravotní náklady a riziko ve vztahu k dopravnímu hluku	V závislosti na objemu dopravy a environmentálním provedení	Zcela externí
Znečištění ovzduší	Škody na lidském zdraví, materiálu, budovách, ztráty na úrodě	PM10 – reakce je založená na opravě a nákladech škod	V závislosti na vozkm, energetické spotřebě, environmentálním provedení	Zcela externí
Změna klimatu	Škody globálního oteplení	Prevence na dosažení Kjótských cílů dle krajín či dlouhodobý dosah cílů	V závislosti na spotřebě fosilních paliv	Zcela externí
Krajina	Dodatečné náklady na odstraňování škod, kompenzační náklady	Náklady založené na jednotném typu opravných opatření	Stálé náklady	Zcela externí
Náklady na městské plochy	Separace – časové ztráty chodců Místa dostupnosti – kompenzace místa pro cyklisty	Kalkulace nákladů založená na náhodném vzorku ohodnocené v různých městech Evropy	V závislosti na objemu dopravy	Zcela externí
Kongesce	Externí náklady času a operativní náklady	Časové náklady a další operativní náklady uživatelů sítě vzhledem ke kongesci	V závislosti na stavu dopravy	Přiměřené náklady jsou interní pro uživatele. Externí náklady jsou rozdíl mezi průměrnými a mezními náklady

Zdroj: INFRAS/IWW

Přehled základního ocenění některých externalit je uveden v příloze č. 16, odhadnuté hodnoty ztrát při dopravních nehodách, v příloze č. 17, kde jsou znázorněny náklady na znečištění ovzduší (v €/tunu) pro silniční, železniční a vodní dopravu, a v příloze č. 18, která uvádí náklady hluku pro nechráněné osoby.

Pro výpočet externalit byly určeny také některé výpočtové metody, které jsou uvedeny v následující kapitole.

1.15 Výpočty externích nákladů dopravy⁴⁶

1.15.1 Hluk

Doprava patří mezi nejvýznamnější zdroje komunitního hluku. I přes značné úsilí, které vynakládáme na snížení hlukové zátěže (technická a prostorová opatření – méně hlučné povrchy komunikací, protihlukové bariéry, prostorové oddělení využití území pro dopravu a pro bydlení), se nedaří snížit hluk, kvůli dalšímu nárůstu dopravy.

⁴⁶ Handbook on estimation of external cost in the transport sector - Impact D1

Statisticky bylo dokázáno, že hluk nad 65 dB má vliv na ischemické nemoci srdce. Přibližně 8 % ekonomických nákladů na srdeční choroby je zapříčiněno dopravním hlukem. Tyto zdravotní náklady se dají kalkulovat vzorcem (5).

$$C_{Person}^{Med} = \frac{0,08 \cdot CHI}{NoP_{>65\text{ dB}}} \quad (5)$$

kde:

- C zdravotní nákladová sazba na osobu
- CHI celkové ekonomické náklady na choroby srdce
- NoP počet osob vystavených hranici hluku nad 65 dB

1.15.2 Kongesce – přístup mezních nákladů

- Přístup mezních nákladů vyžaduje odhad změny externích nákladů uživatelů vyvolaných dodatečným vozidlem v dopravní síti, což lze odvodit třeba pomocí makro simulačního modelu nebo praktického měření. CE (2007) definuje 6 kroků pro odvození těchto nákladů:
 - klasifikace dopravní sítě (městská/mimoměstská, jedno-/víceproudá),
 - odvození křivek závislosti rychlosti a provozu pro různé typy dopravních sítí či úseků,
 - ocenění úspory cestovního času (VTTS) – zpravidla se uvažuje různá hodnota pro různé účely cest (za prací, pracovní, volnočasové atd.), různé dopravní prostředky (OA, bus, vlak, letadlo atd.), délku cesty a určitý stupeň kongesce (zpravidla odpovídající nárůstu času o 50 – 150 % oproti volnému dopravnímu proudu),
 - výpočet funkce mezních externích nákladů na základě křivek závislosti rychlosti a provozu a hodnoty cestovního času,
 - odhad elasticit poptávky a typů dopravních reakcí, které lze získat pomocí modelů a specifických charakteristik (účel cesty, hustota sítě apod.),
 - výpočet optimálního stupně zatížení pomocí iterativního modelu hodnoty kongesce – do stavu, kde je nastolena rovnováha mezi mezními náklady kongesce a úrovně zatížení.

Formalizovaný výpočet mezních externích nákladů pro daný objem dopravy Q je dán dle (6).

$$MEC_{Cong}(Q) = \frac{VOT \cdot Q}{v(Q)^2} \cdot \frac{\partial v(Q)}{\partial Q} \quad (6)$$

kde:

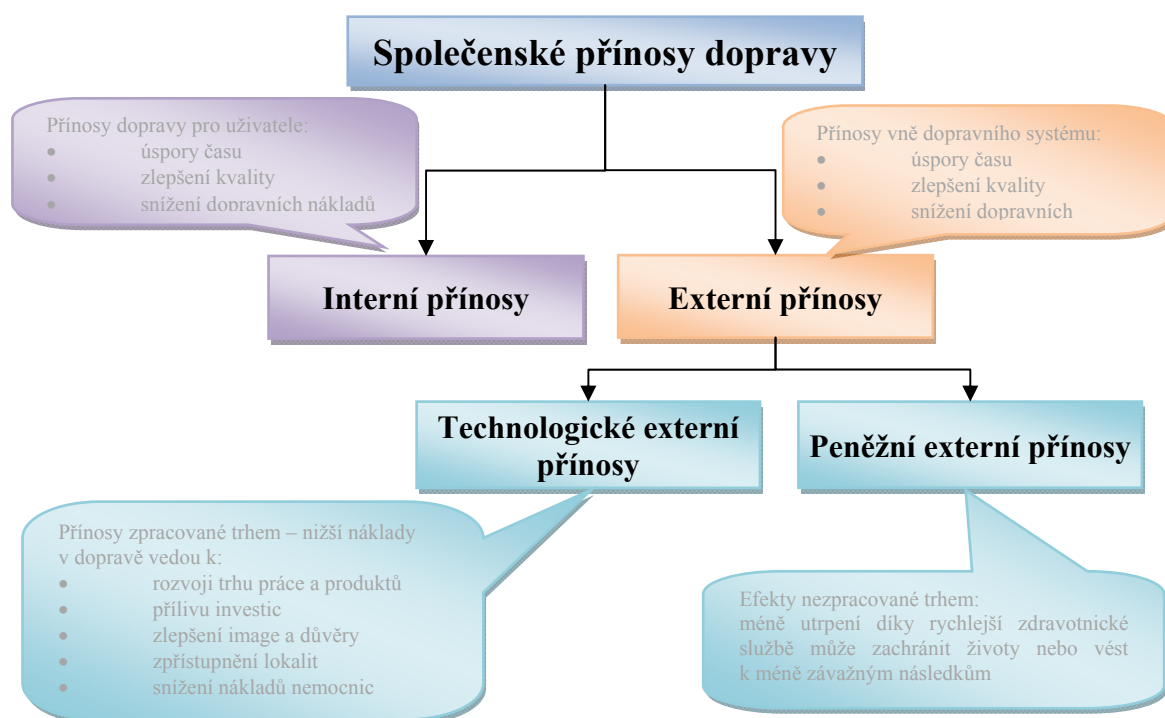
- VOT hodnota času (€/vzh)
- Q objem dopravy (vzh)
- $v(Q)$ funkce rychlosti proudu (km/h)
- MEC mezní externí náklady

1.16 Pozitivní vlivy externalit

Externí přínosy jsou přínosy, které třetí strana přijímá jako výsledek výroby nebo spotřeby zboží či služeb, aniž by za ně platila. Jinými slovy třetí strana šetří na nákladech, které by měla skutečně zaplatit, nebo si zvyšuje své příjmy. Mezi externí přínosy můžeme zařadit:

- možný průmyslový a ekonomický rozvoj regionu,
- pozitivní dopad na zaměstnanost,
- kvalitní distribuce zboží v regionu,
- možnost snadného přemístění v rámci území,
- úspora cestovního času,
- kvalitnější cestování díky kvalitní infrastruktuře, atd.

Obrázek č. 4 znázorňuje možné členění externích výnosů, obrázek vychází z metodiky CEMT.



Zdroj: International transport forum

Obrázek č. 4: Interní a externí přínosy dopravy podle CEMT

2 Cíl disertační práce

Disertační práce předkládaná pod názvem „Náklady uživatele dopravy a jejich vazba na veřejné finance“ je zaměřena na zkoumání vazeb všech účastníků dopravního systému z hlediska nákladů.

Základním předmětem bádání je rozbor a posouzení následných vytčených hypotéz:

Hypotéza č. 1:

Lze definovat přímou vazbu mezi náklady uživatele dopravy a vynakládáním veřejných zdrojů.

Hypotéza č. 2a:

Vynakládání finančních prostředků (veřejných zdrojů v nákladovém pojetí) je v jednotlivých samosprávních celcích ČR založeno na metodicky jednotném základě se shodnými mechanizmy, při respektování příslušných norem vztahujících se k vynakládání veřejných zdrojů.

Hypotéza č. 2b:

V rámci odlišných podmínek jednotlivých samosprávných celků je možno objektivně stanovit exaktní a jednotně shodné postupy, které by byly metodicky schopny respektovat regionální specifika a s nimi související finanční aspekty.

Hypotéza č. 2c:

Hospodaření samosprávných celků je ovlivňováno dílčími faktory, jež musí příslušný samosprávný celek respektovat, avšak není v jeho kompetencích je ovlivňovat, z čehož vyplývají následné ekonomické dopady.

Primárním cílem tedy je vyjádření celkového pojetí nákladů vztaheného k osobní dopravě z pohledu uživatele dopravní služby či v širším pojetí, i z pohledu dopravního systému, a to včetně vzájemné komparace a specifikace disproporcí, s následným vytvořením návrhu metodických postupů na hodnocení nákladů v dopravním systému.

Znamená to vytvořit komplexní a ucelený přehled o zpoplatnění uživatele silniční a železniční dopravy, včetně přehledu legislativy a právních norem upravující danou problematiku, což představuje dílčí cíle.

Marginální cíl je doporučení změn mechanismů hospodaření samosprávných celků s maximalizací pozitivních efektů pro dopravu.

V předložené disertační práci je analyzován obor dopravy v teoretické rovině z hlediska nákladů jeho účastníků, rozhodovací proces, ale rovněž struktura veřejných příjmů a výdajů v oblasti dopravy, která se skládá z daní a poplatků, které jsou porovnávány s vybranými zeměmi v Evropě.

Získané závěry by měly poukazovat na vzájemné vazby, případné nedostatky, včetně návrhu možných úprav užívaných metodických postupů. Rovněž by měly být zřejmé odlišnosti v nakládání s veřejnými prostředky určenými na dopravu v rámci jednotlivých územně samosprávních celků, včetně specifik těchto rozdílů. Při prezentaci závěrů a jejich generalizaci je ovšem nutno uvažovat i s rozdílnou situací regionů z hlediska geografického, demografického, z hlediska struktury průmyslu, komerčních zón, sídelních celků, vzájemného provázání dopravních sítí, a podobně. Zmiňované vlivy se totiž přímo dotýkají i uživatele dopravy, jeho nákladů a ovlivňují jeho rozhodování i preference.

3 Metody zpracování a způsob řešení

V předložené práci byly použity následující metody:

Základní metody:

- metoda sběru a zpracování informací – při shromažďování podkladů, informací a jejich třídění, zpracování statistik,
- metoda analýzy – při zkoumání výchozích předpokladů pro řešení problému, při získávání jednotlivých konkrétních údajů potřebných při porovnávání, jakož i při samotném zkoumání nákladových položek,
- metody komparativní a syntetické – ke shrnutí získaných poznatků a formulaci závěrů.

Empirické metody:

- pozorování – jako základ většiny rozvinutých metod,
- analogie – především při benchmarkingu.

Exaktní metody:

- globální analýza – při systémovém přístupu k identifikaci principů a vztahů na dopravním trhu a při koncepci dopravní politiky,
- klasifikační analýza – k roztřídění nákladových ukazatelů,
- indukce – při odvození všeobecného modelu nákladů v dopravním sektoru – generalizace nákladů,
- abstrakce – při stanovení klíčových opatření koordinace dopravy,
- konkretizace – při upřesňování jednotlivých nákladových položek.

Metody tvořivého myšlení:

- metody multikriteriální analýzy,
- benchmarking – systematické porovnání aplikace modelu,
- brainstorming – při návrhu ukazatelů a opatření, hledání možností uplatnění použitých principů pro hodnocení i v jiných oblastech, při konzultaci s odborníky z praxe.

Způsob řešení spočívá v postupné analýze nákladů uživatele dopravy a nákladů veřejného sektoru, s navazujícím zkoumáním vzájemných vazeb a kvantifikací jednotlivých dopadů, a to z hlediska přímých či nepřímých nákladů, respektive nákladů vyvolávaných

a vnímaných. Pod pojmem náklady je přitom uvažováno vynaložení prostředků plynoucích do dopravního systému jednotlivými zainteresovanými subjekty (v peněžní či nepeněžní podobě).

Na základě uvedeným způsobem zpracovaných informací je sestaveno schéma dopravního systému, ve kterém jsou znázorněny jednotlivé vazby mezi subjekty, finanční toky a rozhodovací proces uživatele. V rámci předmětného schématu lze rovněž znázornit faktory ovlivňující náklady uživatele (a to reálné i pouze vnímané).

Provedené rozbory a analýzy umožňují formulovat závěry, které jsou prezentovány v závěrečné části práce i tezi, nicméně ve stručnosti je nutno již v tomto místě poukázat na nejednotnost uplatňovaných postupů v rámci investičních akcí. Příčinu lze spatřovat v nepřesné interpretaci či výkladu, včetně aplikace postupů v rámci jednotlivých samosprávných celků (krajů), což následně vede k návrhu metodických postupů k eliminaci zjištěných disproporcí.

4 Aplikační část vlastního řešení problému - komparace a vzájemné porovnání vkládaných prostředků a příjmů čerpaných od uživatelů

4.1 Hospodaření krajů v oblasti dopravy

Veřejné službě v přepravě cestujících se věnují v jednotlivých krajích České republiky koordinátoři dopravy, uvedení v tabulce č. 22, z nichž někteří jsou členy ČAOVD – Česká asociace organizátorů veřejné dopravy. Vzhledem k omezenému rozsahu práce se proto budu věnovat snížení nákladů respektive ke zvýšení efektivity investic v oblasti infrastruktury.

Tabulka č. 22: Koordinátoři dopravy v ČR

Název subjektu	Popis
JIKORD s.r.o.	Jihočeský koordinátor dopravy
KIDS KK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje
KODIS	Koordinátor integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS
KOVED	Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje
KORID LK	Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje
KORDIS JMK	Koordinátor Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje
OREDO	Organizátor veřejné dopravy Královéhradeckého kraje a Pardubického kraje
POVED	Plzeňský organizátor veřejné dopravy
ROPID	Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

Zdroj: autor

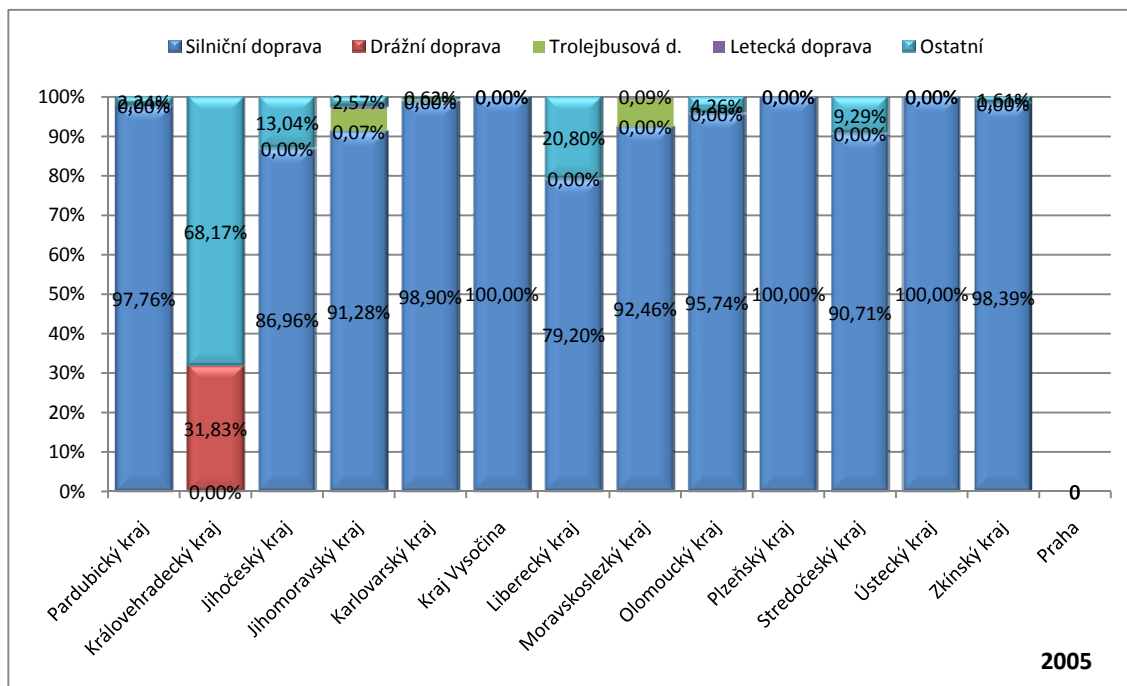
Protože, bereme dopravu nejen jako úmyslný pohyb dopravních prostředků, ale jako komplexní součást v rámci hospodářství, je důležité si uvědomit spojitost veřejných financí a přístupů k oboru dopravy z hlediska státní správy a samosprávy. Objednavatelem dopravy jsou ve většině případů krajské úřady. Proto je v následujícím textu analyzováno, jaké množství peněžních prostředků tvoří výdajová a příjmová stránky krajů v oblasti dopravy, což je důležité pro pochopení specifik v dopravě. V rámci České republiky totiž není jasná jednotná strategie financování. Každý kraj jinak financuje infrastrukturu a jinak objednává dopravu respektive dopravní obslužnost kraje.

Pro udržitelný rozvoj dopravy a v důsledku tohoto i pro vyvážený rozvoj jednotlivých regionů je třeba postupovat konzistentně a konsenzuálně v oblasti dopravy v jednotlivých

V následující části jsou znázorněny rozdíly mezi výdaji na dopravní infrastrukturu a dopravní obslužnost v jednotlivých krajích za rok 2005, 2007 a 2009. Tyto roky byly vybrány z důvodů výraznějších změn. Podrobnosti jsou uvedeny v přílohách č. 2 - 15.

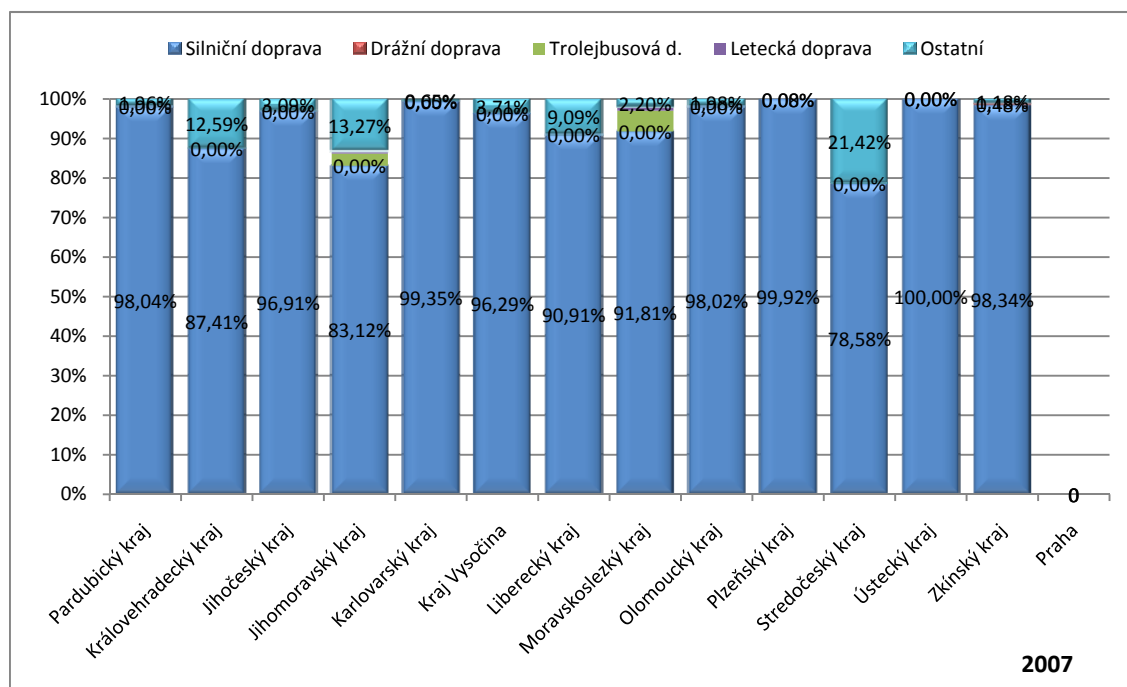
Infrastruktura

Z obrázků jsou vidět takřka nulové výdaje na železniční infrastrukturu, která je ve vlastnictví státu, to znamená, že na ni vydává peníze stát respektive SŽDC, kraje přispívají pouze „dobrovolně“ např. na zastávky a rekonstrukci nádražích.



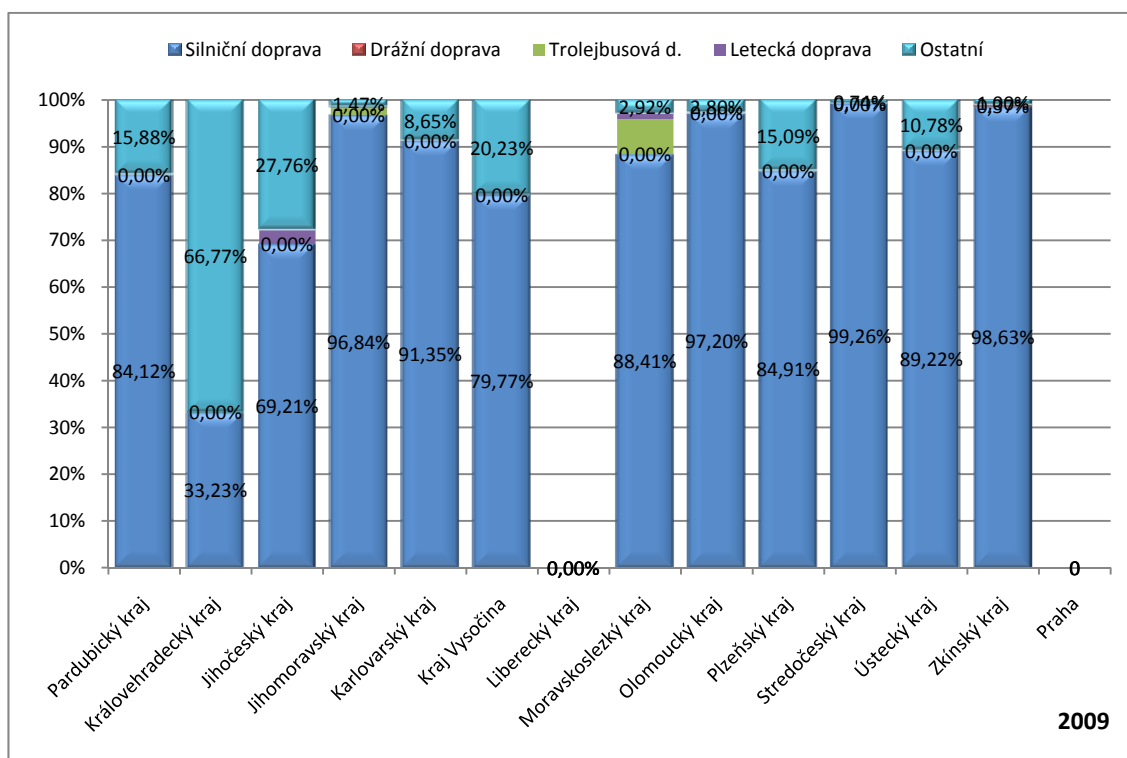
Zdroj: ČSU, Krajské úřady

Obrázek č. 5: Náklady na infrastrukturu krajů ČR pro rok 2005



Zdroj: ČSU, Krajské úřady

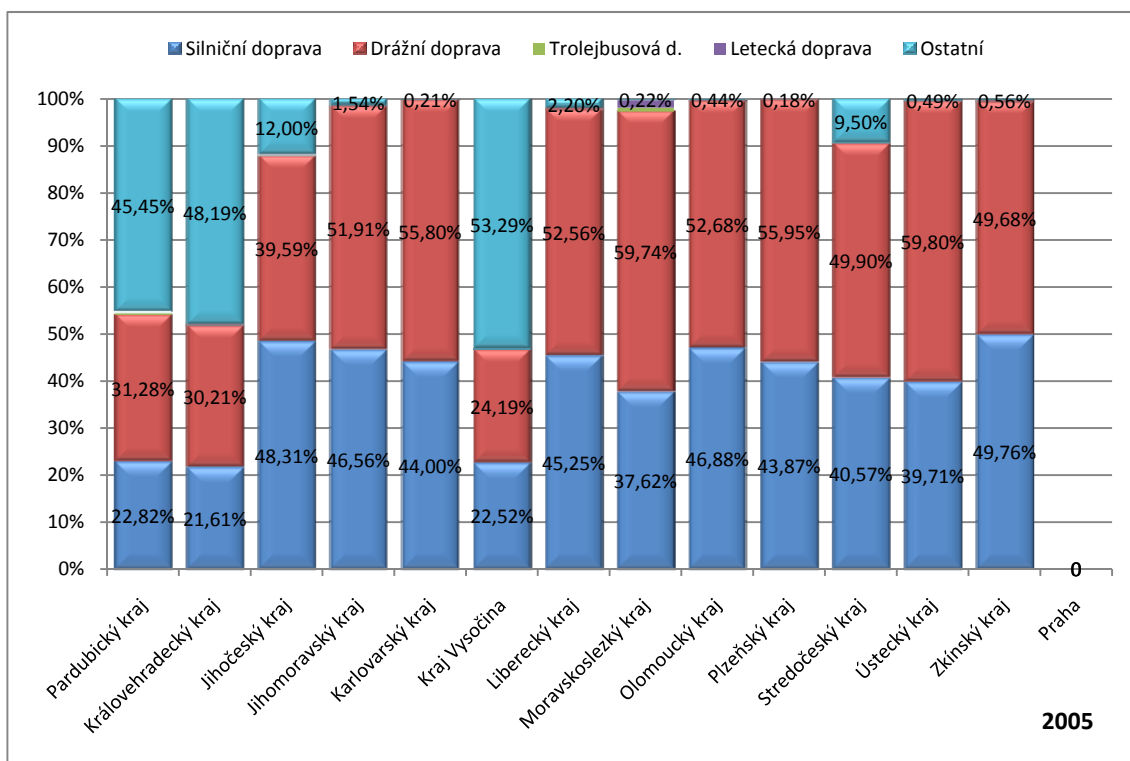
Obrázek č. 6: Náklady na infrastrukturu krajů ČR pro rok 2007



Zdroj: ČSU, Krajské úřady

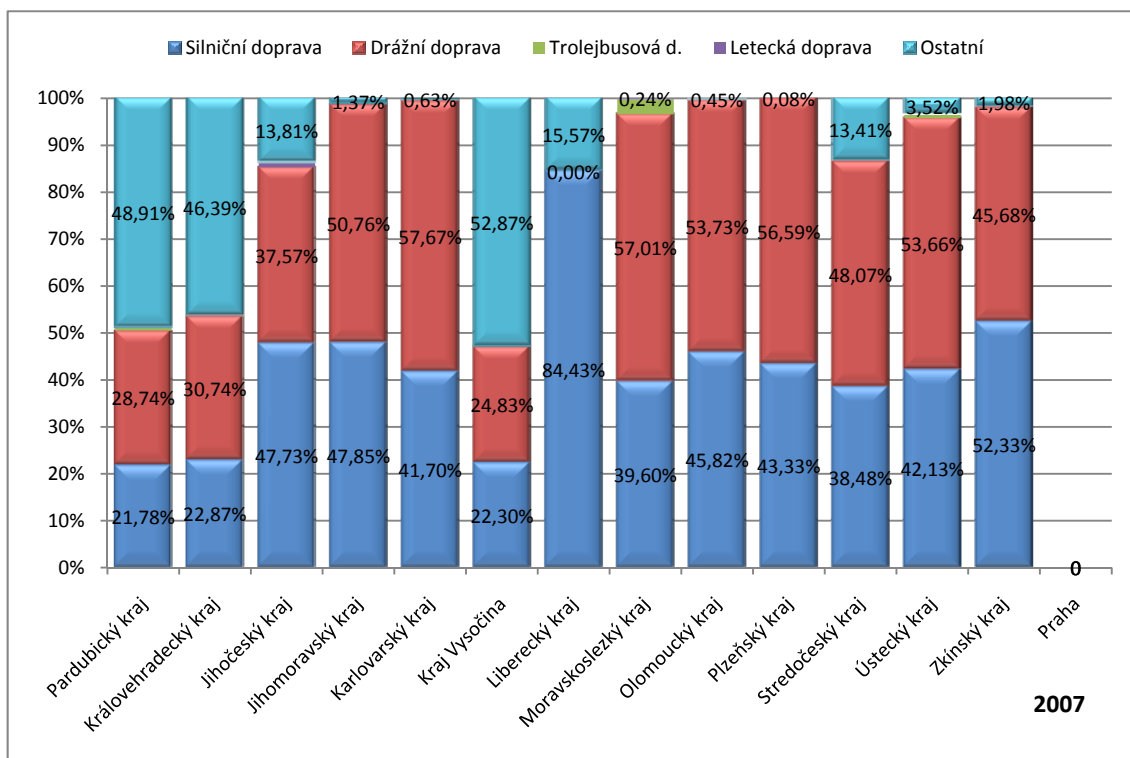
Obrázek č. 7: Náklady na infrastrukturu krajů ČR pro rok 2009

Dopravní obslužnost



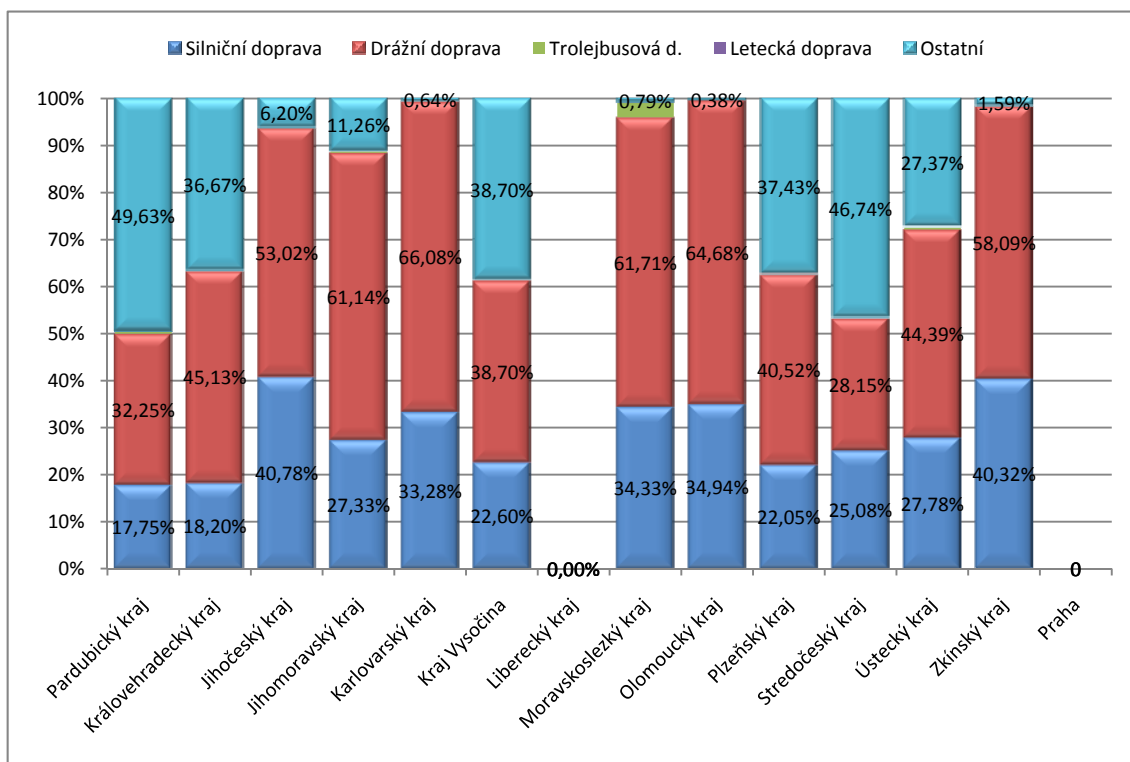
Zdroj: ČSU, Krajské úřady

Obrázek č. 8: Náklady na dopravní obslužnost krajů ČR pro rok 2005



Zdroj: ČSU, Krajské úřady

Obrázek č. 9: Náklady na dopravní obslužnost krajů ČR pro rok 2007



Zdroj: ČSU, Krajské úřady

Obrázek č. 10: Náklady na dopravní obslužnost krajů ČR pro rok 2009

4.2 Návaznost hospodaření krajů v oblasti dopravy na národní a nadnárodní politiky

V rámci budoucího vývoje legislativy a rozvoje dopravy nejen z hlediska krajů musí být sjednoceno výkaznictví a zveřejňování závěrečných rozpočtů.

V dnešní době by to byl velice dobrý krok z hlediska posunu k odstranění tak zvané administrativní neprůhlednosti v ČR. Tak jak to uvádějí některé společnosti⁴⁷ či si třeba přeje ministr vnitra a dopravy.

Proto, aby toto bylo co nejefektivnější je potřeba postupovat v určitém kontextu. Dalším důležitým prvkem musí být provázanost krajské dopravní politiky na dopravní politiku ČR a EU, která musí být kvalitním programovým dokumentem, který navrhne konkrétní a politicky konsensuální scénáře postupu a takový sled investičních a jiných akcí, jež maximálně zkvalitní dopravní síť území České republiky a krajů ve stanoveném čase a v mezích stanoveného objemu finančních zdrojů. Její faktické plnění nemůže být měřeno a kontrolováno, a to proto, že chybí jednoznačná definice a limitní nebo směrná specifikace cílových indikátorů rozvoje dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti kraje.

⁴⁷Transparency International apod.

Dopravní politiky krajů by lépe odpovídaly svému smyslu za předpokladu, že by byly zpracovány navazující metodické programy, které promítnou obecně definované záměry do konkrétního harmonogramu postupu a podloží stanovené úkoly reálnými zdroji, jež mají kraje pro uplatnění své dopravní politiky k dispozici včetně návaznosti na rozpočtové určení dání

Tyto metodické programy⁴⁸ musí splňovat či vycházet z:

- aktuální Dopravní politiky, která by byla zpracována v roce 2004, je a bude stále platným dokumentem, definujícím dlouhodobé cíle a záměry,
- realisticky definovaných, tj. dosažitelných priorit, a to v podobě sledu konkrétních investičních akcí, které lze v daném čase, například čtyřletého období, a v mezích stanoveného objemu finančních prostředků realizovat s tím, že souhrnný efekt či užitek bude pro veřejnost maximální a pro politickou i odbornou veřejnost dlouhodobě přesvědčivý a obhajitelný, napříč politickým spektrem a lokálním zájmům konsensuální,
- programy nejprve musí definovat a vymežit cílové indikátory rozvoje dopravní infrastruktury krajů a regionů, které budou průběžně monitorovány a měřeny jako podklad pro situační rozhodování představitelů kraje v mezidobí. Všechny další kroky zpracování programů musí být prováděny s ohledem na míru naplnění těchto indikátorů,
- dále se musí vyhodnotit užitečnost jednotlivých projektů aspirujících na realizaci, a to zejména z hledisek:
 - jejich přínosu pro dopravní obslužnost,
 - integrity celé politiky rozvoje dopravní infrastruktury (tj. z hlediska návaznosti na předcházející, navazující a související investice),
 - širších společenských a ekonomických cílů krajů apod.
- musí analyzovat všechny finanční toky dopravní infrastruktury, identifikovat možné zdroje pro realizaci investic, vyhodnocení jejich efektivity a navrhnout optimální skladbu koordinovaného financování rozvoje dopravní infrastruktury, tj. skladbu takového financování, kde bude v rámci kraje jeho rozpočet hlavním motorem, nicméně ne zdaleka jedinou složkou více-zdrojového a kombinovaného financování, financování optimálním způsobem kombinujícího zdroje veřejné se zdroji soukromými,

⁴⁸ Název program vychází z názvosloví používaném na MD ČR, pod kterým se skrývá příprava a realizace konkrétní stavby či opravy.

- vyhodnocení přidané užitné hodnoty jednotlivých investic, a to za jednotku jejich předpokládaných investičních a návazných provozních nákladů (*hodnota za peníze*), a sestavení výchozích pořadníků investic, které budou dále s ohledem na některá nekalkulovatelná politická, společenská a ekonomická hlediska transparentně projednány v příslušných orgánech a radách, upraveny do definitivní podoby konkrétního postupového scénáře, který navrhuji sestavit na období 4 až 6 let, věcně a časově přípustný,
- musí být vyhodnocena také rizika realizace rozvojové strategie, identifikovat klíčová rizika a předdefinovat rizikové strategie, zaměřené na eliminaci, minimalizaci a transfer rizik programů jako celku i jeho dílčích součástí.

Z přípravy naznačených programů pak vyplynou některé poznatky, které nelze do konečného přehledu projektů a úkolů zahrnout, nicméně musí být bezpochyby podkladem pro politickou práci reprezentace krajů při jednání s veřejností a orgány státní správy, ministerstev a vlády ČR. Například nutnost navýšení rozpočtů krajů cestou přímého podílu těchto rozpočtů na výnosech z příjmů poplatků, na výnosech ze spotřební daně, silniční daně, daně ze spotřeby minerálních olejů apod.

Definice a specifikace cílových výkonových a kvalitativních indikátorů rozvoje dopravní infrastruktury jsou nezbytností zejména proto, aby byly jednotlivé projekty v rámci souhrnných programů objektivně hodnoceny a výkonnost či kvalita rozvoje dopravní infrastruktury efektivně měřena a řízena.

Socioekonomické cíle dopravních projektů jsou obecně spojeny se zlepšením podmínek přepravy zboží a cestujících jak uvnitř regionu, tak do a z regionu (dopravní obslužnost, veřejná služba v přepravě cestujících). Dále jde o zlepšení kvality životního prostředí a životních podmínek obsluhovaného obyvatelstva.

Dopravní problémy, které programy rozvoje dopravní infrastruktury řeší, navrhuji metodicky podrobněji rozdělit do následujících kategorií:

- omezení zatížení provozu odstraněním kapacitních omezení na jedné síti komunikací a uzlů nebo vybudováním alternativních komunikací a tras,
- vylepšení fungování síťové komunikace nebo uzlu, zejména zvýšením cestovní rychlosti a omezením provozních nákladů a počtu nehod přijetím bezpečnostních opatření na komunikacích,
- posun poptávky směrem ke speciálním typům dopravy (mnohé investice, které byly uskutečněny v posledních letech, kde byl problém vnějších faktorů ovlivňujících

životní prostředí kritickým faktorem, se zaměřily na posun od nejvíce znečišťujících druhů dopravy k takovým, které mají na životní prostředí menší vliv),

- dokončení chybějících spojovacích komunikací nebo špatně propojených sítí (dopravní sítě byly často vybudovány na národní a/nebo regionální bázi, takže už často nesplňují požadavky dopravní poptávky – to je zejména případ železnic).

Zvažované cíle musí být socioekonomickými proměnnými, nikoli pouze fyzickými ukazateli. Musí být s projektem logicky propojeny a musí být vyznačeno, jak se bude dosažená úroveň měřit.

Kontrolní seznam pro definici cílů může být tento:

- Má projekt jasně definovaný cíl, pokud jde o socioekonomické proměnné?
- Lze těchto socioekonomických přínosů dosáhnout prostřednictvím realizace projektu?
- Jsou cíle logicky propojeny?
- Odpovídají celkové přínosy projektu v sociální oblasti vynaloženým nákladům?
- Byly zohledněny všechny hlavní přímé a nepřímé socioekonomické dopady projektu?
- Pokud není možné všechny přímé a nepřímé sociální dopady měřit, byly v souvislosti s cíli identifikovány všechny dopady zástupné?
- Jsou stanoveny prostředky, jimiž se bude dosažení cílů měřit?
- Je projekt koherentní s cíli EU v rámci fondů? (dle čl. 25 nařízení č. 1260/1999, čl. 1 nařízení č. 1164/1994, čl. 2 nařízení č. 1267/1999)
- Je projekt koherentní se specifickými cíli EU pro daný sektor pomoci?
- Je projekt koherentní se specifickými cíli národních či regionálních rozvojových programů?

Toto pojetí musí překrývat problematiku:

- silniční dopravy,
- železniční dopravy,
- letecké dopravy,
- vodní dopravy,
- systémů lanových drah,
- cyklistické dopravy,
- městské a meziměstské hromadné dopravy,
- integrovaných dopravních systémů,
- nákladní dopravy a logistiky.

V návaznosti na specifické technické problémy:

- řízení dopravy, informačních systémů a dopravní telematiky,
- bezpečnosti dopravy,
- ochrany životního prostředí,
- snižování energetické náročnosti v dopravě,
- správy a údržby technické infrastruktury dopravy,
- managementu investic v oblasti dopravní infrastruktury.

Popsanou metodiku lze shrnout do postupu, který je uveden na obrázku č. 11 a který představuje možný návrh, jak k daným programům přistupovat či je vytvářet v kontextu se zásadami, které jsou popsány v této podkapitole. Navrhnutý postup je nezbytnou součástí navrhnutého modelu hodnocení nákladů v dopravě.

Postup tvorby programu dopravní infrastruktury

Cílem tvorby programu je navrhnout konkrétní a politicky konsensuální scénáře rozvoje dopravní infrastruktury kraje vždy na určité období, vymezující sled investičních a jiných akcí, jež maximálně zkvalitní dopravní síť daného území ve stanoveném čase a v mezích stanoveného objemu finančních zdrojů.

Stanovení priorit v oblasti dopravní infrastruktury bude provedeno ve dvou krocích – nejprve pro páteřní síť kraje a následně pro navazující infrastrukturní síť kraje (bez ohledu na to, kdo infrastrukturu vlastní a spravuje). Tento přístup vychází z předpokladu, že pro kvalitní dopravní provoz (tranzitní a v rámci kraje) je klíčová páteřní síť, tj. síť spojující významná střediska (oblasti), jejichž význam je dán správním významem, počtem obyvatel, sídlem správního úřadu, průmyslové oblasti a oblasti cestovního ruchu.

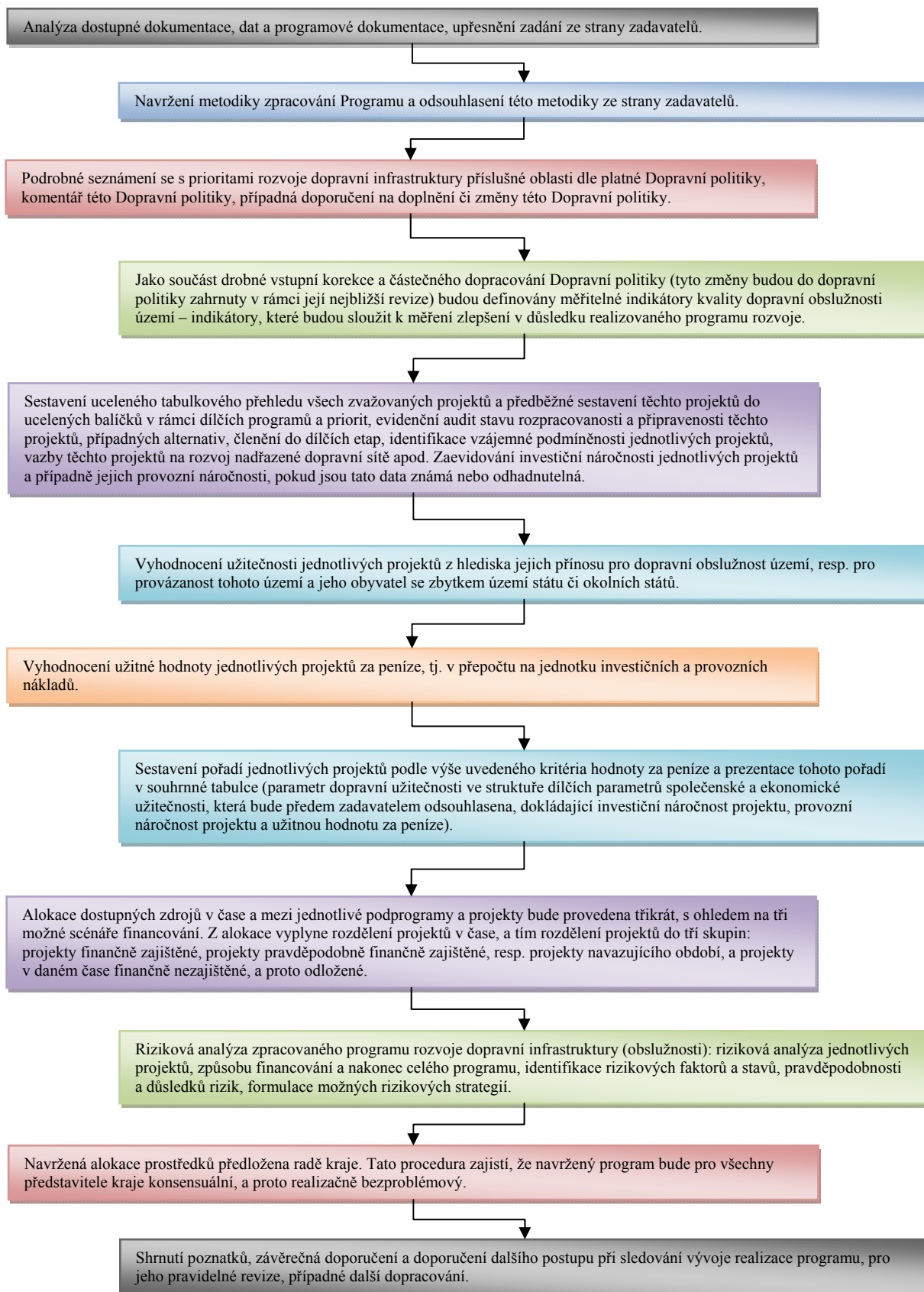
Z identifikace těchto významných oblastí vyplývá páteřní relační⁴⁹ síť kraje. Každá relace je tvořena výchozím a cílovým bodem (významná oblast/středisko) a infrastrukturními spojnicemi, tj. silničními komunikacemi či silničními tratěmi. V rámci jedné relace může existovat více než jedna infrastrukturní spojnice, to znamená např. kromě jedné silniční komunikace další silniční komunikace či železniční trať. Páteřní relační síť kraje představuje základní východisko pro sestavení plánu rozvoje dopravní infrastruktury, tak jak je popsáno dále.

Projekty, které budou předmětem stanovení priorit, budou identifikovány na základě srovnání stanoveného cílového stavu dopravní infrastruktury do roku 2015 a současného

⁴⁹ Která je pro Liberecký kraj vypracována pro ilustraci v příloze č.28 včetně následujícího postupu jejího a konkretizace.

stavu dopravní infrastruktury. Cíle musí být stanoveny samostatně pro páteří síť a navazující síť. Cílový stav bude definicí preferování kvality dopravního spojení (infrastruktury). Plán (scénáře) realizace se pak musí odvíjet od přínosnosti jednotlivých projektů ve vztahu k dosažení stanovených cílů. Přihlédnuto bude ke stavu přípravy jednotlivých projektů, prioritám národních plánů (GEPARDI, rozpočet SFDI), logické časové návaznosti projektů a disponibilním rozpočtovým zdrojům. U každé relace na páteří síti bude zároveň posuzováno, která z infrastrukturních spojnic dokáže naplnit identifikované potřeby/cíle nejvhodnějším způsobem. Využitelný nástroj pro stanovení priorit projektů, který zohlední výše uvedené aspekty, představuje multikriteriální analýza.

Po sestavení a vyhodnocení databáze jednotlivých projektů, bude určena finanční náročnost včetně rozložení těchto investic v čase.



Zdroj: autor

Obrázek č. 11: Sestavení metodického programu

4.3 Kapitola Ministerstva dopravy

4.3.1 Porovnání příjmů a výdajů kapitoly

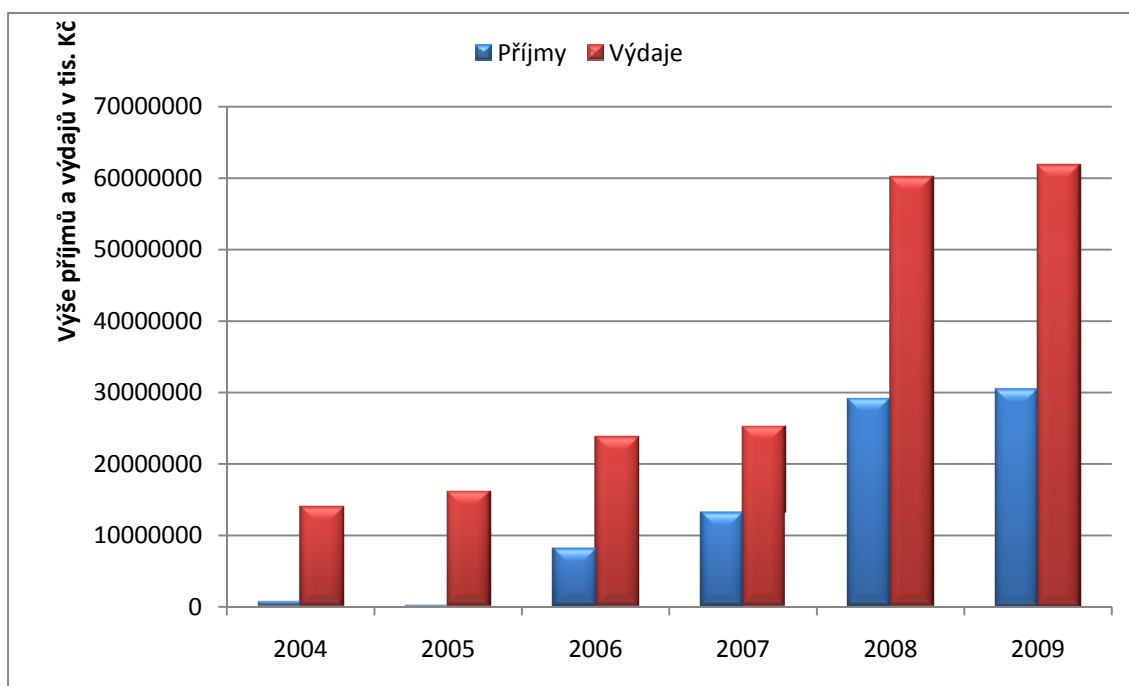
Porovnání souhrnných ukazatelů kapitoly 327 Ministerstva dopravy a vývoj za období let 2004 až 2008 je vidět z údajů v tabulce č. 34 (rok 2009 je uveden pouze pro informaci).

Očekávané příjmy kapitoly byly do roku 2005 poměrně nízké. K prudkému nárůstu výše očekávaných příjmů došlo v roce 2006 a měla stoupající tendenci až do roku 2008. Správce kapitoly předpokládal, že podíl očekávaných příjmů k odhadovaným výdajům kapitoly by měl od roku 2007 dosáhnout přibližně 50 %. Je vidět, že podíl příjmů k výdajům byl v roce 2004 jen 3,8 % a následující rok 2005 pouze 0,57 %. V roce 2006 vzrostl podíl příjmů k výdajům na 33,8 %. V následujících letech již dosáhl podíl příjmů k výdajům cca 50 %. Vrcholu bylo dosaženo v roce 2009, kdy se očekávané příjmy proti předchozímu roku více než zdvojnásobily. Velice dobře je tento nárůst vidět v grafu na obrázku č. 12.

Tabulka č. 23: Porovnání souhrnných ukazatelů kapitoly (v tis. Kč)

Ukazatel/Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Příjmy očekávané	531 174	90 826	8 060 656	13 042 875	29 084 912	30 448 223
Výdaje odhadované	13 989 620	16 024 357	23 851 099	25 127 764	60 160 501	61 818 896
Podíl v %	3,8	0,57	33,8	51,91	48,35	58,37

Zdroj: Ministerstvo financí



Zdroj: Ministerstvo financí

Obrázek č. 12: Porovnání souhrnných ukazatelů kapitoly

Červené sloupce ukazují prudký nárůst odhadovaných výdajů kapitoly. Modré sloupce v grafu vyjadřují výši očekávaných příjmů kapitoly. Je vidět, že růst příjmů sledoval růst

výdajů, ale byl značně nižší, takže je nepokryl. Z toho plyne, že rozpočet kapitoly není schopen pokrýt výdaje z příjmů a je závislý na finančních prostředcích státního rozpočtu.

4.3.2 Státní rozpočet a kapitola Ministerstva dopravy

Porovnání očekávaných příjmů státního rozpočtu a kapitoly je v tabulce č. 24, porovnání odhadovaných výdajů státního rozpočtu a kapitoly v tabulce č. 25.

Poměr výše příjmů kapitoly a SR je vyjádřen v procentech na posledním řádku tabulky č. 24 a ukazuje, že očekávané příjmy kapitoly měly růst rychleji nežli příjmy SR. Tento růst byl ovlivněn změnou složení příjmů, zejména vyššími očekávanými příjmy z EU.

Tabulka č. 24: Porovnání očekávaných příjmů kapitoly s příjmy SR (v mld.. Kč)

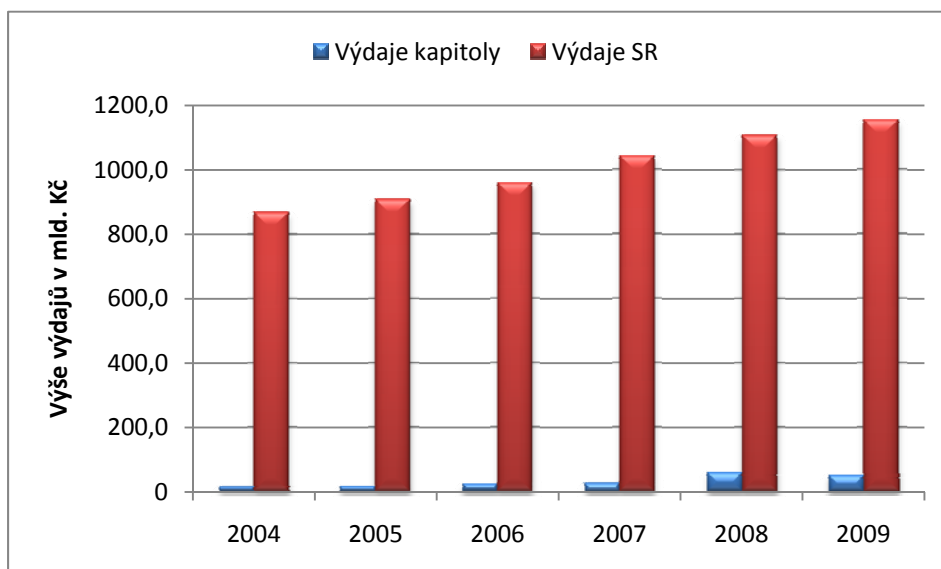
Ukazatel/Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Příjmy kapitoly	0,531	0,090	8,060	13,042	29,084	30,448
Příjmy SR	754,080	824,830	884,391	949,477	1036,540	1 152,10
Poměr kap. a SR v %	0,07	0,01	0,91	1,37	2,81	2,64

Zdroj: Ministerstvo financí

Tabulka č. 25: Porovnání odhadovaných výdajů kapitoly s výdaji SR (v mld. Kč)

Ukazatel/Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Výdaje kapitoly	13,99	16,02	23,85	25,13	60,16	61,816
Výdaje SR	869,05	908,42	958,79	1 040,78	1 107,31	1 152,10
Podíl kap. na SR v %	1,61	1,76	2,49	2,41	5,43	4,45

Zdroj: Ministerstvo financí



Zdroj: Ministerstvo financí

Obrázek č. 13: Porovnání odhadovaných výdajů kapitoly s výdaji SR

Průběh odhadovaných výdajů kapitoly a jejich podíl na odhadovaných výdajích státního rozpočtu v hodnoceném období, je vidět z grafu na obrázku č. 13. Červeně jsou

znázorněny celkové odhadované výdaje kapitoly v jednotlivých rozpočtových letech a modře podíl výdajů na SR, který má být kolem 5 %.

4.3.3 Funkční členění výdajů na dopravu

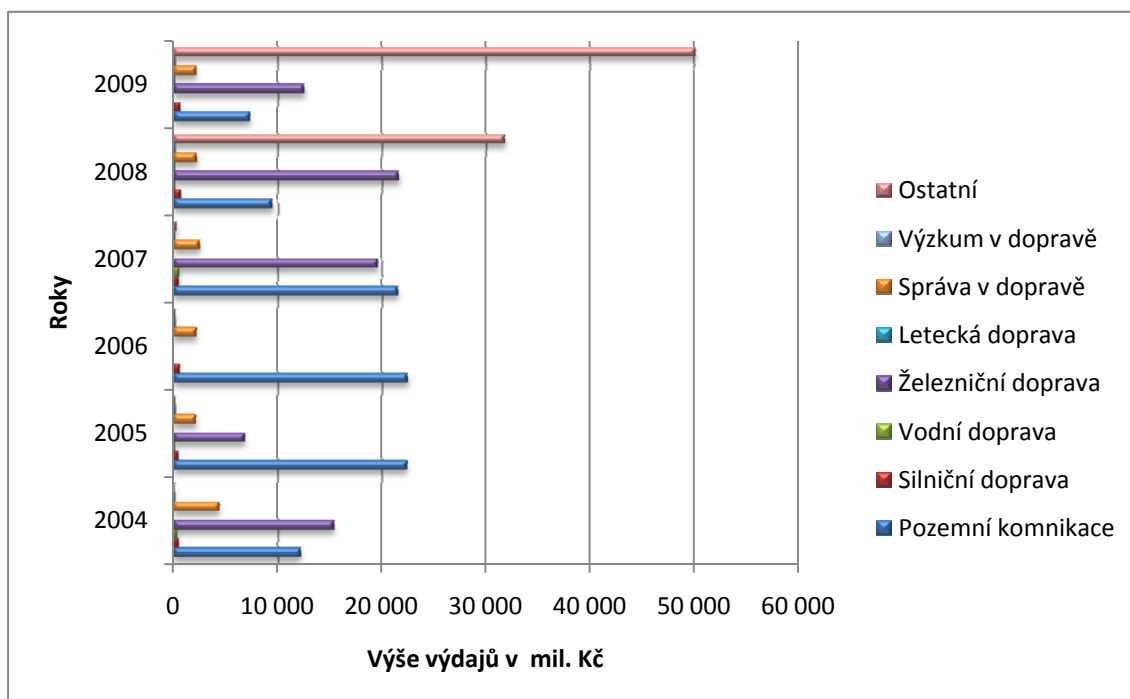
Porovnání skutečných výdajů na dopravu podle funkčního členění výdajů, které vychází z údajů zveřejněných v dokumentech⁵⁰ Ministerstva financí, je v tabulce č. 26. Tato tabulka a graf na obrázku č. 14 ukazují, že za sledované období byly výdaje kapitoly podle funkčního členění ve výši 209 155 mil. Kč, přičemž výdaje v roce 2005 zaznamenaly pokles proti roku 2004 asi o 2 % a v roce 2006 nepatrný meziroční nárůst asi o 1 %. V letech 2007 a 2008 vzrostly výdaje přibližně o 38 %. Nejvyšší výdaje byly vynaloženy na železniční a pozemní dopravu. Za hodnocené období dosáhly výdaje na pozemní dopravu 88 002 mil. Kč a na železniční dopravu 70 431 mil. Kč. Nejnižší výdaje byly u ostatních železnic (doprava ostatních drah) a v civilní letecké dopravě. Z grafu na obrázku č. 14 je vidět značná rozkolísanost výdajů v jednotlivých letech hodnoceného období.

Tabulka č. 26: Skutečné výdaje na dopravu podle funkčního členění (v mil. Kč)

Výdaje skutečné/Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Pozemní komunikace	12 158	22 430	22 464	21 518	9 431	7 323
Silniční doprava	474	439	562	471	677	632
Vodní doprava	343	122	25	503	127	17
Železniční doprava	15 347	6 811	7 063	19 607	21 605	12 500
Letecká doprava	25	23	30	29	121	125
Správa v dopravě	4 375	2 135	2 160	2 443	2 173	2 166
Výzkum v dopravě	157	195	173	162	177	188
Ostatní	91	116	156	266	31 797	50 167

Zdroj: Ministerstvo financí

⁵⁰ARIS-603/2U Souhrn výdajů státního rozpočtu podle funkčního členění



Zdroj: Ministerstvo financí

Obrázek č. 14: Funkční členění výdajů na dopravu v letech 2004 až 2009

4.4 Vyhodnocení mýta za specifických podmínek

Pokud budeme sledovat výběr mýta⁵¹ v České republice v roce 2009 a porovnááme-li tyto hodnoty s rokem 2008, budeme marně očekávat nárůst. Listopad 2009 byl první, který toto mohl prolomit, protože v roce 2008 přinesl výrazný pokles a od září se začínají objevovat názory, že se propady dopravy v meziročním srovnání zastavily. Jen těsně k překonání loňského výsledku nedošlo. Vývoj lze vidět v na obrázku č. 15.

V listopadu se na českých zpoplatněných komunikacích vybralo na mýtném přes 486 milionů korun, což bylo přece jen o 4,5 milionu méně než v loňském roce, byl zaznamenán pokles o 0,9 %.

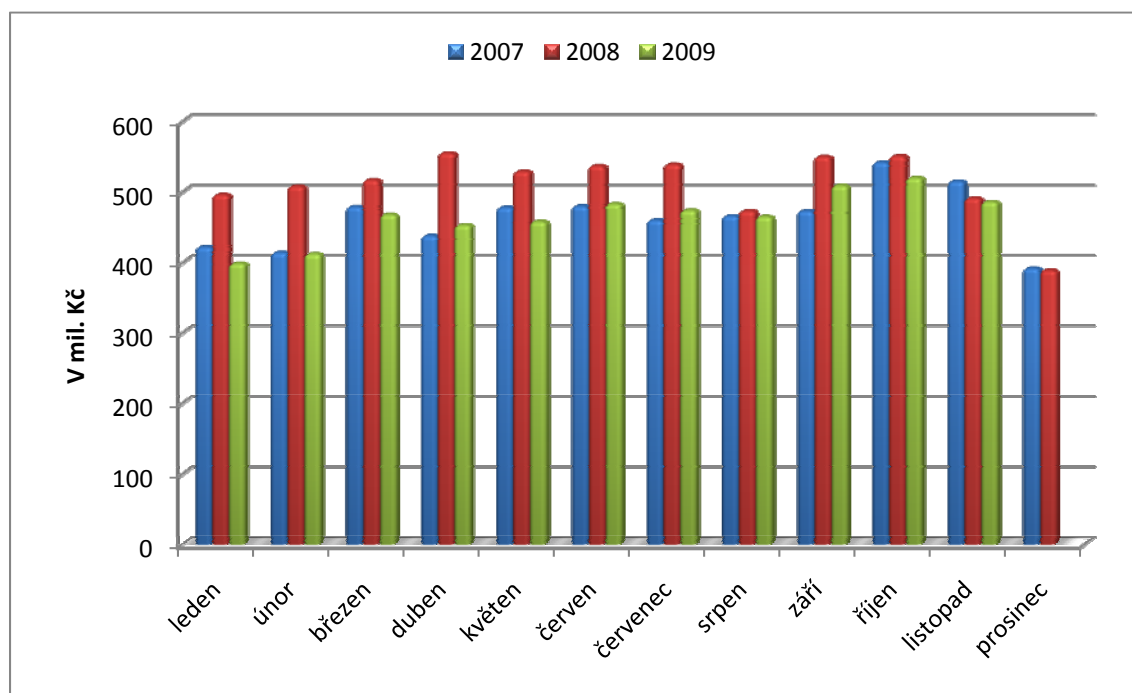
Kumulovaný pokles ve výběru mýta za prvních 11 měsíců letošního roku se zastavil na hodnotě – 10,8 %, přičemž zahraniční dopravci ztrácejí necelých 6 % (přesně 5,8 %), čeští dopravci jsou v poklesu o 14 %. Lze očekávat, že celkový pokles ve výběru mýta za rok 2009 bude ve srovnání s rokem 2008 zhruba desetiprocentní, propad české silniční dopravy můžeme očekávat kolem – 13,5 %. V tabulce č. 27 je celkový přehled za roky 2007 – 2009.

⁵¹ V ČR je systém ve vlastnictví státu. Firma Kapsch tento systém spravuje na základě smluvního vztahu.

Tabulka č. 27: Výše mýta v letech 2007 – 2009

Rok	Vybrané mýto v mld. Kč
2007	5,56
2008	6,14
2009	5,54

Zdroj: MÝTO CZ, ČESMAD – BOHEMIA



Zdroj: MÝTO CZ

Obrázek č. 15: Výběr mýta v ČR

4.5 Souhrnný přehled daní a poplatků v České republice

V tabulce č. 28 je na základě syntézy údajů z předchozích kapitol znázorněn přehled poplatků a daní vybíraných v silniční a železniční dopravě.

Tabulka č. 28: Přehled daní a poplatků v ČR vztahujících se k dopravě

Daň; poplatek	Silniční doprava	Železniční doprava
Spotřební daň	A	A
Daň z přidané hodnoty	A	A
Daň z elektřiny	N	A ⁵²
Pojištění odpovědnosti z provozu motorových vozidel	A	N
Daň silniční	A	N
Poplatek za použití železniční dopravní cesty	N	A
Výkonové mýto v silniční dopravě	A	N
Dálniční kupony	A	N

Zdroj: autor

V příloze č. 21 pak můžeme najít zpoplatnění v některých vybraných zemích v Evropě a dále v příloze č. 20 také přehled sazeb DPH.

⁵² Osvobozena je osobní doprava

5 Specifikace vzájemných vazeb a závěrů vkládaných prostředků a příjmů čerpaných od uživatelů – závěry a návrhy

Pokud se podíváme na celou problematiku nákladů uživatele dopravy a jejich vazby na veřejné finance z komplexního pohledu, vycházejí nám tři imaginární pohledy, které můžeme metodicky přirovnat k miskovým vahám. Principiálně je tento model hodnocení vzájemných vazeb rozsahu dopravy a nákladů z různých pohledů znázorněný na obrázku č. 16. Následně jsou pak charakterizovány jednotlivé pohledy.



Zdroj: autor

Obrázek č. 16: Možný pohled na rovnováhu nákladů a příjmů v kontextu dopravy

Převažuje levá miska

Charakteristikou této převažy jsou velké objemy dopravy, vysoké příjmy pro státní rozpočet (SR), relativně levná doprava na úkor velkých externích nákladů vis tabulka č. 29.

Tabulka č. 29: Charakteristika levé strany

Položka	Poznámka
Velký objem dopravy a levná doprava	Plyne z malých omezení a nízkých daní, cena tlačena dolů konkurencí a dostačující poptávkou.
Vysoké příjmy pro státní rozpočet	Vysoké příjmy pramení z velkého proběhu kilometrů neovlivněných překážkami v dopravě (vjezd do měst, ekologické limity, omezení jízdy apod.).
Velké externí náklady	Jsou zapříčiněny hustým provozem, z toho pramenící zvýšenou nehodovostí, hlukem a dalšími složkami.

Zdroj: autor

Převažuje pravá

Na druhé straně máme malý objem dopravy, nízké příjmy pro státní rozpočet, drahou dopravu, nízké externí náklady vis tabulka č. 30

Tabulka č. 30: Charakteristika pravé strany

Položka	Poznámka
Malý objem dopravy a drahá doprava	Způsoben restrikcemi a omezeními včetně vysokých daní a poplatků spjatých s dopravou.
Nízké příjmy pro státní rozpočet	Nízké příjmy pramení z malého počtu ujetých kilometrů dopravními prostředky.
Nízké externí náklady	Malý provoz, vysoký stupeň emisních norem, zvýhodňována ekologická doprava apod.

Zdroj: autor

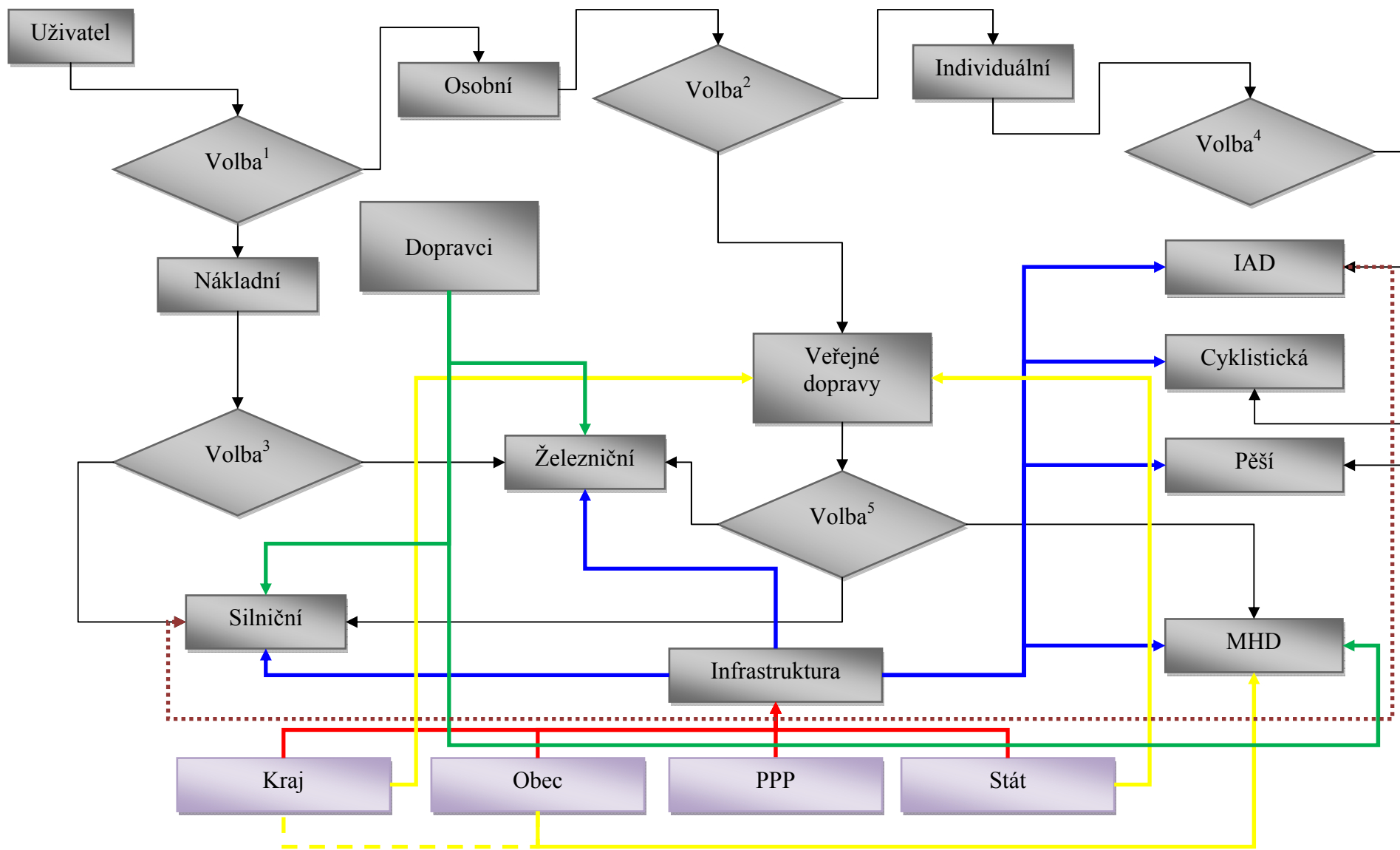
„Vyvážené misky vah“

„Zlatá“ střední cesta, vyjádřená rovnováhou vah je však, velmi vzácná, ale ne z pohledu fyzikálního, ale z pohledu politických neshod či politické schizofrenie, kde na jedné straně chceme tlumit dopravu, ale na druhé nemůžeme přijít o výpadek příjmů pro státní rozpočet.

Výsledná cena dopravy je ovlivňována do značné míry sazbou spotřební daně, sazbou daně z přidané hodnoty, cenou PHM.

Schizofrenie tkví v tom, že spotřební daň (ostatně jako každá daň) je příjmem státního rozpočtu, ze kterého se nevrací do dopravy zhruba celých 80 %, tato suma je použita na jiné, mandatorní výdaje státního rozpočtu! Z toho částka 10,9 % je přerozdělena do krajských rozpočtů, ovšem není účelově vázána na dopravu. Otázkou je, zda stav a náročnost údržby silnic na krajské úrovni dává velký prostor krajům pro jiné použití. Kde je tedy dalších 80 %? Při zpracování této práce jsem se marně snažil naleznout na toto odpověď. Myslím si, že z těchto peněz nejsou placeny zbylé externí náklady, ale jsou použity na záplatování jiných položek státního rozpočtu, jako jsou například transferové platby apod.

Z uvedeného je patrné, že na jedné straně tedy tvrdíme, že účastníci dopravy nehradí veškeré své náklady, na druhé straně však peníze, které jsou dopravou indukovány – v tomto případě ze spotřební daně z pohonných hmot a maziv a další – se do dopravy jako ekonomického segmentu nevracejí. Z toho vyplývá, že každá ekonomicko-finanční úvaha o dopravě je tedy touto deformací zkreslena.



Obrázek č. 17: Schéma dopravního systému

5.1 Vazby dopravního systému

Náklady uživatele dopravy, jak už sám název napovídá, je třeba brát ve dvou rovinách oblast uživatele a jeho náklady a oblast veřejnou, kde zahrnujeme jak výdaje na infrastrukturu, tak na dopravní obslužnost.

Proto je nutné sledovat jak chování a rozhodovací proces uživatele dopravy, tak i oblast veřejných financí, protože čím více a neefektivně se hospodaří na straně státu, tím více je potřeba vybrat na platbách od uživatele dopravy.

Proto je v následující fázi popsán proces rozhodování uživatele, příjmovou a výdajovou stránku veřejných subjektů ať už v oblasti infrastruktury, tak veřejné služby v přepravě cestujících.

5.1.1 Popis dopravního systému

Schéma dopravního systému je popsáno na obrázku č. 17, který znázorňuje jednotlivé vazby a specifika. Tento systém se skládá z:

- účastníků dopravy – uživatel, zákazník, obec, kraj, stát a další přímo či nepřímo zapojené subjekty; základní přehled je uveden v tabulce č. 31;
- ekonomických vazeb – majetkové a správní vazby – vlastníci a správci infrastruktury;
- legislativních vazeb – povinnosti vycházející ze zákonů, vyhlášek a mezinárodních smluv či dohod.

Tabulka č. 31: Základní subjekty dopravního systému

Subjekt	Funkce
Uživatel	koncový člen systému; plátce služeb
Zákazník	stát, kraj, obec jako objednavatel dopravy ⁵³
Dopravce	poskytovatel dopravních služeb
Obec	vlastník místních komunikací; objednavatel dopravy v případě MHD; správce komunikací
Kraj	vlastník silnic II. a III. třídy; objednavatel základní dopravní obslužnosti v rámci kraje; správce komunikací
Stát	vlastník železniční infrastruktury, silnic R, D a I. třídy; objednavatel dálkové drážní dopravy; správce komunikací ⁵⁴

Zdroj: autor

Z hlediska dekompozice jsou tyto vazby tvořeny jednotlivými prvky systému:

- uživatel - rozhodovací proces,
- infrastruktura,
- investice/objednavatelé,
- dopravci.

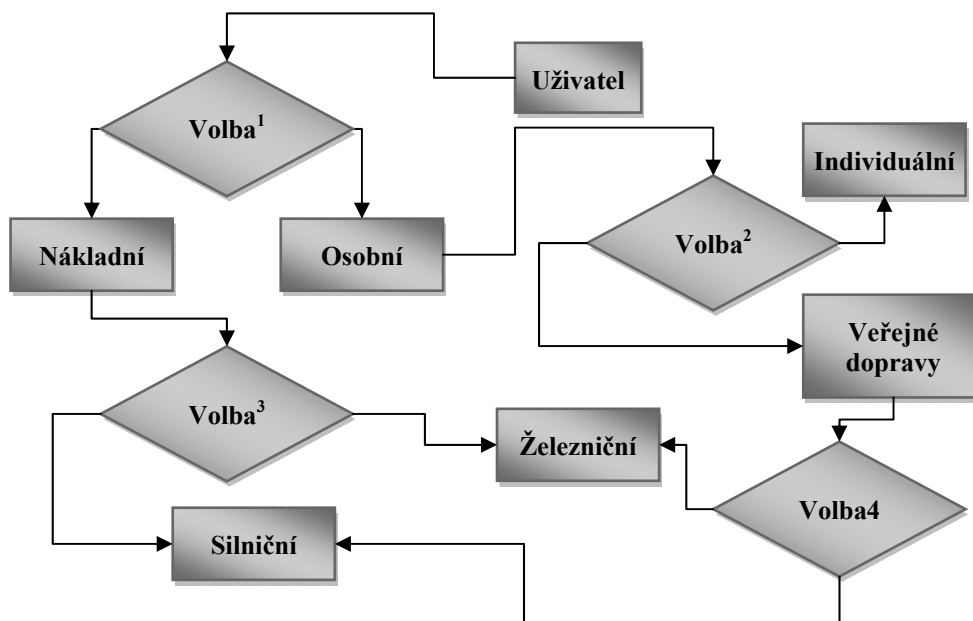
⁵³ v IAD „uživatel = zákazník“

⁵⁴ Popis a správa jednotlivých komunikací je zobrazena v příloze č. 30

Rozhodovací proces uživatele dopravy

Faktory ovlivňující uživatele dopravy lze porovnávat na základě objektivního vnímání, které můžeme modelovat např. pomocí generalizovaných nákladů uživatele dopravy (jedná se o peněžní – kvantitativní vyjádření), anebo subjektivního rozhodování, při kterém vytvoříme např. multikriteriální model/funkci (jedná se o kvalitativní hodnocení).

Na obrázku č. 18 je znázorněn rozhodovací proces v kontextu s vnímáním uživatele.



Zdroj: autor

Obrázek č. 18: Proces rozhodování na základě subjektivního vnímání uživatele

Jinými slovy jde o to, jak člověk přijímá informace, zaujímá stanoviska, co ho motivuje a ovlivňuje při určité volbě. V našem případě tedy, jaký druh dopravy zvolí. Každý uživatel má zpravidla možnost vybrat si některou z popsaných služeb.

Uživatel volí mezi dostupnými alternativami. Schéma dostupných alternativ představuje zjednodušený dopravní model, který je pro bližší zkoumání nutno doplnit o vazbu na infrastrukturu, její spravování a financování.

Z matematického hlediska jde o minimalizaci nákladové funkce (8), která zahrnuje veškeré náklady na přepravní proces uživatele a služby spjaté s přepravou.

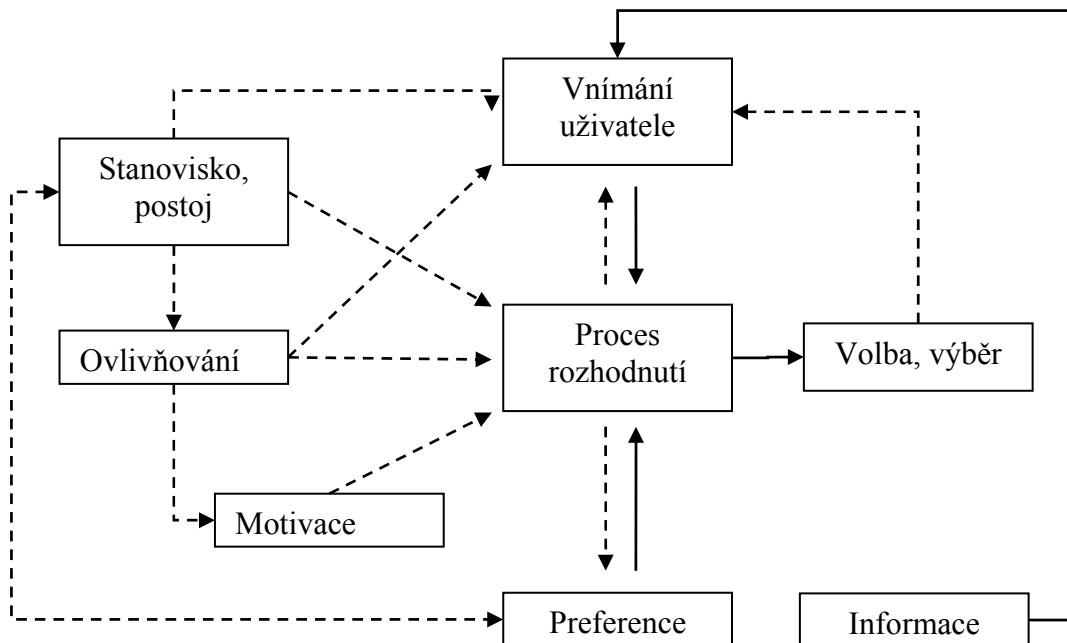
Nechť $\vec{n} = (n_1, \dots, n_k)$ je k -složkový nákladový vektor a $k \in N$, potom vektorovou funkci (7)

$$f(\vec{n}) = \sum_{i=1}^k n_i \quad (7)$$

nazveme nákladovou funkcí. Minimum nákladové funkce N , hledáme pro všechny k -tice (n_1, \dots, n_k) nákladů respektive nákladové vektory odpovídající rozhodovacímu procesu.

$$N = \min\{f(\vec{n}); n_i \geq 0 \forall i \in 1(1)k\} \quad (8)$$

Obrázek č. 19: Výběr alternativy přinášející největší užitek⁵⁵



Zdroj: Drahotský

První volba uživatele dopravy závisí spíše než na subjektivních vlivech na konkrétním požadavku přemístění (osob či zboží). Zvolíme-li nákladní dopravu, tak na základě minimalizace nákladů volíme mezi silniční a železniční dopravou (pozn.: v nákladní dopravě jde spíše o minimalizaci nákladů než o vyjádření užítku).

Pro ilustraci můžeme rozhodnutí vyjádřit vztahem (9), který nám umožňuje zjednodušený náhled na zkoumané základní nákladové položky přeprave.

$$N_{\text{převprave}} = N_{\text{skladování}} + N_{\text{dopravy}} \quad (9)$$

V rovnici (9) jde o náklady, které v sobě zahrnují jak celkové náklady na přepravu zboží, tak náklady na jeho skladování⁵⁶ a služby potřebné či spjaté s jeho distribucí. Tyto dále členíme na náklady vlastního výkonu a na náklady spojené s ohodnocením ztrát. Uvedené

⁵⁵Každá volba představuje konkrétní soubor kritérií, na základě kterých se uživatel dopravy rozhoduje.

⁵⁶V osobní dopravě místo nákladů na skladování uvažujeme náklady spojené s časem či čekáním na zvolený druh dopravy či dopravního prostředku.

ztráty jsou obecně spojeny s časem, kdy zboží nemůže být využíváno, protože je uloženo ve skladě či se nachází na cestě do místa spotřeby.

Volba 2 a 4 naznačuje rozhodování mezi IAD, železniční, silniční dopravou a MHD (v tomto případě budeme danou situaci posuzovat převážně z pohledu užítku).

Pro správné fungování uvedeného modelu je však nutné získat dostačující informace o potřebách uživatele a jeho nákladech, které vycházejí jednak z vlastní provozní činnosti, tak z legislativy a právních norem. Dopady jednotlivých právních předpisů, mezinárodních smluv a dohod se dají rozdělit do dvou základních aspektů, a to na právní a ekonomické.

Právní aspekty vymezují předmět činnosti (podnikání), omezení a pravidla „fungování“ dopravního systému.

Ekonomické aspekty jsou na jedné straně náklady, které musí uživatel dopravy vynaložit, aby mohl provozovat vlastní dopravu, a na druhé ty, které ho omezují v rozvoji nebo mu neumožní lepší efektivnost hospodaření.

Pro teoretický popis rozhodovacího procesu, je potřeba nejprve definovat užitek. Užitek jako ekonomický pojem označuje subjektivní pocit uspokojení plynoucí ze spotřeby statků či služeb, což v daném případě představuje přeprava osob. V ekonomické teorii se racionálně chovající spotřebitel, snaží svůj užitek maximalizovat.

Spotřebitel se rozhoduje, jaký spotřební koš (tzn. kombinaci statků či služeb) si zvolí. Volba, pokud má být racionální, musí vždy splňovat následující axiomy:

- axiom úplnosti srovnání – pro libovolné spotřební koše A a B je spotřebitel schopen rozhodnout, zda $U(A)$ je větší, menší, nebo rovno $U(B)$,
- axiom tranzitivity – pokud A , B , C jsou spotřební koše a platí $U(A) > U(B)$ a zároveň $U(B) > U(C)$, pak platí $U(A) > U(C)$.

Obvykle, ne však vždy, splňuje spotřebitelská volba i další dva pomocné axiomy:

- axiom nepřesycení (více je lépe) – tento axiom říká, že větší množství statku je preferováno před menším,
- axiom rozmanitosti – pokud A , B a C jsou spotřební koše, kde C je konvexní kombinací A a B a je od nich různý a platí $U(A) = U(B)$ a $U(C) > U(A)$.

$U(A)$ představuje užitek plynoucí ze spotřeby spotřebního koše A . Použití tohoto zápisu v axiomech vyjadřuje míru preferencí. Tzn. $U(A) > U(B)$ znamená, že je spotřební koš A preferován před spotřebním košem B .

Pro vyjádření užítku v dopravě a této práci můžeme užítkovou funkci označit

$U(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c})$, kde:

$\vec{n} = (n_1, \dots, n_k), n_i \geq 0 \forall i \in 1(1)k$ je nákladový vektor

$\vec{t} = (t_1, \dots, t_m), t_j \geq 0 \forall j \in 1(1)m$ je vektor časové náročnosti

$\vec{c} = (c_1, \dots, c_n), c_l \in R \forall l \in 1(1)n^{57}$ je vektor komfortu

a $k, m, n \in N$

pak užítkovou funkci definujeme dle (10)

$$U(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}) = \omega_1 f_1(\vec{n}) + \omega_2 f_2(\vec{t}) + \omega_3 f_3(\vec{c}) + \varepsilon(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}) \quad (10)^{58}$$

kde f_1, f_2, f_3 jsou užítkové funkce pro složky nákladů, času a komfortu, $\omega_1, \omega_2, \omega_3$ váhové koeficienty, ε je subjektivní (chybová) funkce závisící na daných parametrech. Pro váhové koeficienty užítkové funkce pak platí (11)

$$\omega_1 + \omega_2 + \omega_3 = 1 \quad (11)$$

Úlohou je nalézt optimální užitek s minimálními náklady, minimálním časem a maximálním komfortem.

$$\begin{aligned} U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}): \quad & \min_{\vec{n} \in N^k} U(\vec{n}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}) = U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}) \\ & \min_{\vec{t} \in N^m} U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}, \vec{c}_{opt.}) = U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}) \quad (12) \\ & \max_{\vec{c} \in N^n} U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}) = U(\vec{n}_{opt.}, \vec{t}_{opt.}, \vec{c}_{opt.}) \end{aligned}$$

V rámci rozhodovacího procesu spočítáme optimální užitek pro jednotlivé varianty či alternativy a vzájemným porovnáním vybereme tu s nejvyšší hodnotou optimálního užítku, splňují podmínky (12).

Úlohu optimalizace užítku lze převést na úlohu lineárního programování a řešit jí pomocí simplexové metody. Užítková funkce je v tomto případě definována jako (13)

$$u(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}) = -\omega_1 f_1(\vec{n}) - \omega_2 f_2(\vec{t}) + \omega_3 f_3(\vec{c}), \text{ kde } \omega_1 + \omega_2 + \omega_3 = 1 \quad (13)$$

Optimální užitek potom odpovídá maximu užítkové funkce (13)

$$U_{opt} = \max\{u(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}), n_i \geq 0, \forall i = 1(1)k, t_j \geq 0, \forall j = 1(1)m\} \quad (14)$$

⁵⁷ Zvažujeme kladný i záporný vliv

⁵⁸ Ypsilon není pouze konstantou, ale funkce závislá na hodnotových parametrech.

pro všechny k -tice nákladů (n_1, \dots, n_k) , m -tice časů (t_1, \dots, t_m) a n -tice komfortních složek (c_1, \dots, c_n) . Pokud funkce f_1, f_2, f_3 definujeme pomocí užiteků tedy (15,16,17)

$$f_1(\vec{n}) = \sum_{i=1}^k n_i \quad (15)$$

$$f_2(\vec{t}) = \sum_{j=1}^m t_j \quad (16)$$

$$f_3(\vec{c}) = \sum_{l=1}^n c_l \quad (17)$$

Můžeme optimalizační úlohu přepsat do tvaru vhodného pro lineární programování s účelovou funkcí užitku (17)

$$u(\vec{n}, \vec{t}, \vec{c}) = -\omega_1 \sum_{i=1}^k n_i - \omega_2 \sum_{j=1}^m t_j + \omega_3 \sum_{l=1}^n c_l + \epsilon \quad (18)$$

a podmínkami $n_i \geq 0 \forall i \in 1(1)k$, $t_j \geq 0 \forall j \in 1(1)m$, $\omega_1 + \omega_2 + \omega_3 = 1$ m k řešení lze užít klasické metody lineárního programování, jako např. simplexovou metodu či duální úlohu

Z hlediska ověření popsaného modelu rozhodování uživatele dopravy v praxi je složité získat relevantní vstupní data. Každý uživatel má jinak nastavenou hladinu vnímání, která je ovlivněna jinými subjektivními faktory. Důležité jsou atributy konkrétního prostředí.

Lze ho použít v aplikaci, konkrétní hodnoty však budou závislé na místě, způsobu a době užití (tzn., bude docházet ke změnám z hlediska času). Získat však je možné (jejich zobecnění nepředstavuje globální popis. Nutno sledovat posuny koupě a užívání včetně rozdělení na segmenty z hlediska geografického a demografického)

Pro rozbor další problematiky proto není potřebné získávání samostatných hodnot, spíše je zapotřebí věnovat se vzájemným vazbám a zákonitostem.

Infrastruktura

Druhou část (znázorněnou modře) tvoří infrastruktura, bez které se žádná doprava neobejde. V modelu, je pro zjednodušení vynechána infrastruktura pro vodní dopravu, která spadá pod gesci ŘVC ČR, a pro leteckou dopravu, kde vlastníky infrastruktury mimo letiště Ruzyně jsou kraje.

Vlastníkem železniční infrastruktury je stát⁵⁹ (spravuje SŽDC) a silniční infrastrukturu vlastní a spravuje stát, kraje a obce, dle příslušnosti a charakteru komunikace a jejich využití.

⁵⁹ Kromě některých krátkých úseků a vleček

Investice

Třetí část (vyznačená červeně) znázorňuje napojení z hlediska financování infrastruktury, a to ať už se jedná o výstavbu, či opravu komunikací. Investory jsou dle příslušnosti stát, kraje a obce (ať už přímo, či pomocí fondů EU). Další uvedenou možností jsou rozbíhající se PPP projekty jako např. D3, R35⁶⁰. U PPP projektů je nutné vždy zvážit možné výhody a nevýhody.

Výhody PPP:

- soustředění se na celoživotní cyklus,
- rozložení rizik ze strany soukromého sektoru spojených se stavbou a provozem a kontrola legislativních rizik vládou,
- lepší hospodaření s prostředky i přes možnou vyšší úrokovou míru,
- urychlení realizace výstavby,
- odložené financování z hlediska státu v době výstavby.

Nevýhody PPP:

- samotný vstup soukromého sektoru není výhodou,
- zvyšování budoucích mandatorních výdajů (otázka součásti budoucích veřejných rozpočtů),
- dlouhá příprava projektů – časová náročnost (legislativa, smluvní vztahy apd.)
- odchýlení skutečných a očekávaných výsledků,
- vyšší transakční náklady
- dražší peníze pro soukromý sektor.

Dopravci

Předposlední složkou jsou dopravci (zelené spojovací čáry), kteří zajišťují přepravu osob či věcí. Zde je důležité připomenout případy provozování osobní dopravy na vlastní podnikatelské riziko anebo v závazku veřejné služby respektive ve veřejné službě v přepravě cestujících.

Objednavatelé

Poslední část zde tvoří opět stát a kraje, ale tentokrát na straně objednavatelů čili zákazníků dopravců (znázorněno žlutě). V návaznosti na předchozí odrážku si požadované výkony objednávají již zmínění stát a kraje a zprostředkovaně obce.

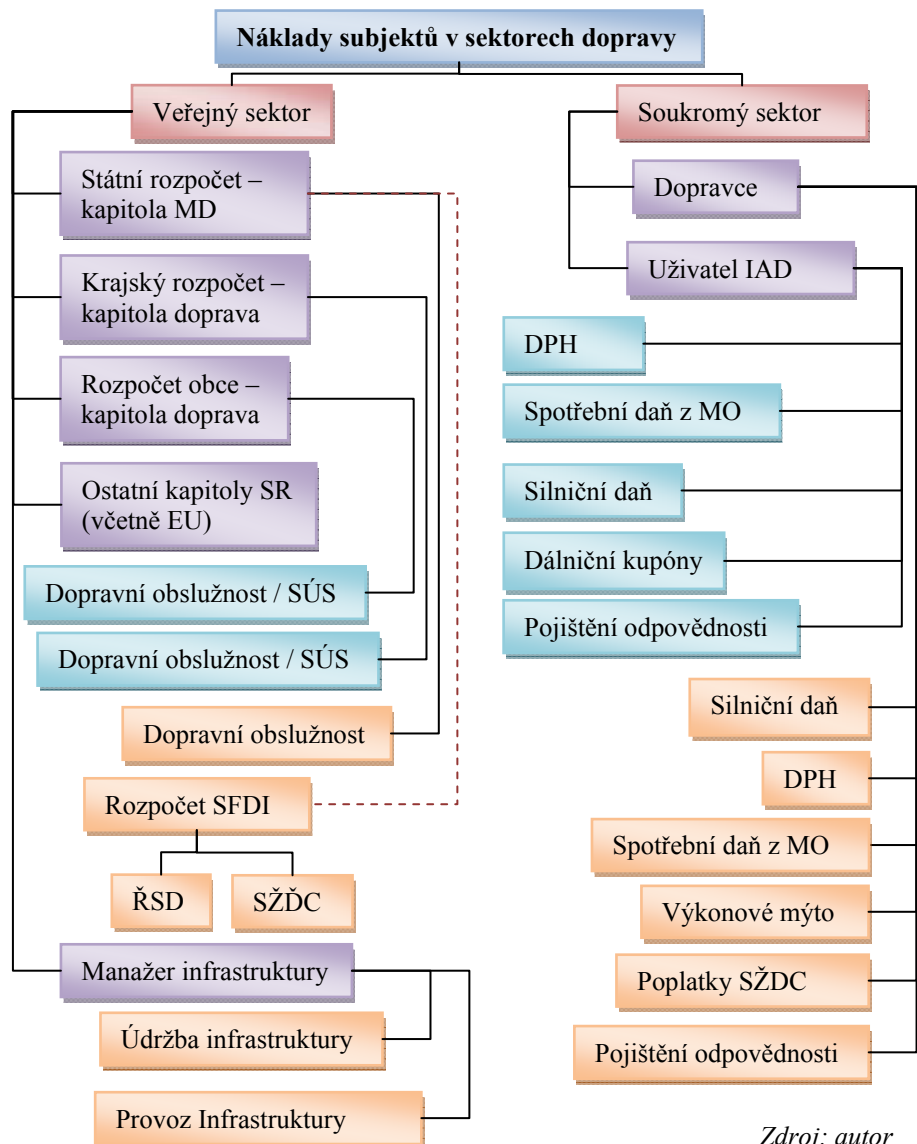
⁶⁰ V přípravě

5.1.2 Vazby – příjmů a nákladů

Na obrázku č. 20 a č. 21 jsou znázorněny vazby příjmů a výdajů na státní rozpočty, zde je zapotřebí vzhledem k budoucnosti stejně jako se plánuje u nového rozpočtového určení daní zjednodušit systém financování.

V kontextu se záměrem EU o zpoplatnění celé dopravní sítě je potřeba, aby se příjmy z tohoto zpoplatnění vracely do míst zdrojů a nedocházelo tak k velkým výkyvům mezi kraji a alokaci finančních prostředků v místě spotřeby. Otázkou zůstane, způsob zpoplatnění. Zda se bude jednat o výkonové zpoplatnění, daně a další poplatky.

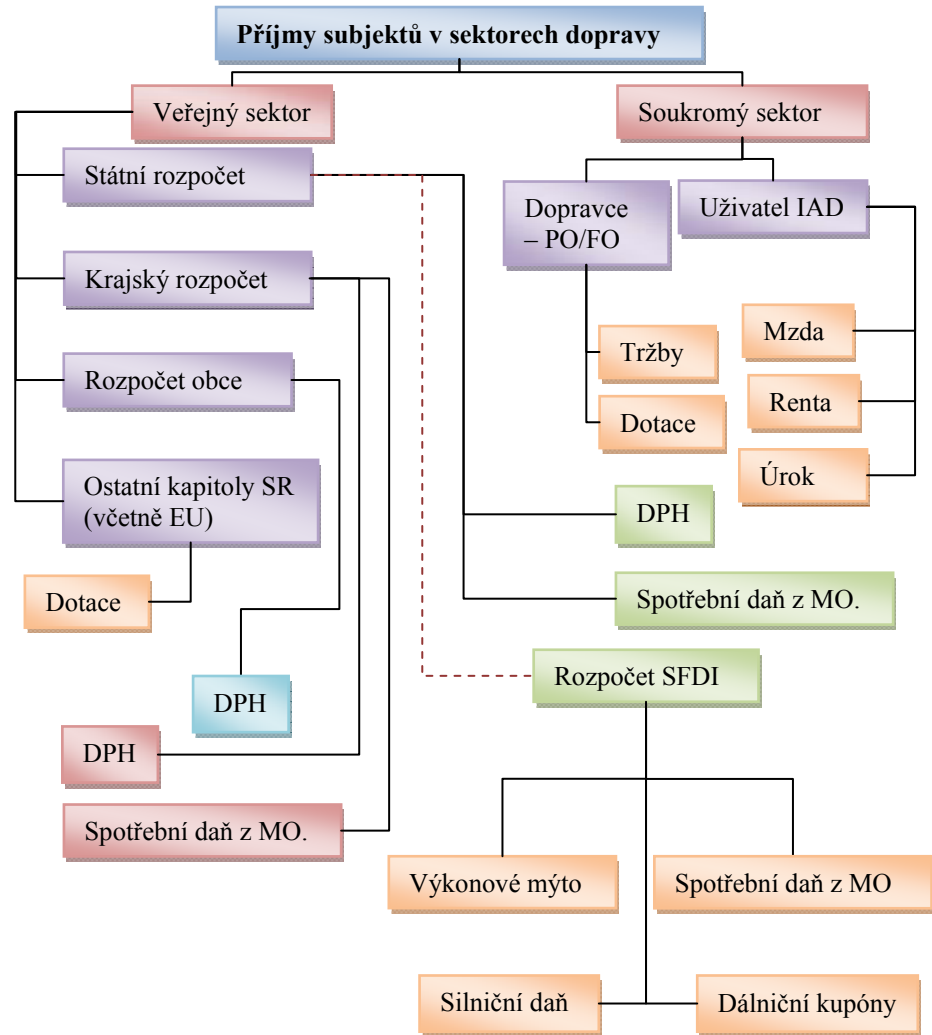
Náklady subjektů dopravy



Obrázek č. 20 Náklady subjektů v dopravě

Zdroj: autor

Příjmy subjektů dopravy



Obrázek č. 21 Příjmy subjektů v dopravě

Zdroj: autor

Závěr

Je zřejmé, že doprava generuje příjmy veřejných financí, avšak pouze malá část výtěžku plyne do dopravy zpět. Sekundární přínosy, mezi které je možné zahrnout rozvoj regionu, daňové výnosy z podnikání v dopravě (na dopravní cestě), výnosy z cestovního ruchu a mnoho dalších, jsou obtížně vyčíslitelné, avšak přímé výnosy, tj. silniční daň, poplatky za použití dopravních cest a spotřební daň z pohonných hmot, je možné vyčíslit exaktně.

Z uvedeného důvodu je žádoucí, aby se podstatná část těchto prostředků vracela zpět do dopravy a doprava se nestávala v budoucnu jen otázkou určitého luxusu. Jedná se však o hypotetickou otázku, na kterou různé názorové proudy nahlíží odlišně.

Uživatel dopravy si vybírá mezi alternativami, které mu vzhledem k jeho postavení přináší největší užitek. Otázkou zůstává, zda a jakým způsobem uživatele motivovat, a jaké služby mu nabízet, aby volil takový druh dopravy, který je na druhé straně výhodný z pohledu udržitelné mobility, snižuje externí náklady dopravy a přináší další pozitiva. V daném kontextu si je nutno uvědomit, že ne vždy uživatelem vnímaný druh dopravy, jako druh maximalizující jeho užitek, je druhem dopravy nejvýhodnějším pro dopravní systém.

Doprava s sebou nese i vliv na hospodářský rozvoj, mobilitu, přínos investic. Je důležité zmínit, že velká část rozkvětu minulého století byla spojena právě s dopravou, přičemž nastolený trend převládá do současné doby. Jedná se přitom nejen o vlastní technologické rozvoje, ale také výrobou dopravních prostředků, kde byl v podstatě veškerý rozkvět způsoben rozvojem železniční dopravy (v první fázi), a následně expanzí automobilového průmyslu.

V kontextu s Maslowovou hierarchií potřeb vyvstává otázka, na jaké úrovni se nachází přepravní potřeby. Přestože se může jevit vznesený dotaz jako kontroverzní, u mnoho obyvatel je v současné úrovni kvality života vnímána doprava jako potřeba základní, mimochodem stále přímo spjata s ekonomickým vývojem.

Toto tvrzení lze rovněž podpořit, pokud jej konfrontujeme s rozhodovacím procesem, který je znázorněn v návrhové části předkládané disertační práce. Pochopení vnímání uživatele a jeho rozhodovacího procesu totiž může přispět k zefektivnění dané lidské činnosti na nejnižší úrovni, ale také k zefektivnění celého dopravního systému v globálním pojetí.

Lze konstatovat, že je doprava obecně nepostradatelnou pro vlastní přemístění osob i zboží, a zároveň je například nepostradatelným faktorem při volbě zaměstnání, volbě trávení volného času či lokaci bydliště.

Závěry k definovaným hypotézám

Hypotéza č. 1

- Nelze potvrdit. Nejedná se o vazby přímé, nicméně vazby existují, a to zprostředkovaně prostřednictvím státu, krajů či obcí, včetně přerozdělování finančních prostředků vynakládaných na dopravu.

Hypotéza č. 2a

- Nelze potvrdit. Vynakládání finančních prostředků je založeno na metodicky odlišných přístupech, vycházejících sice z právních norem obecně upravujících problematiku hospodaření, nicméně v rámci jejich volnosti rozdílně vykládaných a uplatňovaných v jednotlivých samosprávných celcích.

Hypotéza č. 2b

- Nelze potvrdit. Kraje (samosprávné celky) jsou jedinečné z hlediska celého komplexu faktorů, jako je například demografická struktura, struktura průmyslu, rozsah dopravní infrastruktury a podobně. Sestavení exaktního obecně použitelného modelu je tak velice obtížné. Nicméně lze definovat obecně aplikovatelné metodické programy, uplatnitelné do určité vertikální úrovně (s omezujícími limity). Tyto metodické programy by mohly sloužit k zpřehlednění systému a eliminaci vlivu různých lobby.

Hypotéza č. 2c

- Lze potvrdit. Samosprávné celky nejsou schopny ovlivňovat rozpočtové určení daní apod.

Přínosy pro rozvoj vědní disciplíny a praxi

Náplní disertační práce bylo posouzení nákladů spjatých s dopravním systémem, a to z hlediska jednotlivých uživatelů, ale i z pohledu územně samosprávných celků, se zaměřením na osobní dopravu.

S ohledem na zjištěné prvky nesouladu byly navrženy metodické postupy ke změně mechanismů hospodaření samosprávných celků, jejichž cílem by mělo být zvýšení efektivity při zajišťování funkce dopravního systému.

Disertační práce může být využita v oblasti vědního bádání, jako podklad pro další expertní činnost v dané problematice, i v praxi, při konkrétních činnostech příslušných kompetentních samosprávných orgánů, v jejichž gesci je problematika dopravy.

Ve vědecké oblasti je pozornost věnována v první řadě výzkumu v odvětví ekonomiky dopravy v makroekonomickém pojetí s efekty pro uživatele, následně průřezově dopravě jako takové, přepravě, logistice a mikroekonomii dopravy, jako spjatým oblastem souvisejícím s danou problematikou.

- Teoretické přínosy disertační práce:
 - přispívá ke sjednocení definic a postupů uplatňovaných při zjišťování nákladů dopravy, které jsou mnohdy v rámci dopravní politiky na regionálních úrovních i z pohledu uživatelů dopravy užívány odlišně, přičemž zároveň přispívá ke sjednocení ukazatelů charakterizujících náklady dopravy,
 - přispívá k poznání komplexu faktorů, které ovlivňují vzájemné závislosti a disproporce v dopravě,
 - přispívá k rozvoji znalostní báze v problematice systémového řešení financování osobní dopravy jako součásti dopravní politiky,
 - vytvoření podrobné analýzy uplatňovaných daní a poplatků vztahujících se k dopravě (fiskálního zatížení dopravy a jejich uživatelů),
 - podporuje integrované postupy tvorby a implementace dopravní politiky, se zaměřením na koordinaci v oblasti osobní dopravy, prostřednictvím analýzy nákladů z hlediska uživatelů,
 - vytváří předpoklady pro možné užití systematicky shrnutých poznatků v rámci výukového procesu na akademických pracovištích, při výuce předmětů

ekonomického zaměření, managementu, logistiky a dopravní politiky, jakož i v oblasti dopravního výzkumu.

○

- Praktické přínosy disertační práce:

- možné praktické využití souboru aktuálně zjištěných dat a strukturovaných poznatků vztahujících se k sektoru dopravy - podrobná analýza daní a poplatků uplatňovaných v dopravě, podrobná analýza stavu a vývoje státního rozpočtu v oblasti dopravy, a následně také v návaznosti na hospodaření krajů v oblasti dopravy,
- využití závěrů při proklamované internalizaci externalit dopravy, včetně kvantifikace některých ekonomických dopadů,
- využití navržené metodiky tvorby v rámci koncepce dopravní politiky se zaměřením na financování osobní dopravy, a to ze strany tvůrců a koordinátorů dopravního systému na regionální, národní, případně nadnárodní úrovni,
- potenciální využití navrhovaných úprav metodických postupů v rámci koncepce či posuzování dopravního systému,
- prokázání možnosti uplatnění nákladového modelu pro potřeby rozhodování v dopravě při výběru vhodných opatření na ovlivnění dělby práce v osobní dopravě,
- prokázání možnosti uplatnění navržených metodických postupů v rozhodovacím procesu v oblasti dopravy v rámci nakládání s veřejnými zdroji, respektive při vynakládání finančních prostředků v dopravě.

Seznam literatury

- [1] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. 3. přeprac. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. ISBN 80-7194-711-3.
- [2] SAMUELSON, Paul A.; NORDHAUS, William D. *Ekonomie*. Praha: Svoboda, 1991. ISBN 80-205-0192-4.
- [3] BŘEZINA, Jiří. *Přehled předpisů v silniční nákladní dopravě*. Ostrava: REPRONIS Ostrava, 2004. ISBN 80-7329-066-9.
- [4] KLEPRLÍK, Jaroslav; KYNCL, Jan; SOUČEK, Radovan. *Technologie a řízení silniční dopravy*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-520X.
- [5] QUINET, Emile; VICKERMAN, R. W. *Principles of transport economics*. Cheltenham: Edward Edgar Publishing, 2004. ISBN 1-84064-865-1.
- [6] NIJKAMP, Petr. *Transport Systems and Policy*. Cheltenham: Edward Edgar Publishing, 2004. ISBN 184376266-8.
- [7] FOTR, Jiří a kol. *Manažerské rozhodování*. Praha: Ekopress, 2006. ISBN 80-86929-15-9.
- [8] VLČEK, Radim. *Management hodnotových inovací*. Praha: Management Press, 2008. ISBN 978-80-7261-164-5.
- [9] PELTRÁM, A., aj. *Dopravní politika*. Bělá pod Bezdězem: Nakladatelství Máchova kraje Bělá pod Bezdězem, 2003. 200 s.+CD s. ISBN 80-901730-6-3
- [10] DRAHOTSKÝ, I. a ŠARADÍN, P. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003, 128 s. ISBN 80-7194-511-0
- [11] DRAHOTSKÝ, I. *Teoretické problémy dopravní politiky se zřetelem na přijetí do EU*. Pardubice: Univerzita Pardubice, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky, 2001, disertační práce.
- [12] KVIZDA, Martin. *Problémy železniční dopravy v historické perspektivě*. In *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele 2007: sborník příspěvků, Pardubice*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7395-006-4.
- [13] PELTRÁM, Antonín. *Dopravní politika EU a názory evropských občanů*. In *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele 2007: sborník příspěvků, Pardubice*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7395-006-4.

- [14] FREIMAN, František. *Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-507-2.
- [15] Efficient Transport for Europe. Policies for Internalisation of External Costs. Paříž: CEMT/ECTM, 1998
- [16] *ČESMAD BOHEMIA* [online]. Dostupné z: <<http://www.cesmad-bohemia.cz>>.
- [17] *Ministerstvo dopravy ČR* [online]. Dostupné z: <<http://www.mdcr.cz>>.
- [18] *Svaz spedice a logistiky ČR* [online]. Dostupné z: <<http://www.sslczech.cz>>.
- [19] *Svaz dopravy ČR* [online]. Dostupné z: <<http://www.svazdopravy.cz>>.
- [20] *Česká logistická asociace* [online]. Dostupné z: <<http://www.logistika.cz>>.
- [21] *WWW otevřená encyklopedie* [online]. Dostupné z: <<http://cs.wikipedia.org/>>.
- [22] *ASPI* [online]. Dostupné z: <<http://www.aspi.cz>>.
- [23] Access Pricing in the UK: Access Pricing in the UK: Evolution and Current Evolution and Current Structure of Charges Review Structure of Charges Review [online]. Dostupné z: <<http://www.cemt.org>>.
- [24] Principles of railway network access charging in Poland [online]. Dostupné z: <<http://www.cemt.org>>.
- [25] *Infrastruktura* [online]. [cit. 2006-05-14]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/?page=7&id_news=2634>.
- [26] MINISTERSTVO VNITRA. *Portál veřejné správy České republiky* [online]. c2003-2009 [cit. 2009-11-30].
- [27] Zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- [28] Zákon č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů.
- [29] Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů.
- [30] Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů.
- [31] Zákon č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, ve znění pozdějších předpisů.
- [32] Zákon č. 353/2002 Sb., o spotřebních daních, ve znění pozdějších předpisů.

- [33] Zákon č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů.
- [34] *Závěrečný účet - Pardubický kraj* [online]. Dostupné z:
<<http://www.pardubickykraj.cz/article.asp?thema=3397&category=&themaRit=>>.
- [35] *Závěrečný účet - Královehradecký kraj* [online]. Dostupné z:
<<http://www.kr-kralovehradecky.cz/cz/templates/8--dokumenty-11150/>>.
- [36] *Závěrečný účet - Jihočeský kraj* [online]. Dostupné z:
<[http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=12&par\[lang\]=CS>](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=12&par[lang]=CS>).
- [37] *Závěrečný účet - Jihomoravský kraj* [online]. Dostupné z:
<<http://www.kr-jihomoravsky.cz/Default.aspx?PubID=113451&TypeID=2>>.
- [38] *Závěrečný účet - Karlovarský kraj* [online]. Dostupné z:
<http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj_cz/nav_krajsky_urad/dok/Rzpocety/>.
- [39] *Závěrečný účet - Kraj Vysočina* [online]. Dostupné z:
<http://www.kr-vysocina.cz/vismo5/zobraz_dok.asp?id_org=450008&id_ktg=300399&p1=719>.
- [40] *Závěrečný účet - Liberecký kraj* [online]. Dostupné z:
<<http://www.kraj-lbc.cz/index.php?page=3435>>.
- [41] *Závěrečný účet - Moravskoslezský kraj* [online]. Dostupné z:
<<http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/rozpocet.html>>.
- [42] *Závěrečný účet - Olomoucký kraj* [online]. Dostupné z:
<http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Finance+a+majetek/Z%C4%8Dn%C3%BD+%C3%BA%C4%8Det+OK_CZ.htm?lang=CZ>.
- [43] *Závěrečný účet - Plzeňský kraj* [online]. Dostupné z:
<<http://www.kr-plzensky.cz/article.asp?sec=1133>>.
- [44] *Závěrečný účet - Středočeský kraj* [online]. Dostupné z:
<<http://www.kr-stredocesky.cz/portal/odbory/ekonomicke-informace/rozpocet/>>.
- [45] *Závěrečný účet - Ústecký kraj* [online]. Dostupné z:
<http://www.kr-ustecky.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_org=450018&id_ktg=33394&p1=92706>.
- [46] *Závěrečný účet - Zlínský kraj* [online]. Dostupné z:
<<http://www.kr-zlinsky.cz/lstDoc.aspx?nid=3402>>.
- [47] *Závěrečný účet - Hlavní město Praha* [online]. Dostupné z:
<<http://magistrat.praha.eu/Rozpocet>>.
- [48] Výroční zprávy ČD, s.o./a.s., Souhrnný výkaz (MD) 6-04 2004 - 2008
- [49] Ročenky dopravy 2004 až 2009, MD, ČSÚ, SFDI

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Charakteristika účastníků dopravního systému	12
Tabulka č. 2: Struktura hnacích vozidel v ČR.....	20
Tabulka č. 3: Příjmy ze spotřební daně z minerálních olejů	21
Tabulka č. 4: Přehled DPH ve vybraných zemích EU	21
Tabulka č. 5: Příjmy ze silniční daně	22
Tabulka č. 6: Příjmy z dálničních kuponů	22
Tabulka č. 7: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice v Kč/km	23
Tabulka č. 8: Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice v Kč/km	23
Tabulka č. 9: Sazby mýtného pro silnice I. třídy v Kč/km.....	23
Tabulka č. 10: Sazby mýtného pro silnice I. třídy v Kč/km.....	23
Tabulka č. 11: Provozování dopravní cesty (Řízení provozu)	25
Tabulka č. 12: Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (Infrastruktura dopravní cesty) ..	25
Tabulka č. 13: Provozování dopravní cesty (Řízení provozu)	25
Tabulka č. 14: Zajištění provozuschopnosti dopravní cesty (Infrastruktura dopravní cesty) ..	25
Tabulka č. 15: Přehled a vývoj minimálních sazeb v EU.....	27
Tabulka č. 16 Sazby mýtného v SRN.....	37
Tabulka č. 17: Příjmy a výdaje SFDI v roce 2009 (v mil. Kč).....	45
Tabulka č. 18: Investiční výdaje do dopravní infrastruktury z rozpočtu MD a ze SFDI	50
Tabulka č. 19: Celkové dotace do osobní železniční dopravy – úhrada prokazatelné ztráty ...	51
Tabulka č. 20: Podrobné porovnání výdajů SFDI	51
Tabulka č. 21: Celkový přehled externalit a metody jejich ohodnocení	53
Tabulka č. 22: Koordinátoři dopravy v ČR	60
Tabulka č. 23: Porovnání souhrnných ukazatelů kapitoly (v tis. Kč).....	71
Tabulka č. 24: Porovnání očekávaných příjmů kapitoly s příjmy SR (v mld. Kč)	72
Tabulka č. 25: Porovnání odhadovaných výdajů kapitoly s výdaji SR (v mld. Kč)	72
Tabulka č. 26: Skutečné výdaje na dopravu podle funkčního členění (v mil. Kč).....	73
Tabulka č. 27: Výše mýta v letech 2007 – 2009	75
Tabulka č. 28: Přehled daní a poplatků v ČR vztahujících se k dopravě	75
Tabulka č. 29: Charakteristika levé strany	76
Tabulka č. 30: Charakteristika pravé strany	77
Tabulka č. 31: Základní subjekty dopravního systému	79

Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Struktura nákladů v dopravě	13
Obrázek č. 2: Síť zpoplatněných komunikací k 1. 1. 2011	24
Obrázek č. 3: On Board Unit	36
Obrázek č. 4: Interní a externí přínosy dopravy podle CEMT	55
Obrázek č. 5: Náklady na infrastrukturu krajů ČR pro rok 2005	61
Obrázek č. 6: Náklady na infrastrukturu krajů ČR pro rok 2007	61
Obrázek č. 7: Náklady na infrastrukturu krajů ČR pro rok 2009	62
Obrázek č. 8: Náklady na dopravní obslužnost krajů ČR pro rok 2005	63
Obrázek č. 9: Náklady na dopravní obslužnost krajů ČR pro rok 2007	63
Obrázek č. 10: Náklady na dopravní obslužnost krajů ČR pro rok 2009	64
Obrázek č. 11: Sestavení metodického programu	70
Obrázek č. 12: Porovnání souhrnných ukazatelů kapitoly	71
Obrázek č. 13: Porovnání odhadovaných výdajů kapitoly s výdaji SR	72
Obrázek č. 14: Funkční členění výdajů na dopravu v letech 2004 až 2009	74
Obrázek č. 15: Výběr mýta v ČR	75
Obrázek č. 16: Možný pohled na rovnováhu nákladů a příjmů v kontextu dopravy	76
Obrázek č. 17: Schéma dopravního systému	78
Obrázek č. 18: Proces rozhodování na základě subjektivního vnímání uživatele	80
Obrázek č. 19: Výběr alternativy přinášející největší užitek	81
Obrázek č. 20 Náklady subjektů v dopravě	87
Obrázek č. 21 Příjmy subjektů v dopravě	87

Seznam zkratek

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní dopravě nebezpečného zboží po silnici
AETR	Evropská dohoda o práci osádek a vozidel v mezinárodní silniční dopravě
ARIS	Automatizovaný rozpočtový informační systém
ATP	Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy
CEMT	Evropská konference ministrů
CMR	Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě
CS	Celní správa
ČD	České dráhy, a.s.
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
DÚ	Dopravní úřad
EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
FIATA	Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés
FKSP	Fond kulturních a sociálních potřeb
FNM	Fond národního majetku
Hrkm	hrubé tunové kilometry
INCOTERMS	International Commercial Terms
IRU	Mezinárodní unie silniční dopravy
ISPROFIN	Informační systém programového financování
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
OECD	Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
ORR	Office of Railway Regulation – Železniční regulační úřad
OSS	organizace státní správy
PLK	Polskie Linie Kolejowe – Polské železnice
PM10	Polétavý prach
PO	Příspěvkové organizace
PPP	Public-Private Partnership – poskytování veřejných služeb prostřednictvím spolupráce veřejného a soukromého sektoru

RF	Rezervní fond
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SR	Státní rozpočet
SUS	Správa a údržba silnic
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TIR	Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů ATA
TIR	Celní úmluva o mezinárodní přepravě zboží na podkladě karnetů TIR
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer – Mezinárodní železniční unie
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod
Vlkm	Vlakové kilometry
Vzh	Vozohodiny
WTP	Willingness-To-Pay (Ochotu platit)

Vlastní publikace týkající se tématu disertační práce

- [1] ČÁP, Jiří. Making the right choice. In *PROM 2008*. Zagreb: Fakultet prometnih znamosti, 2008, s 71-72. ISSN 1332-2613.
- [2] ČÁP, Jiří. Transport User's Decision Making and Influencing Factors. In *6th Conference of European Students of Traffic and Transportation Sciences, 11. - 14. 2008, Transport modal split as economics indicator*, s. 22-25. ISBN 978-80-8070-869-6.
- [3] ČÁP, Jiří. The Concept of Value for the Customer. In *TRANSCOM 2009: 8th European Conference of Young Research and Scientific Workers*, 22. - 24. 6. 2009, TRANSCOM 2009, s. 59-63. ISBN 978-80-554-0041-9.
- [4] ČÁP, Jiří; TÓTH, Tomáš. Možnosti revitalizace železniční dopravy v rámci kooperace s logistickými centry. In *LOGI 2007: 8. konference s mezinárodní účastí: „Externí poskytování logistických služeb“*, Lázně Bohdaneč 20. 3. 2007. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007, s. 51-55. ISBN 80-86530-35-3.
- [5] ČÁP, Jiří; DRAHOTSKÝ, Ivo. Základní povolení v mezinárodní silniční dopravě vztahující se na české dopravce po vstupu ČR do EU. In *Dopravní systémy 2005: I. konference s mezinárodní účastí, Pardubice 22. 11. 2005*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2005, s. 143-150. ISBN 80-7194-805-5.
- [6] ČÁP, Jiří; DRAHOTSKÝ, Ivo. Odpovědnost a náhrada škody dopravce v mezinárodní silniční nákladní dopravě. *Dopravní noviny*, 2005, č. 49, s. 11. ISSN-1210-1141.
- [7] ČÁP, Jiří. Optimalizace přepravních nákladů. In *IMEA 2006: sborník příspěvků z 6. ročníku doktorandské konference, Hradec Králové 15.-16. 5. 2006*. Hradec Králové: Gaudeamus při Univerzitě HK, 2006, s. 21. ISBN 80-7041-164-3.
- [8] ČÁP, Jiří. Řízení nákladů uživatele dopravy. In *SYMPÓZIUM MANAŽMENTU '06: zborník príspevkov zo sympozia doktorandov a mladých vedeckých pracovníkov, Žilina 20. – 21. 4. 2006*. Žilina: Žilinská univerzita v Žilině v EDIS, 2006, s. 211-214. ISBN 80-8070-572-0.
- [9] ČÁP, Jiří; DRAHOTSKÝ, Ivo. Uplatnění železnice na přepravním trhu v kontextu s logistickými službami. In *EURNEX – Žel 2006: zborník prednášok, 3. diel, Žilina 30. -31. 5. 2006*. Žilina: Žilinská univerzita v Žilině v Edis, 2006, s. 132-135. ISBN 80-8070-551-8.
- [10] ČÁP, Jiří. Příjmy a výdaje veřejných financí plynoucí ze silniční dopravy.

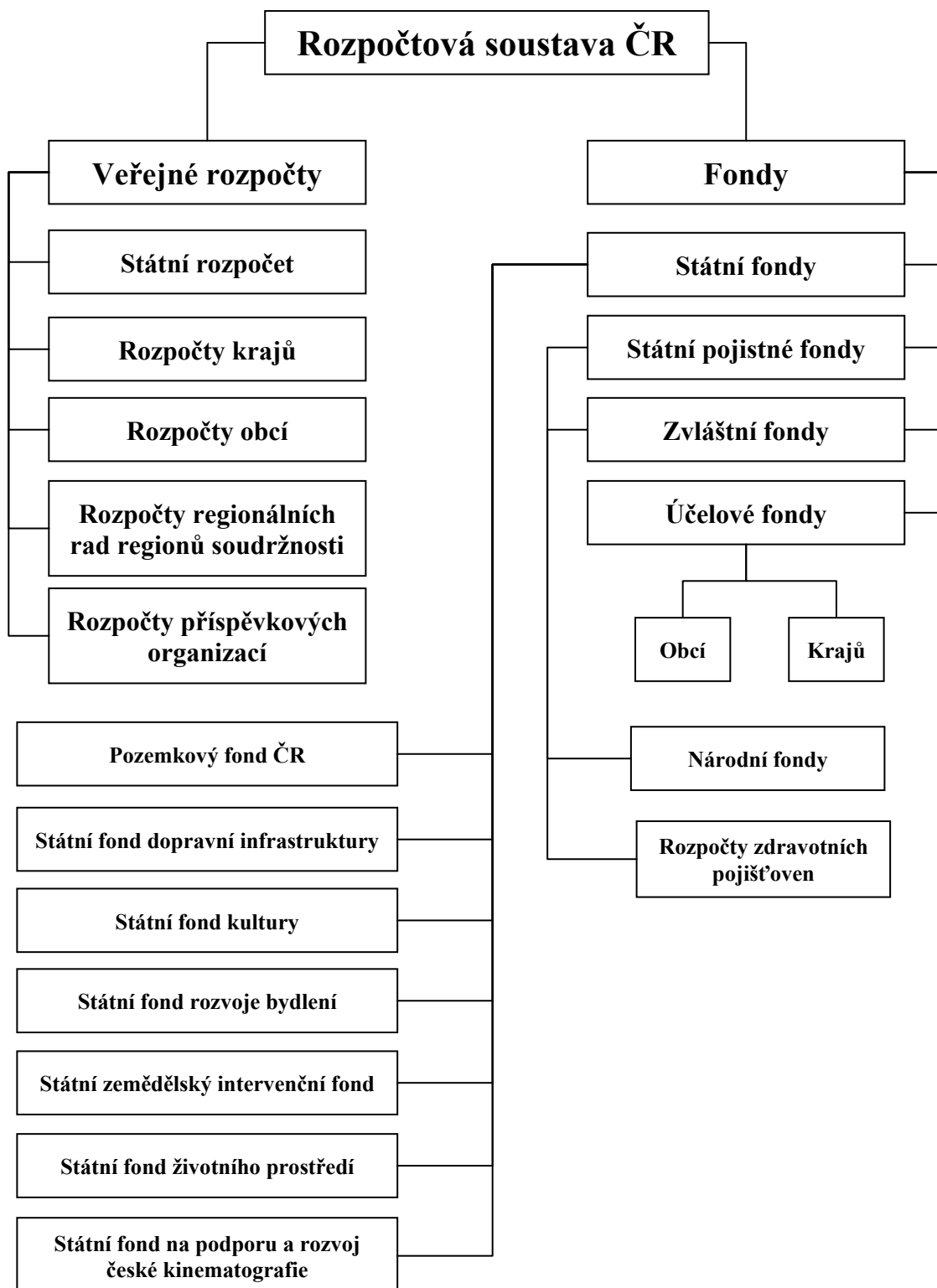
- In *Aktuální problémy v dopravě: sborník příspěvků, Pardubice 15. 10. 2006*. Pardubice: Institut Jana Pernera v Praze ve spolupráci s Přepravní laboratoří Dopravní fakulty Jana Pernera, 2006, s. 24-28. ISBN 80-86530-33-7.
- [11] ČÁP, Jiří. Základní daně a poplatky hrazené uživateli silniční dopravy. In *Rozvoj dopravních systémů osobní dopravy na principech udržitelné mobility a přístupnosti: sborník příspěvků, Pardubice 14. 11. 2006*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006, s. 18-24. ISBN 80-7194-904-3.
- [12] ČÁP, Jiří; MORKUS, Jaroslav. Logistická centra a jejich lokalizace v rámci České republiky. In *Outsourcing dopravně logistických procesů: sborník příspěvků, Pardubice 28. 11. 2006*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006, s. 98-100 ISBN 80-7194-921-3.
- [13] ČÁP, Jiří; DRAHOTSKÝ, Ivo. Konkurenční pozice železniční dopravy. *Národohospodářský obzor*, 2006, roč. VI, č. 4, s. 4-7. ISSN 1213-2446.
- [14] ČÁP, Jiří; DRAHOTSKÝ, Ivo. Uživatel dopravních služeb a jeho chování. In *Teorie dopravních systémů 2007: sborník příspěvků II. konference s mezinárodní účastí, Pardubice 17. 1. 2007*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 69-72. ISBN 978-80-7194-927-5.
- [15] ČÁP, Jiří; TOTH, Tomáš. Možnosti revitalizace železniční dopravy v rámci kooperace s logistickými centry. In *LOGI 2007: 8. konference s mezinárodní účastí: „Externí poskytování logistických služeb“ Lázně Bohdaneč 20. 3. 2007*. Pardubice: Institut Jana Pernera, 2007, s. 51-55. ISBN 80-86530-35-3.
- [16] MELICHAR, Vlastimil; DRAHOTSKÝ, Ivo; ČÁP, Jiří. Faktory ovlivňující náklady uživatele osobní dopravy. In *Rozvoj systémů osobní dopravy z hlediska respektování požadavků uživatele: sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 110-117. ISBN 978-80-7395-006-4.
- [17] MYSLIVCOVÁ, Vladimíra; ČÁP, Jiří. Financování dopravní infrastruktury, finanční zátěž uživatelů dopravy. In *Aktuální problémy dopravy 2007*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 78-82. ISBN 80-86530-38-8.
- [18] DRAHOTSKÝ, Ivo; ČÁP, Jiří. Legislativa v dopravě a logistice v kontextu s veřejnými logistickými centry. In *Outsourcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných center*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 163-168. ISBN 978-80-7395-022-4.
- [19] CEMPÍREK, Václav; ŠIROKÝ, Jaroslav; KAMPF, Rudolf; SEIDLOVÁ, Andrea; ČÁP, Jiří; SLIVONĚ, Miroslav. Teorie obsluhy území při využití kombinované

- dopravy. In *Outsourcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných center*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007, s. 116-120. ISBN 978-80-7395-022-4.
- [20] ČÁP, Jiří; LIMBERSKÝ, Tomáš. Zpoplatnění přístupu na trh a dopravní infrastrukturu. In *Konkurenceschopnost a konkurence v železniční dopravě - ekonomické a regionální aspekty regulace konkurenčního prostředí*. Brno: Ekonomicko-správní fakulta MU, 2008. ISBN 978-80-7399-557-7.
- [21] ČÁP, Jiří; DRAHOTSKÝ, Ivo. Využití hodnotové funkce při rozhodování uživatele dopravy. In *Rozvoj a perspektivy dopravních systémů ve vazbě na vnější okolí*. Pardubice: Institut Jana Pernera, Univerzita Pardubice, 2008, s. 221-227. ISBN 978-80-86530-50-5.
- [22] DRAHOTSKÝ, Ivo; ČÁP, Jiří. Model dopravního systému a rozhodovacích funkcí v návaznosti na uživatele dopravy. In *Teorie dopravních systémů*. Brno: TRIBUN EU, 2008. ISBN 978-80-7194-996-1.
- [23] DRAHOTSKÝ, Ivo; ČÁP, Jiří; MYSLIVCOVÁ, Vladimíra. Zpoplatnění užití pozemních komunikací v ČR – základní prvky systému In *Teorie dopravních systémů*. Brno: TRIBUN EU, 2008. ISBN 978-80-7194-996-1.
- [24] ČÁP, Jiří; KUDLÁČKOVÁ, Nina. Specifikace nákladů uživatele železniční dopravy. In *Horizonty železniční dopravy*. Žilina: Žilinská univerzita v Žilině v EDIS, 2009, s. 80-88. ISBN 978-80-554-0094-5.
- [25] KUDLÁČKOVÁ, Nina; ČÁP, Jiří. Specifikace uživatelů v železničním dopravním systému. In *Horizonty železniční dopravy*. Žilina: Žilinská univerzita v Žilině v EDIS, 2009, s. 177-183. ISBN 978-80-554-0094-5.
- [26] KUDLÁČKOVÁ, Nina; ČÁP, Jiří. Specifikace uživatelů v dopravním systému. *Dopravní systémy a hodnota pro uživatele: sborník příspěvků*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2009. ISBN 978-80-7395-181-8.
- [27] KAMPF, Rudolf a kol. *Statistika v dopravě*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. ISBN 978-80-7194-996-1.
- [28] KAMPF, Rudolf a kol. *Vliv sociálních aspektů dopravního systému*. Brno: TRIBUN EU, 2008. ISBN 978-80-7399-321-4.
- [29] Autorský kolektiv. *Teorie dopravních systémů*. Brno: TRIBUN EU, 2008. ISBN 978-80-7194-996-1.

Přílohy

- Příloha č. 1.: Rozpočtová soustava ČR
- Příloha č. 2.: Pardubický kraj
- Příloha č. 3.: Královéhradecký kraj
- Příloha č. 4.: Jihočeský kraj
- Příloha č. 5.: Jihomoravský kraj
- Příloha č. 6.: Karlovarský kraj
- Příloha č. 7.: Kraj Vysočina
- Příloha č. 8.: Liberecký kraj
- Příloha č. 9.: Moravskoslezský kraj
- Příloha č. 10.: Olomoucký kraj
- Příloha č. 11.: Plzeňský kraj
- Příloha č. 12.: Středočeský kraj
- Příloha č. 13.: Ústecký kraj
- Příloha č. 14.: Zlínský kraj
- Příloha č. 15.: Praha
- Příloha č. 16.: Odhadnuté hodnoty ztrát při nehodách
- Příloha č. 17.: Náklady na znečištění ovzduší pro silniční, železniční a vodní dopravu
- Příloha č. 18.: Náklady hluku pro nechráněné osoby
- Příloha č. 19.: Schéma rozdělení rozpočtového určení daní od 1. 1. 2008
- Příloha č. 20.: Sazby DPH ve vybraných zemích v Evropě
- Příloha č. 21.: Mýtné ve vybraných zemích Evropy
- Příloha č. 22.: Dálniční kupóny pro rok 2011
- Příloha č. 23.: Výchozí finanční model – veřejná drážní doprava
- Příloha č. 24.: Výchozí finanční model – veřejná linková doprava
- Příloha č. 25.: Výkaz skutečných nákladů a výnosů – veřejná drážní doprava
- Příloha č. 26.: Výkaz skutečných nákladů a výnosů – veřejná drážní doprava
- Příloha č. 27.: Příjmy a výdaje SFDI a jejich složení (v mil. Kč)
- Příloha č. 28.: Relační síť Libereckého kraje
- Příloha č. 29.: Popis relace - příklad
- Příloha č. 30.: Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa

Příloha č. 1.: Rozpočtová soustava ČR



Příloha č. 2.: Pardubický kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	355 065 200,00	355 065 200,00	0,00			
2002	2 178 821 215,87	2 156 229 484,76	22 591 731,11	25 140 148,26		107 351 234,03
2003	5 964 405 024,98	5 985 335 333,90	-20 930 308,92	25 135 347,26		497 341 160,19
2004	6 282 354 937,22	6 260 606 651,18	21 748 286,04	24 322 846,03		573 680 821,34
2005	6 611 759 918,29	7 307 346 560,54	-695 586 642,25	-267 093 867,34		1 399 952 798,88
2006	7 123 745 399,36	7 825 974 386,34	-702 228 986,98	-842 975 131,84		1 236 011 094,10
2007	7 142 549 502,71	8 150 974 743,10	-1 008 425 240,39	-1 335 794 761,83		949 410 381,14
2008	7 990 221 988,35	8 574 571 987,53	-584 349 999,18	-1 541 474 307,72		889 101 840,01
2009	7 774 488 647,39	7 888 812 895,04	-114 324 247,65	-1 671 498 217,09		1 395 443 119,19
Celkem	51 423 411 834,17	54 504 917 242,39				7 048 292 448,88

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Příjmy			Celkem
	SFDI	Státní rozpočet	EU	
2001				
2002	62 117 000,00			62 117 000,00
2003	550 479 000,00	241 694 000,00		792 173 000,00
2004	526 120 000,00	262 694 000,00		788 814 000,00
2005		250 246 000,00		250 246 000,00
2006	525 888 730,00	250 246 000,00		776 134 730,00
2007	1 686 000,00			1 686 000,00
2008	1 425 000,00			1 425 000,00
2009	259 671 843,03	224 999 999,58		484 673 851,61

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Trolejbusová d.	Letecká doprava	Ostatní	
2001						
2002	87 038 690,43	200 000,00	0,00	0,00	4 268 822,60	91 507 513,03
2003	178 289 361,18	0,00	0,00	500 000,00	20 806 068,78	199 595 429,96
2004	161 357 329,48	26 639 246,83	0,00	0,00	22 668 220,40	210 664 796,71
2005	534 384 444,66	0,00	0,00	0,00	12 268 731,20	546 653 175,86
2006	366 913 770,71	0,00	0,00	0,00	31 997,00	366 945 767,71
2007	15 005 581,00	0,00	0,00	0,00	300 000,00	15 305 581,00
2008	14 740 000,00	0,00	0,00	0,00	27 000,00	14 767 000,00
2009	31 778 091,53	0,00	0,00	0,00	6 000 000,00	412 875 770,95
	24,02%	0,47%	0,00%	0,01%	1,07%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Trolejbusová d.	Letecká doprava	Ostatní	
	2001					
2002	0,00	0,00	0,00	0,00	15 843 721,00	15 843 721,00
2003	129 149 516,53	107 400 000,00	4 200 000,00	0,00	56 996 213,70	297 745 730,23
2004	171 214 548,63	107 400 000,00	4 200 000,00	0,00	80 201 474,00	363 016 022,63
2005	194 753 128,16	266 893 980,00	3 870 299,00	0,00	387 782 215,86	853 299 623,02
2006	196 066 444,87	267 448 000,00	4 691 177,00	0,00	400 872 249,53	869 077 871,40
2007	203 453 187,57	268 448 000,00	5 308 823,00	0,00	456 894 789,57	934 104 800,14
2008	215 944 616,74	272 821 892,35	5 000 000,00	0,00	380 568 059,92	874 334 569,01
2009	241 036 117,11	437 789 673,81	5 012 113,78	0,00	673 827 122,96	982 567 348,20
	26,40%	30,67%	0,65%	0,00%	42,29%	
	19,65%	22,83%	0,48%	0,00%	31,47%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 3.: Královéhradecký kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001						
2002						
2003						
2004	6 282 208 300,00	6 131 578 600,00	150 629 700,00	336 709 000,00		352 052 500,00
2005	7 510 777 400,00	7 529 716 100,00	-18 938 700,00	370 707 000,00		1 178 415 300,00
2006	8 026 264 600,00	8 040 843 200,00	-14 578 600,00	327 605 000,00		1 281 385 300,00
2007	8 101 914 900,00	8 488 054 400,00	-386 139 500,00	591 084 200,00		1 063 958 500,00
2008	8 492 131 500,00	8 696 735 300,00	-204 603 800,00	239 617 600,00		1 610 350 900,00
2009	9 259 334 200,00	9 512 698 900,00	-253 364 700,00	-96 139 800,00		2 060 172 200,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Příjmy			Celkem
	SFDI	Státní rozpočet	Odvody PO	
2001				
2002				
2003				
2004	800 000,00		7 500 000,00	8 300 000,00
2005	761 000,00	68 761 000,00	71 024 300,00	140 546 300,00
2006			63 221 000,00	63 221 000,00
2007	714 000,00		34 914 000,00	35 628 000,00
2008	84 327 800,00		94 193 000,00	178 520 800,00
2009				

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Dražní doprava	Trolejbusová d.	Letecká doprava	Ostatní	
2001						
2002						
2003						
2004	0,00	0,00	0,00	0,00	3 099 600,00	3 099 600,00
2005	0,00	68 761 000,00	0,00	0,00	147 291 600,00	216 052 600,00
2006	91 886 000,00	0,00	0,00	0,00	148 607 000,00	240 493 000,00
2007	25 775 900,00	0,00	0,00	0,00	3 714 000,00	29 489 900,00
2008	105 844 600,00	0,00	0,00	0,00	319 959 300,00	425 803 900,00
2009	215 513 000,00	0,00	0,00	0,00	432 974 000,00	215 513 000,00
	4,07%	1,25%	0,00%	0,00%	11,35%	

Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Dražní doprava	Trolejbusová d.	Letecká doprava	Ostatní	
2001						
2002						
2003						
2004	170 876 900,00	148 600 000,00	0,00	0,00	29 476 000,00	348 952 900,00
2005	207 928 100,00	290 695 900,00	0,00	0,00	463 738 700,00	962 362 700,00
2006	215 253 900,00	297 483 500,00	0,00	0,00	528 155 300,00	1 040 892 700,00
2007	236 599 900,00	317 953 700,00	0,00	0,00	479 915 000,00	1 034 468 600,00
2008	262 025 800,00	332 606 500,00	0,00	0,00	589 914 700,00	1 184 547 000,00
2009	256 926 800,00	637 042 000,00	0,00	0,00	517 716 400,00	1 411 685 200,00
	19,92%	25,29%	0,00%	0,00%	38,12%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 4.: Jihočeský kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	1 024 280 600,00	1 018 622 200,00	5 658 400,00	11 377 418,87		
2002	3 411 892 600,00	3 123 423 240,00	288 469 360,00	246 467 988,20	1 286 932 000,00	1 336 332 000,00
2003	7 638 011 940,60	7 628 313 732,76	9 698 207,84	23 306 628,85		1 350 684 000,00
2004	7 782 541 003,96	7 618 078 415,70	164 462 588,26	136 352 794,33		1 004 967 600,00
2005	8 886 172 576,86	8 631 502 977,01	254 669 599,85	389 964 857,47		1 760 344 400,00
2006	9 362 260 735,36	9 931 193 815,18	-568 933 079,82	35 231 626,23		1 922 400 000,00
2007	9 572 235 632,34	9 588 178 198,11	-15 942 565,77	471 664,74		2 538 385 000,00
2008	10 098 779 359,16	10 168 860 654,61	-70 081 295,45	34 440 843,89		2 631 022 175,00
2009	10 429 580 233,34	10 617 371 506,04	-187 791 272,70	49 741 447,27		2 482 475 733,40

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Příjmy			Celkem
	SFDI	Státní rozpočet	Odvody PO	
2001				
2002	66 956 300,00			66 956 300,00
2003				
2004				
2005				
2006				
2007				
2008				
2009				

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Vodní doprava	Letecká doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002	613 000 000,00					613 000 000,00
2003	709 363 000,00	0,00	0,00	0,00	153 947 580,00	863 310 580,00
2004	505 255 960,00	0,00	0,00	0,00	11 250 000,00	516 505 960,00
2005	894 001 586,77	0,00	0,00	0,00	134 098 000,00	1 028 099 586,77
2006	1 142 883 800,00	0,00	0,00	0,00	2 801 900,00	1 145 685 700,00
2007	1 647 890 000,00	0,00	0,00	0,00	52 570 500,00	1 700 460 500,00
2008	1 532 169 000,00	0,00	0,00	66 500 000,00	302 385 000,00	1 901 054 000,00
2009	1 027 812 960,78	0,00	0,00	45 000 000,00	412 187 039,22	1 027 812 960,78
	56,16%	0,00%	0,00%	0,53%	5,24%	

Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Vodní doprava	Letecká doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003	314 117 150,00	151 866 900,00	0,00	200 000,00	21 189 370,00	487 373 420,00
2004	319 560 960,00	156 716 800,00	494 160,00	200 000,00	11 489 720,00	488 461 640,00
2005	353 780 000,00	289 874 813,23	500 000,00	200 000,00	87 890 000,00	732 244 813,23
2006	300 271 000,00	414 943 300,00	0,00	9 000 000,00	52 500 000,00	776 714 300,00
2007	399 945 800,00	314 820 700,00	0,00	7 479 000,00	115 679 000,00	837 924 500,00
2008	388 616 375,00	324 123 800,00	0,00	12 155 700,00	5 072 300,00	729 968 175,00
2009	406 746 775,28	528 854 595,26	0,00	0,00	61 874 362,86	997 475 733,40
	Rozděleno dle rozpočtu					
	16,55%	13,17%	0,01%	0,23%	2,34%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 5.: Jihomoravský kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	2 227 112 000,00	2 216 973 000,00	10 139 000,00	10 139 452,71		206 458 000,00
2002	4 359 589 000,00	4 314 592 000,00	44 997 000,00			114 723 000,00
2003	10 292 499 000,00	10 113 269 000,00	179 230 000,00			581 836 000,00
2004	11 253 948 000,00	11 292 653 000,00	-38 705 000,00			773 815 000,00
2005	12 565 456 398,87	12 612 783 851,34	-47 327 452,47			1 798 888 012,94
2006	13 377 883 883,24	13 809 900 645,00	-432 016 761,76			2 113 681 715,61
2007	13 848 302 874,16	14 047 094 691,24	-198 791 817,08			1 781 277 745,49
2008	14 902 367 754,85	14 697 980 804,98	204 386 949,87			2 184 822 086,34
2009	15 539 530 317,51	15 483 231 232,27	56 299 085,24			3 013 610 935,78

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Příjmy			Celkem
	SFDI	Státní rozpočet	Daňové příjmy	
2001	197 108 000,00		92 000,00	197 200 000,00
2002				
2003				
2004				
2005				
2006				
2007				
2008				
2009				

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001	197 838 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	197 838 000,00
2002	0,00	1 100 000,00	0,00	0,00	0,00	1 100 000,00
2003	125 450 000,00	3 431 000,00	0,00	1 500 000,00	5 058 000,00	135 439 000,00
2004	256 338 000,00	3 180 000,00	1 556 000,00	4 000 000,00	5 104 000,00	270 178 000,00
2005	866 020 868,79	666 480,00	53 759 733,97	3 890 400,00	24 364 922,93	948 702 405,69
2006	945 434 743,66	0,00	216 689 568,31	5 602 630,00	58 091 563,88	1 225 818 505,85
2007	712 461 504,33	0,00	26 528 485,80	4 400 000,00	113 736 457,81	857 126 447,94
2008	1 038 843 627,10	0,00	41 991 176,10	8 596 710,00	22 579 789,10	1 112 011 302,30
2009	1 488 142 133,80	0,00	21 921 545,71	4 090 710,00	22 527 635,96	1 536 682 025,47
	43,35%	0,09%	3,56%	0,29%	2,40%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001	8 620 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	8 620 000,00
2002	108 168 000,00	0,00	0,00	0,00	5 455 000,00	113 623 000,00
2003	248 997 000,00	197 400 000,00	0,00	0,00	0,00	446 397 000,00
2004	303 797 000,00	197 400 000,00	0,00	0,00	2 440 000,00	503 637 000,00
2005	395 823 401,67	441 290 000,00	0,00	0,00	13 072 205,58	850 185 607,25
2006	443 328 955,26	442 880 600,00	0,00	200 000,00	1 453 654,50	887 863 209,76
2007	442 231 971,55	469 100 000,00	0,00	200 000,00	12 619 326,00	924 151 297,55
2008	516 918 138,72	496 000 000,00	0,00	0,00	59 892 645,32	1 072 810 784,04
2009	403 667 470,00	903 000 000,00	3 891 252,89	0,00	166 370 187,42	1 476 928 910,31
	25,83%	23,48%	0,00%	0,00%	0,99%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 6.: Karlovarský kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001						
2002						
2003	3 424 347 114,22	3 301 486 910,56	122 860 203,66	114 310 819,14		219 744 000,00
2004	3 587 065 910,04	3 494 867 830,07	92 198 079,97	142 448 197,68		251 439 000,00
2005	4 088 399 131,37	4 171 759 561,66	-83 360 430,29	87 570 515,60		720 654 000,00
2006	4 431 475 184,59	4 265 729 832,29	165 745 352,30	91 515 828,96		716 593 000,00
2007	4 420 598 249,79	4 232 026 052,93	188 572 196,86	62 600 240,18		737 988 000,00
2008	4 790 635 046,46	4 638 769 300,06	151 865 746,40	31 737 465,80		811 241 000,00
2009	4 790 007 097,59	4 813 705 480,50	-23 698 382,91	23 698 382,91		908 636 000,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003	38 261 000,00	0,00	200 000,00	0,00	1 282 000,00	39 743 000,00
2004	60 694 000,00	0,00	475 000,00	0,00	2 720 000,00	63 889 000,00
2005	435 160 000,00	0,00	2 130 000,00	0,00	2 720 000,00	440 010 000,00
2006	433 477 000,00	0,00	85 000,00	0,00	800 000,00	434 362 000,00
2007	443 780 000,00	0,00	0,00	0,00	2 900 000,00	446 680 000,00
2008	492 711 000,00	0,00	1 146 000,00	0,00	2 987 000,00	496 844 000,00
2009	467 255 000,00	0,00	0,00	0,00	44 242 000,00	511 497 000,00
	55,07%	0,00%	0,12%	0,00%	0,39%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003	112 739 000,00	67 100 000,00	0,00	0,00	162 000,00	180 001 000,00
2004	120 148 000,00	67 100 000,00	0,00	0,00	302 000,00	187 550 000,00
2005	123 470 000,00	156 595 000,00	0,00	0,00	579 000,00	280 644 000,00
2006	120 992 000,00	158 519 000,00	0,00	0,00	2 720 000,00	282 231 000,00
2007	121 469 000,00	168 007 000,00	0,00	0,00	1 832 000,00	291 308 000,00
2008	132 265 000,00	180 240 000,00	0,00	0,00	1 892 000,00	314 397 000,00
2009	132 180 000,00	262 428 000,00	0,00	0,00	2 531 000,00	397 139 000,00
	21,14%	23,07%	0,00%	0,00%	0,22%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 7.: Kraj Vysočina

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	692 030 437,00	689 752 515,00	2 277 922,00			0,00
2002	2 404 580 000,00	2 265 383 000,00	139 197 000,00	140 314 000,00		45 122 000,00
2003	6 386 415 000,00	6 327 766 000,00	58 649 000,00			363 780 000,00
2004	6 653 742 000,00	6 404 990 000,00	248 752 000,00			361 962 000,00
2005	7 572 873 000,00	7 391 109 000,00	181 764 000,00			1 040 800 000,00
2006	8 265 943 000,00	8 058 441 000,00	207 502 000,00			1 398 229 000,00
2007	7 900 142 240,00	7 680 418 740,00	219 723 500,00			1 758 551 000,00
2008	8 361 662 000,00	7 706 387 000,00	655 275 000,00			1 557 322 000,00
2009	8 157 444 250,00	8 507 732 220,00	-350 287 970,00			1 913 027 000,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Příjmy			Celkem
	SFDI	Státní rozpočet	Odvody PO	
2001				
2002				
2003				
2004	325 290 780,00			325 290 780,00
2005	12 660 681,00			12 660 681,00
2006	38 255 416,00			38 255 416,00
2007				0,00
2008	84 661 608,00			84 661 608,00
2009	47 024 668,00	151 000 000,00		

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						
2002	44 870 000,00	252 000,00	0,00	0,00	0,00	45 122 000,00
2003	41 087 000,00	428 000,00	0,00	0,00	0,00	41 515 000,00
2004	19 783 000,00	0,00	401 000,00	0,00	0,00	20 184 000,00
2005	446 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	446 000,00
2006	300 000 000,00	0,00	0,00	0,00	3 646 000,00	303 646 000,00
2007	708 412 000,00	0,00	15 000,00	0,00	27 274 000,00	735 701 000,00
2008	987 926 000,00	0,00	0,00	0,00	23 018 000,00	1 010 944 000,00
2009	2 718 562 000,00	680 000,00	416 000,00	0,00	210 172 000,00	2 929 830 000,00
	32,22%	0,01%	0,01%	0,00%	0,83%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						
2002	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2003	198 936 000,00	123 200 000,00	0,00	0,00	129 000,00	322 265 000,00
2004	218 587 000,00	123 191 000,00	0,00	0,00	0,00	341 778 000,00
2005	234 280 000,00	251 625 000,00	0,00	0,00	554 449 000,00	1 040 354 000,00
2006	220 617 000,00	247 952 000,00	0,00	0,00	626 014 000,00	1 094 583 000,00
2007	228 141 000,00	253 930 000,00	0,00	0,00	540 779 000,00	1 022 850 000,00
2008	246 711 000,00	268 274 000,00	0,00	0,00	31 393 000,00	546 378 000,00
2009	257 822 000,00	441 474 000,00	0,00	0,00	441 459 000,00	1 140 755 000,00
	20,65%	19,43%	0,00%	0,00%	26,86%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 8.: Liberecký kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	879 017 000,00	871 583 500,00	7 433 500,00	8 007 000,00		8 895 000,00
2002	1 674 810 000,00	1 630 010 000,00	44 800 000,00	51 109 653,90		29 580 000,00
2003	3 873 042 000,00	3 873 042 000,00	0,00			328 086 000,00
2004	4 847 411 000,00	4 734 867 000,00	112 544 000,00			324 491 000,00
2005	5 456 172 000,00	5 491 176 000,00	-35 004 000,00	89 302 993,28		791 930 000,00
2006	6 314 407 000,00	6 314 407 000,00	0,00	59 210 518,04		819 932 000,00
2007	6 404 739 940,00	6 404 739 940,00	0,00	153 526 727,65		844 646 490,00
2008	7 076 710 000,00	7 076 710 000,00	0,00	342 635 168,62		1 066 035 000,00
2009						

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Příjmy			Celkem
	SFDI	Státní rozpočet	Příspěvky obcí	
2001				
2002				
2003		239 800 000,00	23 739 000,00	263 539 000,00
2004	43 820 801,90	239 800 000,00	23 000 000,00	306 620 801,90
2005				0,00
2006				0,00
2007		283 569 000,00	24 000 000,00	307 569 000,00
2008				
2009				

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001	0,00	0,00	0,00	0,00	8 895 000,00	8 895 000,00
2002	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2003	0,00	0,00	0,00	0,00	53 899 000,00	53 899 000,00
2004	0,00	0,00	0,00	0,00	3 880 000,00	3 880 000,00
2005	303 383 000,00	0,00	0,00	0,00	79 680 670,00	383 063 670,00
2006	297 931 000,00	0,00	0,00	0,00	104 058 000,00	401 989 000,00
2007	332 766 870,00	0,00	0,00	0,00	33 275 520,00	366 042 390,00
2008	79 210 343,25	5 227 190,00	0,00	0,00	553 372 466,75	637 810 000,00
2009						
	24,05%	0,12%	0,00%	0,00%	19,87%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2002	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2003		266 596 000,00	0,00	0,00	7 591 000,00	274 187 000,00
2004		320 585 000,00	0,00	0,00	26 000,00	320 611 000,00
2005	185 000 000,00	214 885 000,00	0,00	0,00	8 981 330,00	408 866 330,00
2006		393 910 000,00	0,00	0,00	24 033 000,00	417 943 000,00
2007		404 072 860,00	0,00	0,00	74 531 240,00	478 604 100,00
2008	207 334 040,00	211 280 960,00	0,00	0,00	9 610 000,00	428 225 000,00
2009						

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 9.: Moravskoslezský kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	1 810 533 048,59	1 800 903 793,53	9 629 255,06	7 111 209,36		0,00
2002	4 343 341 000,00	4 219 907 000,00	123 434 000,00			64 320 890,00
2003	11 940 579 000,00	11 742 988 000,00	197 591 000,00			641 352 000,00
2004	12 328 661 000,00	12 073 731 000,00	254 930 000,00			778 383 000,00
2005	14 136 743 000,00	13 680 052 000,00	456 691 000,00			1 830 789 000,00
2006	15 212 858 000,00	15 617 427 000,00	-404 569 000,00			2 354 623 000,00
2007	15 433 046 000,00	14 883 442 000,00	549 604 000,00			1 927 472 000,00
2008	16 363 161 000,00	16 474 979 000,00	-111 818 000,00			2 794 957 000,00
2009	17 295 088 000,00	17 104 964 000,00	190 124 000,00			2 867 468 000,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2002	2 800 000,00	0,00	0,00	0,00	2 278 400,00	5 078 400,00
2003	1 111 972 000,00	1 000 000,00	0,00	0,00	9 480 000,00	122 452 000,00
2004	213 125 000,00	1 492 000,00	5 821 000,00	4 384 000,00	2 598 000,00	227 420 000,00
2005	858 467 000,00	0,00	66 126 000,00	3 077 000,00	841 000,00	928 511 000,00
2006	1 033 810 000,00	0,00	317 235 000,00	3 860 000,00	4 169 000,00	1 359 074 000,00
2007	874 877 000,00	0,00	49 961 000,00	7 136 000,00	20 951 000,00	952 925 000,00
2008	1 495 598 000,00	0,00	168 510 000,00	14 217 000,00	31 256 000,00	1 709 581 000,00
2009	1 297 522 780,00	0,00	110 247 220,00	17 000 000,00	42 820 000,00	1 467 590 000,00
	44,18%	0,02%	5,85%	0,31%	0,69%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2002	275 000,00	0,00	2 000 000,00	1 567 490,00	55 400 000,00	59 242 490,00
2003	270 700 000,00	242 100 000,00	600 000,00	5 000 000,00	500 000,00	518 900 000,00
2004	301 973 000,00	242 081 000,00	1 400 000,00	685 000,00	4 824 000,00	550 963 000,00
2005	339 405 000,00	539 004 000,00	7 772 000,00	14 101 000,00	1 996 000,00	902 278 000,00
2006	359 618 000,00	541 979 000,00	74 898 000,00	15 811 000,00	3 243 000,00	995 549 000,00
2007	385 934 000,00	555 544 000,00	30 000 000,00	753 000,00	2 316 000,00	974 547 000,00
2008	464 305 000,00	569 689 000,00	38 621 000,00	3 606 000,00	9 155 000,00	1 085 376 000,00
2009	480 559 000,00	863 924 000,00	42 169 000,00	2 227 000,00	10 999 000,00	1 399 878 000,00
	20,42%	25,89%	1,49%	0,40%	0,75%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 10.: Olomoucký kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001						
2002						
2003	6 831 212 000,00	6 663 320 000,00	167 892 000,00			429 596 000,00
2004	7 259 391 000,00	7 044 556 000,00	214 835 000,00			493 362 000,00
2005	8 500 918 000,00	8 362 291 000,00	138 627 000,00	64 414 096,24		1 111 701 000,00
2006	9 600 219 312,38	9 456 918 050,01	143 301 262,37	71 098 984,24		1 420 700 000,00
2007	9 524 480 085,88	9 215 634 822,71	308 845 263,17	235 501 390,43		1 349 045 000,00
2008	10 297 941 016,96	9 757 502 021,01	540 438 995,95	152 444 027,30		1 508 115 000,00
2009	11 497 628 023,80	10 841 160 453,82	656 467 569,98	71 739 175,45		1 909 143 000,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003						0,00
2004	73 900 000,00	0,00	0,00	0,00	14 458 000,00	88 358 000,00
2005	511 901 000,00	0,00	0,00	0,00	22 776 000,00	534 677 000,00
2006	806 502 000,00	0,00	0,00	0,00	30 324 000,00	836 826 000,00
2007	721 368 000,00	0,00	0,00	0,00	14 584 000,00	735 952 000,00
2008	847 026 000,00	0,00	0,00	0,00	10 550 000,00	857 576 000,00
2009	947 523 000,00	0,00	0,00	0,00	27 249 000,00	974 772 000,00
	46,90%		0,00%	0,00%	1,47%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003						0,00
2004	256 664 000,00	140 400 000,00	0,00	0,00	7 940 000,00	405 004 000,00
2005	270 530 000,00	303 981 000,00	0,00	0,00	2 513 000,00	577 024 000,00
2006	275 489 000,00	305 449 000,00	0,00	0,00	2 936 000,00	583 874 000,00
2007	280 932 000,00	329 409 000,00	0,00	0,00	2 752 000,00	613 093 000,00
2008	308 594 000,00	338 639 000,00	0,00	0,00	3 306 000,00	650 539 000,00
2009	326 468 000,00	604 318 000,00	0,00	0,00	3 585 000,00	934 371 000,00
	22,05%	22,46%	0,00%	0,00%	0,31%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 11.: Plzeňský kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	1 232 817 430,00	1 227 996 400,00	4 821 030,00			4 251 610,00
2002	2 723 997 150,00	2 643 806 650,00	80 190 500,00			211 047 180,00
2003	5 782 202 220,00	5 703 115 060,00	79 087 160,00			819 917 980,00
2004	6 281 038 450,00	6 188 759 690,00	92 278 760,00			849 003 890,00
2005	7 242 945 920,00	7 118 499 420,00	124 446 500,00			1 418 819 540,00
2006	7 489 762 900,00	7 355 733 970,00	134 028 930,00			1 518 333 490,00
2007	7 728 826 680,00	7 592 931 340,00	135 895 340,00			1 506 661 540,00
2008	8 159 815 090,00	7 931 598 850,00	228 216 240,00			1 756 940 420,00
2009	8 277 889 490,00	8 316 549 120,00	-38 659 630,00			2 010 506 970,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003	453 297 420,00	220 000,00	0,00	0,00	0,00	453 517 420,00
2004	442 900 550,00	0,00	0,00	0,00	4 733 340,00	447 633 890,00
2005	886 879 160,00	0,00	0,00	0,00	0,00	886 879 160,00
2006	961 448 530,00	0,00	0,00	0,00	0,00	961 448 530,00
2007	922 300 010,00	0,00	0,00	0,00	700 000,00	923 000 010,00
2008	642 296 410,00	0,00	0,00	0,00	0,00	642 296 410,00
2009	551 168 590,00	0,00	0,00	0,00	97 958 750,00	649 127 340,00
	53,30%	0,00%	0,00%	0,00%	0,07%	

Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003	184 600 000,00	178 800 000,00	0,00	0,00	3 000 560,00	366 400 560,00
2004	215 991 250,00	179 861 750,00	0,00	0,00	5 517 000,00	401 370 000,00
2005	233 360 940,00	297 600 000,00	0,00	0,00	979 450,00	531 940 390,00
2006	235 738 980,00	320 521 230,00	0,00	0,00	624 750,00	556 884 960,00
2007	252 921 810,00	330 278 190,00	0,00	0,00	461 540,00	583 661 540,00
2008	292 003 770,00	331 347 000,00	0,00	0,00	491 293 240,00	1 114 644 010,00
2009	300 200 000,00	551 640 350,00	0,00	0,00	509 539 280,00	1 361 379 630,00
	17,50%	20,26%	0,00%	0,00%	6,21%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 12.: Středočeský kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	1 115 529 000,00	1 099 064 000,00	16 465 000,00			0,00
2002	4 535 028 000,00	4 144 437 000,00	390 591 000,00			130 692 000,00
2003	11 806 314 000,00	11 614 978 000,00	191 336 000,00			1 354 244 000,00
2004	12 420 786 000,00	12 461 415 000,00	-40 629 000,00			1 870 284 000,00
2005	14 243 082 000,00	14 177 154 000,00	65 928 000,00			3 033 502 000,00
2006	15 309 625 000,00	15 300 333 000,00	9 292 000,00			3 510 044 000,00
2007	15 498 148 000,00	14 959 975 000,00	538 173 000,00			3 391 951 000,00
2008	16 667 794 000,00	17 191 235 000,00	-523 441 000,00			5 057 915 000,00
2009	17 073 719 000,00	19 784 783 000,00	-2 711 064 000,00			5 328 941 000,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003						0,00
2004						0,00
2005	1 342 875 000,00	0,00	0,00	0,00	137 508 000,00	1 480 383 000,00
2006	1 451 211 000,00	0,00	0,00	0,00	491 196 500,00	1 942 407 500,00
2007	1 393 575 000,00	0,00	0,00	0,00	379 943 000,00	1 773 518 000,00
2008	2 429 000 000,00	0,00	0,00	0,00	650 550 000,00	3 079 550 000,00
2009	2 010 161 000,00	0,00	0,00	0,00	15 000 000,00	2 025 161 000,00
	36,06%	0,00%	0,00%	0,00%	9,04%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003						0,00
2004						0,00
2005	630 102 000,00	774 967 000,00	0,00	500 000,00	147 550 000,00	1 553 119 000,00
2006	607 903 000,00	774 950 000,00	0,00	500 000,00	184 283 500,00	1 567 636 500,00
2007	622 783 000,00	778 000 000,00	0,00	600 000,00	217 050 000,00	1 618 433 000,00
2008	711 400 000,00	808 000 000,00	0,00	710 000,00	458 255 000,00	1 978 365 000,00
2009	828 520 000,00	930 000 000,00	0,00	960 000,00	1 544 300 000,00	3 303 780 000,00
	14,02%	17,09%	0,00%	0,01%	5,49%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 13.: Ústecký kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001	1 056 998 000,00	1 052 163 000,00	4 835 000,00			
2002	3 842 659 000,00	3 464 424 000,00	378 235 000,00			8 273 000,00
2003	7 157 152 000,00	7 342 152 000,00	-185 000 000,00			524 635 000,00
2004	9 034 582 000,00	9 125 001 000,00	-90 419 000,00			537 389 000,00
2005	10 038 020 000,00	9 768 840 000,00	269 180 000,00			1 149 225 000,00
2006	11 149 547 000,00	11 093 036 000,00	56 511 000,00			1 624 524 000,00
2007	12 790 589 000,00	12 485 320 000,00	305 269 000,00			2 022 883 000,00
2008	12 868 387 000,00	13 170 694 000,00	-302 307 000,00			3 255 995 000,00
2009	11 952 109 000,00	13 451 124 000,00	-1 499 015 000,00			3 421 112 000,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003	65 166 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	65 166 000,00
2004	65 281 000,00	357 000,00	0,00	0,00	0,00	65 638 000,00
2005	531 264 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	531 264 000,00
2006	745 556 000,00	0,00	0,00	0,00	193 150 000,00	938 706 000,00
2007	1 277 563 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1 277 563 000,00
2008	1 526 212 000,00	0,00	0,00	0,00	502 611 000,00	2 028 823 000,00
2009	1 688 213 000,00	0,00	0,00	0,00	204 070 000,00	1 892 283 000,00
	46,16%	0,00%	0,00%	0,00%	7,63%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Trolejbusová doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003	230 900 000,00	217 620 000,00	0,00	0,00	10 949 000,00	459 469 000,00
2004	241 044 000,00	217 571 000,00	0,00	0,00	13 136 000,00	471 751 000,00
2005	245 382 000,00	369 563 000,00	0,00	0,00	3 016 000,00	617 961 000,00
2006	221 099 000,00	410 900 000,00	0,00	0,00	53 819 000,00	685 818 000,00
2007	313 994 000,00	399 973 000,00	5 151 000,00	0,00	26 202 000,00	745 320 000,00
2008	386 161 000,00	429 526 000,00	3 997 000,00	0,00	407 488 000,00	1 227 172 000,00
2009	424 774 000,00	678 630 000,00	7 027 000,00	0,00	418 398 000,00	1 528 829 000,00
	17,96%	22,42%	0,10%	0,00%	5,64%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 14.: Zlínský kraj

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001			0,00			
2002	2 305 687 000,00	2 268 415 000,00	37 272 000,00			78 784 000,00
2003	6 457 156 394,00	6 384 214 855,00	72 941 539,00			386 937 274,00
2004	7 049 005 278,00	7 289 145 382,00	-240 140 104,00			567 858 000,00
2005	7 152 293 000,00	7 116 437 000,00	35 856 000,00		30 284 904,22	1 026 764 023,96
2006	7 976 156 000,00	8 380 648 000,00	-404 492 000,00		62 572 000,00	1 109 109 000,00
2007	7 753 715 000,00	7 587 685 000,00	166 030 000,00		85 004 000,00	1 110 411 330,00
2008	7 883 581 000,00	8 118 779 000,00	-235 198 000,00		39 048 000,00	1 067 658 000,00
2009	8 956 627 000,00	9 287 523 000,00	-330 896 000,00		596 704 000,00	1 644 718 000,00

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Příjmy			Celkem
	SFDI	Státní rozpočet	Správní poplatky (daně)	
2001				
2002				
2003				
2004				
2005		28 680 713,00	212 550,00	28 893 263,00
2006				
2007				
2008				
2009				

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Rok	Výdaje					Celkem
	Infrastruktura					
	Silniční doprava	Drážní doprava	Letecká doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003						0,00
2004	259 742 000,00	0,00	0,00	0,00	12 650 000,00	272 392 000,00
2005	580 413 613,00	0,00	0,00	0,00	9 498 527,00	589 912 140,00
2006	616 400 000,00	0,00	0,00	0,00	9 910 500,00	626 310 500,00
2007	614 511 230,00	3 000 000,00	0,00	0,00	7 357 340,00	624 868 570,00
2008	565 800 000,00	3 000 000,00	0,00	0,00	1 986 310,00	570 786 310,00
2009	957 340 147,00	3 600 000,00	0,00	0,00	9 716 533,00	970 656 680,00
	49,31%	0,11%	0,00%	0,00%	0,77%	
Rok	Dopravní obslužnost					Celkem
	Silniční doprava	Drážní doprava	Trolejbusová doprava	Vodní doprava	Ostatní	
2001						0,00
2002						0,00
2003						0,00
2004	292 781 000,00	0,00	0,00	0,00	2 685 000,00	295 466 000,00
2005	217 373 562,14	217 023 954,40	0,00	0,00	2 454 367,40	436 851 883,94
2006	246 627 820,00	218 048 040,00	0,00	0,00	18 122 710,00	482 798 570,00
2007	254 106 620,00	221 806 660,00	0,00	0,00	9 629 480,00	485 542 760,00
2008	266 954 600,00	222 927 090,00	0,00	0,00	6 990 000,00	496 871 690,00
2009	271 772 580,00	391 573 740,00	0,00	0,00	10 715 000,00	674 061 320,00
	23,90%	16,45%	0,00%	0,00%	0,75%	

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 15.: Praha

Rok	Krajský úřad				Odbor dopravy	
	Celkové příjmy	Celkové výdaje	Rozdíl	Výsledek hospodaření	Celkové příjmy	Celkové výdaje
2001			0,00			
2002			0,00			
2003	48 981 757 300,00	52 641 138 500,00	-3 659 381 200,00			20 228 937 400,00
2004	49 380 323 780,00	54 549 849 780,00	-5 169 526 000,00			19 666 834 000,00
2005	54 792 196 480,00	52 685 801 300,00	2 106 395 180,00			18 539 015 500,00
2006	57 243 114 800,00	55 855 692 810,00	1 387 421 990,00			19 366 948 300,00
2007	60 968 504 700,00	58 929 452 500,00	2 039 052 200,00			21 124 326 200,00
2008	66 420 966 950,00	59 265 936 410,00	7 155 030 540,00			20 616 724 540,00
2009	40 197 090 000,00					

Hodnoty jsou uvedeny v Kč

Příloha č. 16.: Odhadnuté hodnoty ztrát při nehodách

Země	Hodnota zajištění			Přímé a nepřímé ekonomické náklady			Celkem		
	Smrtelný úraz	Těžká zranění	Lehká zranění	Smrtelný úraz	Těžká zranění	Lehká zranění	Smrtelný úraz	Těžká zranění	Lehká zranění
Rakousko	1,600,000	208,000	16,000	160,000	32,300	3,000	1,760,000	240,300	19,000
Belgie	1,490,000	194,000	14,900	149,000	55,000	1,100	1,639,000	249,000	16,000
Kypr	640,000	83,000	6,400	64,000	9,900	400	704,000	92,900	6,800
Česká republika	450,000	59,000	4,500	45,000	8,100	300	495,000	67,100	4,800
Dánsko	2,000,000	260,000	20,000	200,000	12,300	1,300	2,200,000	272,300	21,300
Estonsko	320,000	41,000	3,200	32,000	5,500	200	352,000	46,500	3,400
Finsko	1,580,000	205,000	15,800	158,000	25,600	1,500	1,738,000	230,600	17,300
Francie	1,470,000	191,000	14,700	147,000	34,800	2,300	1,617,000	225,800	17,000
Německo	1,510,000	196,000	15,100	151,000	33,400	3,500	1,661,000	229,400	18,600
Řecko	760,000	99,000	7,600	76,000	10,500	800	836,000	109,500	8,400
Maďarsko	400,000	52,000	4,000	40,000	7,000	300	440,000	59,000	4,300
Irsko	1,940,000	252,000	19,400	194,000	18,100	1,300	2,134,000	270,100	20,700
Itálie	1,300,000	169,000	13,000	130,000	14,700	1,100	1,430,000	183,700	14,100
Lotyšsko	250,000	32,000	2,500	25,000	4,700	200	275,000	36,700	2,700
Litva	250,000	33,000	2,500	25,000	5,000	200	275,000	38,000	2,700
Lucembursko	2,120,000	276,000	21,200	212,000	87,700	700	2,332,000	363,700	21,900
Malta	910,000	119,000	9,100	91,000	8,800	400	1,001,000	127,800	9,500
Nizozemí	1,620,000	211,000	16,200	162,000	25,600	2,800	1,782,000	236,600	19,000
Norsko	2,630,000	342,000	26,300	263,000	64,000	2,800	2,893,000	406,000	29,100
Polsko	310,000	41,000	3,100	31,000	5,500	200	341,000	46,500	3,300
Portugalsko	730,000	95,000	7,300	73,000	12,400	100	803,000	107,400	7,400
Slovensko	280,000	36,000	2,800	28,000	6,100	200	308,000	42,100	3,000
Slovinsko	690,000	90,000	6,900	69,000	9,000	400	759,000	99,000	7,300
Španělsko	1,020,000	132,000	10,200	102,000	6,900	300	1,122,000	138,900	10,500
Švédsko	1,700,000	220,000	17,000	170,000	53,300	2,700	1,870,000	273,300	19,700
Švýcarsko	2,340,000	305,000	23,400	234,000	48,800	3,700	2,574,000	353,800	27,100
Velká Británie	1,650,000	215,000	16,500	165,000	20,100	2,100	1,815,000	235,100	18,600

(v € pro rok 2002)

Zdroj: Handbook on estimation of external cost in the transport sector - Impact D1

Příloha č. 17.: Náklady na znečištění ovzduší pro silniční, železniční a vodní dopravu

Znečišťující látka Místní prostředí	NO _x	NMVOC	SO ₂	PM ₂₅ (výfukové)			PM ₁₀ (nevýfukové)		
				Velká města	Obce	Neobydlené oblasti	Velká města	Obce	Neobydlené oblasti
Rakousko	8,700	1,700	8,300	415,000	134,300	69,600	166,200	53,700	27,800
Belgie	5,200	2,500	11,000	422,200	136,200	91,100	169,900	54,500	36,500
Kypr	1,800	200	1,000	43,000	13,800	11,000	17,200	5,500	4,400
Česká republika	500	300	2,000	243,700	78,700	20,600	97,500	31,500	8,200
Dánsko	7,300	1,000	8,000	252,600	81,400	62,700	101,000	32,600	25,100
Estonsko	4,400	700	5,200	386,800	124,700	45,500	154,700	49,900	18,200
Finsko	800	100	1,800	133,400	43,400	22,500	53,400	17,300	9,000
Francie	800	200	1,800	337,100	108,600	28,100	134,800	43,400	11,200
Německo	7,700	1,400	8,000	392,200	126,300	78,400	156,900	50,500	31,400
Řecko	9,600	1,700	11,000	384,500	124,000	75,000	153,800	49,600	30,000
Maďarsko	800	300	1,400	248,700	80,100	35,000	99,500	32,100	14,000
Irsko	5,400	900	4,800	203,800	65,600	52,300	81,500	26,200	20,900
Itálie	3,800	700	4,800	391,000	126,200	40,900	156,400	50,500	16,400
Lotyšsko	5,700	1,100	6,100	371,600	120,100	67,600	148,600	48,000	27,100
Litva	1,400	200	2,000	115,700	37,200	21,500	46,300	14,900	8,600
Lucembursko	1,800	200	2,400	143,100	46,500	28,600	57,200	18,600	11,400
Malta	8,700	2,700	9,800	671,500	216,200	95,700	268,600	86,500	38,300
Nizozemí	700	400	2,200	245,400	78,700	20,400	98,200	31,500	8,200
Norsko	6,600	1,900	13,000	422,500	136,400	82,600	169,000	54,500	33,000
Polsko	2,000	300	2,500	309,600	99,600	30,100	123,800	39,900	12,000
Portugalsko	3,900	600	5,600	174,500	56,000	52,400	69,800	22,400	20,900
Slovensko	1,300	500	3,500	259,500	83,600	38,500	103,800	33,500	15,400
Slovinsko	2,200	400	2,000	29,200	9,400	7,500	11,700	3,800	3,000
Španělsko	5,200	700	4,900	194,200	62,100	52,400	77,700	24,900	21,000
Švédsko	6,700	1,400	6,200	262,900	84,500	54,500	105,200	33,800	21,800
Švýcarsko	2,600	400	4,300	299,600	96,400	41,200	119,900	38,600	16,500
Velká Británie	2,200	300	2,800	352,600	113,400	34,300	141,000	45,400	13,700
	9,200	1,800	8,800	444,800	143,100	73,500	177,900	57,200	29,400
	3,900	1,100	6,600	389,100	125,300	60,700	155,700	50,100	24,300
EU-25	4,400	1,000	5,600			26,000			
Baltické moře	2,600	500	3,700			12,000			
Středozemní moře	500	300	2,000			5,600			
Severo-východní atlantský oceán	1,600	400	2,200			4,800			
Severní moře	5,100	1,900	6,900			28,000			

(v €/tunu)

Zdroj: Handbook on estimation of external cost in the transport sector - Impact D1

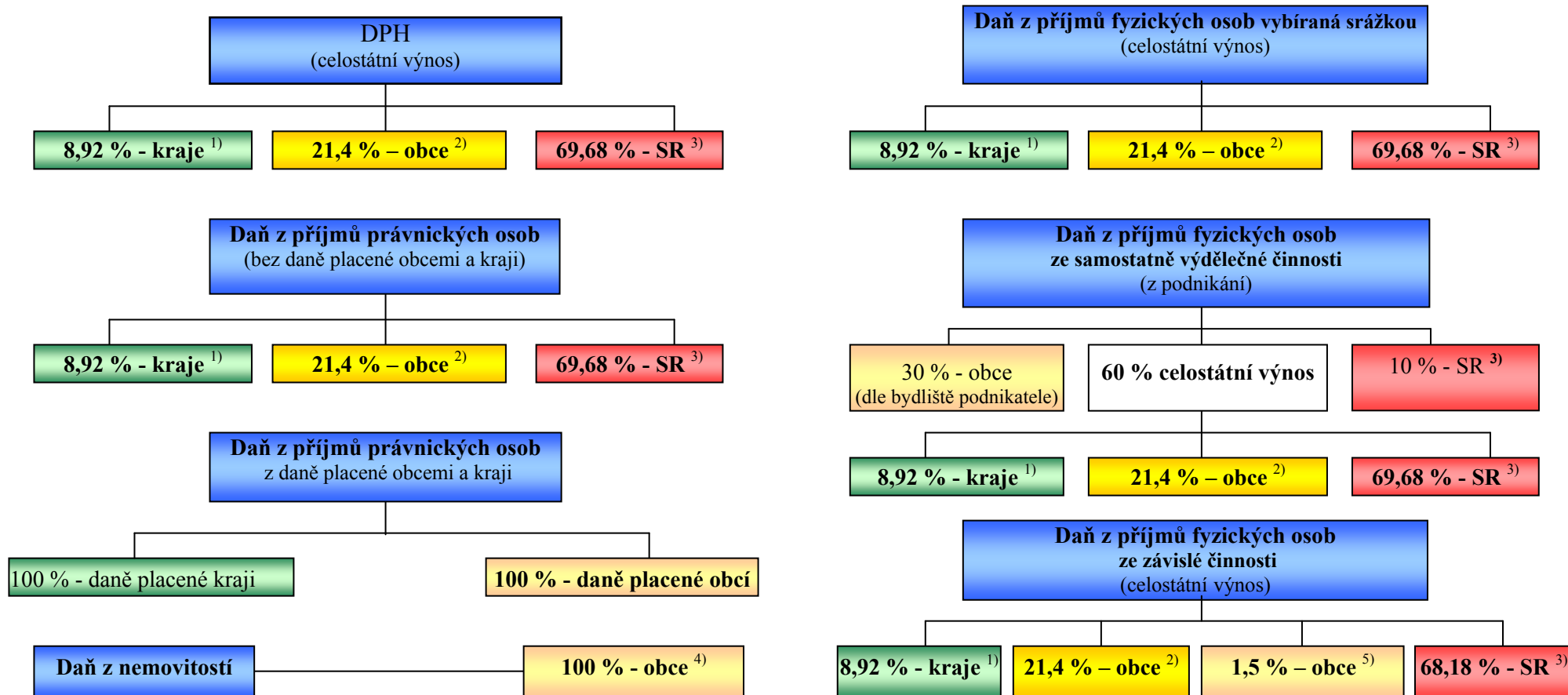
Příloha č. 18.: Náklady hluku pro nechráněné osoby

Hluk (dB(A))	Druh dopravy		
	Silniční	Železniční	Letecká
> 51	9	0	14
> 52	18	0	27
> 53	26	0	41
> 54	35	0	54
> 55	44	0	68
> 56	53	9	82
> 57	61	18	95
> 58	70	26	109
> 59	79	35	122
> 60	88	44	136
> 61	96	53	149
> 62	105	61	163
> 63	114	70	177
> 64	123	79	190
> 65	132	88	204
> 66	140	96	217
> 67	149	105	231
> 68	158	114	245
> 69	167	123	258
> 70	175	132	272
> 71	233	189	334
> 72	247	204	354
> 73	262	218	373
> 74	277	233	393
> 75	291	248	412
> 76	306	262	432
> 77	321	277	451
> 78	335	292	471
> 79	350	306	490
> 80	365	321	509
> 81	379	336	529

(Německo 2002 – v €)

Zdroj: Handbook on estimation of external cost in the transport sector - Impact D1

Příloha č. 19.: Schéma rozdělení rozpočtového určení daní od 1. 1. 2008 (bez SFDI, poplatků a pokut)



Vysvětlivky:

¹⁾ Každý kraj se na procentní části celostátního hrubého výnosu daně podílí procentem stanoveným v příloze č. 1 zákona č. 243/2000 Sb., o RUD, v platném znění

²⁾ Daňové příjmy jsou rozdělovány na základě:

1. kritéria výměry katastrálních území obce
2. prostého počtu obyvatel v obci
3. násobků postupných přechodů

³⁾ Příjmy Státního rozpočtu

⁴⁾ Výnos daně z nemovitostí; příjemcem je ta obec, na jejímž území se nemovitost nachází.
⁵⁾ Daňové příjmy jsou rozdělovány na základě počtu zaměstnanců s místem výkonu práce v obci.

Příloha č. 20.: Sazby DPH ve vybraných zemích v Evropě

Země	DPH (v %)	DPH – snížená (v %)
Česká republika	19 (2010 – 20)	9 (2010 – 10)
Belgie	21	6
Francie	19,6	2,1 / 5,5
Itálie	20	4 / 10
Lucembursko	15	3 / 6 / 12
Německo	19	7
Nizozemsko	19	6
Dánsko	25	-
Estonsko	18	5
Finsko	22	8 / 17
Irsko	21,5	4,8 / 13,5
Kypr	15	5 / 8
Litva	19	5 / 9
Lotyšsko	21	10
Maďarsko	20	5
Malta	18	5
Polsko	22	3 / 7
Portugalsko	20	5 / 12
Rakousko	20	10
Řecko	19	4,5 / 9
Slovensko	19	10
Slovinsko	20	8,5
Španělsko	16	4 / 7
Švédsko	25	6 / 12
Velká Británie	15	5
Bulharsko	20	7
Rumunsko	19	9

Zdroj: autor

Příloha č. 21.: Mýtné ve vybraných zemích Evropy

Země	Mýtné do 3,5t	Forma placení	Nad 3,5 tuny	Forma placení/Provozovatel
Chorvatsko	Výběr dle kategorií na mýtnicích	Hotově/SmartCard	Výběr dle kategorií na mýtnicích	Hotově/SmartCard
Dánsko	Neplatí se			
Francie	Výběr dle kategorií na mýtnicích	Hotově/Kreditní karta	Elektronické mýtné	TIS-PL
Itálie	Výběr dle kategorií na mýtnicích	Hotově/Kreditní karta/Viacard/Telepass	Výběr dle kategorií na mýtnicích	Hotově/Kreditní karta/Viacard/Telepass
Německo	Neplatí se		Elektronické mýtné	Toll Collect/OBU
Norsko	Výběr dle kategorií na mýtnicích	Hotově/AutoPASS(OBU)	Výběr dle kategorií na mýtnicích	Hotově/AutoPASS(OBU)
Rakousko	Dálniční známka		Elektronické mýtné	KAPSCH/OBU
Slovinsko	Dálniční známka		Výběr dle kategorií na mýtnicích	
Švédsko	Neplatí se			
Slovensko	Dálniční známka		Elektronické mýtné	SkyToll, a.s./
Česká republika	Dálniční známka		Elektronické mýtné	KAPSCH / Premid
Švýcarsko	Dálniční známka		Elektronické mýtné (všechny silnice)/odečet na hranicích (pro zahraniční)	
Maďarsko	Dálniční známka		Dálniční známka	
Polsko	Výběr dle kategorií na mýtnicích		Výběr dle kategorií na mýtnicích	

Zdroj: autor

Příloha č. 22.: Dálniční kupóny pro rok 2011

Pro rok 2011 je základní cena ročního kupónu stanovena výši 1 200 Kč/rok. Časová platnost, včetně jejího vymezení a hmotnostní kategorie vozidel jsou upraveny zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 347/2009 Sb. Ceny **známek** jsou upraveny nařízením vlády č. 404/2009 Sb., o výši **časových poplatků** a o výši sazeb mýtného za užívání určených pozemních komunikací. Vzory všech **známek** jsou uvedeny ve vyhlášce č. 527/2006 Sb., o užívání **zpoplatněných** pozemních komunikací a o změně vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, ve znění vyhlášky č. 483/2009 Sb.



Zdroj: SFDI

Příloha č. 23.: Výchozí finanční model – veřejná drážní doprava

Příloha č. 1 k vyhlášce č. 296/2010 Sb.

List č.:

Výchozí finanční model (veřejná drážní doprava)

Dopravce:
Objednatel:

Výchozí finanční model		řádek	předpokládané hodnoty (v tis. Kč)			
			období 1	období 2*	...	období n*
Výchozí náklady	Trakční energie a palivo	1				
	Netrakční energie a palivo	2				
	Přímý materiál	3				
	Opravy a údržba vozidel	4				
	Odpisy dlouhodobého majetku	5				
	Pronájem a leasing vozidel	6				
	Mzdové náklady	7				
	Sociální a zdravotní pojištění	8				
	Cestovné	9				
	Úhrada za použití dopravní cesty	10				
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11				
	Ostatní přímé náklady	12				
	Ostatní služby	13				
	Provozní režie	14				
	Správní režie	15				
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 15)		16				
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	17				
	Ostatní tržby z přepravy	18				
	Ostatní výnosy	19				
Výchozí výnosy celkem (řádek 17 až 19)		20				
Hodnota provozních aktiv**		21				
Čistý příjem		22				
Kompensace (ř.16 - ř.20 + ř.22)		23				
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		24				
Jiná dotace		25				

* uveďte hodnoty pro další období nebo způsob indexace podle § 8 odst. 3

** uveďte v souladu s přílohou č. 5

Příloha č. 24.: Výchozí finanční model – veřejná linková doprava

Příloha č. 2 k vyhlášce č. 296/2010 Sb.

List č.:

Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)

Dopravce:
Objednatel:

Výchozí finanční model		řádek	předpokládané hodnoty (v tis. Kč)		
			období 1	období 2*	období n*
Výchozí náklady	Pohonné hmoty a oleje	1			
	Přímý materiál a energie	2			
	Opravy a údržba vozidel	3			
	Odpisy dlouhodobého majetku	4			
	Pronájem a leasing vozidel	5			
	Mzdové náklady	6			
	Sociální a zdravotní pojištění	7			
	Cestovné	8			
	Úhrada za použití infrastruktury	9			
	Silniční daň	10			
	Elektronické mýto	11			
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12			
	Ostatní přímé náklady	13			...
	Ostatní služby	14			
	Provozní režie	15			
	Správní režie	16			
Náklady celkem (řádek 1 až 16)		17			
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	18			
	Ostatní tržby z přepravy	19			
	Ostatní výnosy	20			
Výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21			
Hodnota provozních aktiv**		22			
Čistý příjem		23			
Kompensace (ř.17 - ř.21 + ř.23)		24			
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25			
Jiná dotace		26			

* uveďte hodnoty pro další období nebo způsob indexace podle § 8 odst. 3

** uveďte v souladu s hodnotou v tabulce obsažené v příloze č. 5

Příloha č. 25.: Výkaz skutečných nákladů a výnosů – veřejná drážní doprava

Příloha č. 3 k vyhlášce č. 296/2010 Sb.

List č.:

Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava)

Dopravce:
Objednatel:
Období:

Výkaz nákladů a výnosů		řádek	hodnoty	
			tis. Kč	Kč/vlkm(vozkm)*
Skutečné náklady	Trakční energie a palivo	1		
	Netrakční energie a palivo	2		
	Přímý materiál	3		
	Opravy a údržba vozidel	4		
	Odpisy dlouhodobého majetku	5		
	Pronájem a leasing vozidel	6		
	Mzdové náklady	7		
	Sociální a zdravotní pojištění	8		
	Cestovné	9		
	Úhrada za použití dopravní cesty	10		
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11		
	Ostatní přímé náklady	12		
	Ostatní služby	13		
	Provozní režie	14		
	Správní režie	15		
Skutečné náklady celkem (řádek 1 až 15)		16		
Skutečné výnosy	Tržby z jízdného	17		
	Ostatní tržby z přepravy	18		
	Ostatní výnosy	19		
Skutečné výnosy celkem (řádek 17 až 19)		20		
Hodnota provozních aktiv**		21		
Čistý příjem		22		
Kompensace (ř.16 - ř.20 + ř.22)		23		
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		24		
Jiná dotace		25		
Uskutečněný dopravní výkon (vlkm/vozokm)*		26		
Ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (vlkm/vozokm)*		27		

* vyznačte použité jednotky

** uveďte v souladu s přílohou č. 6

Příloha č. 26.: Výkaz skutečných nákladů a výnosů – veřejná drážní doprava

Příloha č. 4 k vyhlášce č. 296/2010 Sb.

List č.:

Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava)

Dopravce:

Objednatel:

Období:

Výkaz nákladů a výnosů		řádek	hodnoty	
			tis. Kč	Kč/km
Skutečné náklady	Pohonné hmoty a oleje	1		
	Přímý materiál a energie	2		
	Opravy a údržba vozidel	3		
	Odpisy dlouhodobého majetku	4		
	Pronájem a leasing vozidel	5		
	Mzdové náklady	6		
	Sociální a zdravotní pojištění	7		
	Cestovné	8		
	Úhrada za použití infrastruktury	9		
	Silniční daň	10		
	Elektronické mýto	11		
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12		
	Ostatní přímé náklady	13		
	Ostatní služby	14		
	Provozní režie	15		
	Správní režie	16		
Skutečné náklady celkem (řádek 1 až 16)		17		
Skutečné výnosy	Tržby z jízdného	18		
	Ostatní tržby z přepravy	19		
	Ostatní výnosy	20		
Skutečné výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21		
Hodnota provozních aktiv*		22		
Čistý příjem		23		
Kompenzace (ř.17 - ř.21 + ř.23)		24		
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25		
Jiná dotace		26		
Uskutečněný dopravní výkon (km)		27		
Ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (km)		28		

* uveďte v souladu s přílohou č. 6

Příloha č. 27.: Příjmy a výdaje SFDI a jejich složení (v mil. Kč)

Původ příjmu/Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Spotřební daň z minerálních olejů	13 052	6 934	6 988	7 337	7 500	7 230
Silniční daň	5 514	5 183	5 429	5 912	6 100	4 802
Dálniční známky + VZ	2 681	3 052	3 291	7 547	7 150	9338
Daňové příjmy celkem	21 247	15 169	15 708	20 796	20 750	21370
Dotace z FNM ČR	18 000	34 800	22 427	21 205	4 050	0
Dotace ze SR	2 800	1 129	8 072	13 645	45 898	49980
Daňové příjmy + dotace	42 047	51 098	46 207	55 646	70 698	71350
Přijaté vratky	50	30	15	21	0	0
Ostatní nedaňové	343	963	1 557	519	10 590	11 665
Předfinancování EU	0	262	5 291	4 868	6 579	4 211
Příjmy celkem	42 440	52 353	53 070	61 054	87 867	87 226

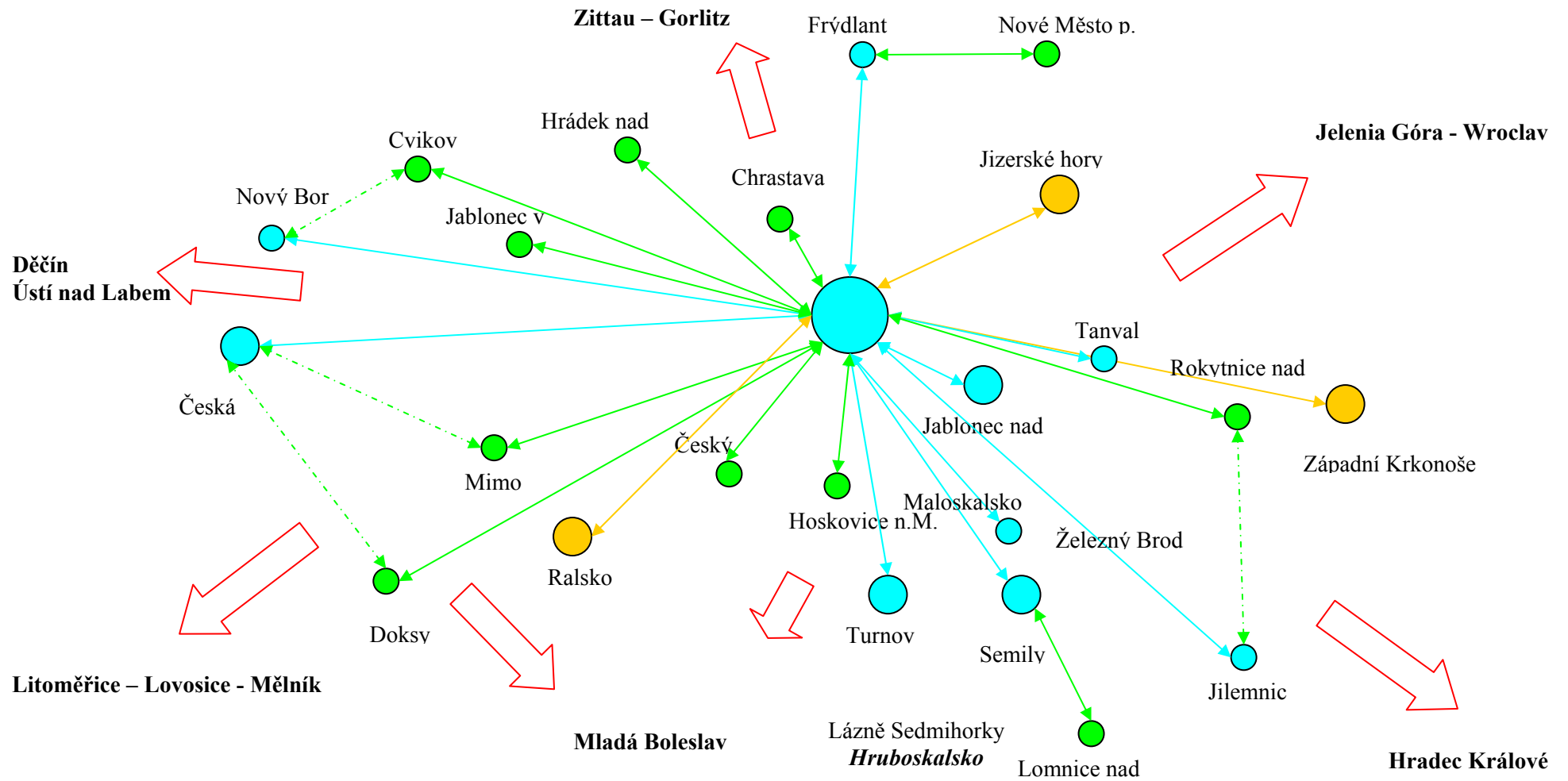
Zdroj: Souhrnné údaje o financování SFDI

Účel výdajů/Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
Dálnice	13 945	16 782	15 047	20 716	25 279	13 468	
Rychlostní silnice			6 708	8 258		36 779	
Silnice I. třídy			11 920	11 073		12 373	14 238
Silnice II. a III. třídy			9 311	1 296		1 882	935
Železniční infrastruktura	16 194	18 808	19 048	22 925	16 225	27 697	
Vnitrozemské vodní cesty	312	302	525	390	367	1557	
Projektové práce	40	24	35	23	50	-	
Bezpečnost dopravy	77	94	56	135	120	-	
Cyklostezky	70	87	107	114	180	616	
Výkonové zpoplatnění	0	0	0	1 792	2 350	4 742	
Aparát SFDI	168	46	44	365	43 237	-	
Celkové výdaje	52 037	48 512	55 825	69 898	87 867		

Zdroj: Souhrnné údaje o financování SFDI

Příloha č. 28.: Reliční síť Libereckého kraje

- Obce s pověřeným obecním úřadem
- Obce s rozšířenou působností
- Centrum cestovního ruchu / průmyslu



Příloha č. 29.: Popis relace - příklad

Relační síť Libereckého kraje byla stanovena na základě napojení krajského města na obce s pověřeným obecním úřadem a obce s rozšířenou působností. Tyto obce zajišťují základní samosprávné funkce a z demografického hlediska tvoří hlavní sídelní celky v této oblasti. Dále k ní byly zařazeny dvě nejvýznamnější centra cestovního ruchu z hlediska návštěvnosti (význam byl určen na základě intenzit dopravy) a také oblast Ralska, která představuje velký význam z hlediska budoucího rozvoje.



Relace 01 Turnov - Železný Brod

Příloha č. 30.: Pozemní komunikace, jejich rozdělení a správa

Kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady upravuje zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění.

Pozemní komunikace

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.

Pozemní komunikace se dělí na kategorie:

a) Dálnice – je pozemní komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly, která je budována bezúrovňových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a která má směrově oddělené jízdní pásy. Dálnice je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis.

b) Silnice - je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- **silnice I. třídy**, která je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice.
- **silnice II. třídy**, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- **silnice III. třídy**, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

c) Místní komunikace – je veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce. Místní komunikace se dále rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do čtyř tříd.

d) Účelová komunikace - je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.

Vlastnictví pozemních komunikací

- Vlastníkem dálnic a silnic I. tříd je stát, vlastníkem silnic II. a III. tříd je příslušný kraj. Vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí. Vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba.
- Vlastnické právo státu k dálnicím a silnicím I. třídy vykonává ze zákona Ministerstvo dopavy. Výkonem vlastnických práv státu k **dálnicím a silnicím I. třídy** pověřilo Ministerstvo dopavy státní příspěvkovou organizaci **Ředitelství silnic a dálnic ČR**.

Státní správa a státní dozor

Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopavy, krajský úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností. Působnost silničního správního úřadu vykonávají v rozsahu stanoveném tímto zákonem též obce v přenesené působnosti.

Ministerstvo dopavy

- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice a o změnách těchto kategorií
- rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice po dohodě s Ministerstvem obrany
- vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech dálnic a rychlostních silnic
- povoluje zvláštní užívání silnic formou přepravy zvláště těžkých a rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy přesahuje územní obvod jednoho kraje
- rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím orgánu kraje v přenesené působnosti.

Krajský úřad

- povoluje zvláštní užívání silnic II. a III. třídy formou přepravy zvláště těžkých nebo rozměrných předmětů a užívání vozidel, jejichž rozměry nebo hmotnost přesahují míru stanovenou zvláštními předpisy, pokud trasa přepravy nepřesahuje územní obvod kraje,
- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií,
- rozhoduje o zrušení silnic II. a III. třídy po udělení souhlasu Ministerstvem obrany a Ministerstvem dopavy,

- vykonává působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy,
- rozhoduje o opravných prostředcích proti rozhodnutím obecního úřadu obce s rozšířenou působností a proti rozhodnutím obcí.

Obecní úřady s rozšířenou působností

- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy a působnost silničního správního úřadu ve věcech silnic s výjimkou věcí, o kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy nebo orgán kraje v přenesené působnosti,
- projednávají přestupky na dálnicích a silnicích podle tohoto zákona a podle zvláštního předpisu,
- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací v obcích, které nejsou podle zvláštních předpisů pověřeny výkonem působnosti obecního stavebního úřadu.

Obce

- rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie,
- projednávají přestupky ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací podle tohoto zákona a podle zvláštního předpisu,
- vykonávají působnost silničního správního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací,
- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, pokud jsou podle zvláštního předpisu pověřeny výkonem funkce obecního stavebního úřadu.

Státní dozor na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích vykonávají silniční správní úřady a obce v rozsahu své působnosti. Ministerstvo dopravy vykonává vrchní státní dozor nad výkonem státního dozoru prováděného příslušnými silničními správními úřady.