

# **Vypracování systému na vytváření spravedlivého prostředí dopravního trhu včetně harmonizace zpoplatnění užívání dopravní infrastruktury**

**(Projekt 1F41D/084/410)**

**Závěrečná výzkumná zpráva**



prosinec 2005

# Obsah

1	Zadání (rámec, cíl) projektu.....	3
1.1	Definice účelu projektu:.....	3
1.2	Dílčí cíle projektu .....	3
1.3	Aktivita projektu – 2004 .....	6
1.4	Aktivita projektu - 2005.....	7
2	Úvod .....	9
2.1	Výklad vybraných specifických pojmů.....	9
2.2	Vstupní informace.....	10
2.3	Stručný výtah.....	11
	<i>Aktualizace výsledků řešení z roku 2004</i> .....	12
3	Definování forem omezení podpory a definování zdrojů investic v jednotlivých druzích dopravy a jejich analýza .....	12
4	Definování forem a možnosti podpory provozování a užívání dopravní infrastruktury v souladu s legislativou EU.....	13
4.1	Formy a možnosti podpory v ekonomické sféře .....	13
4.2	Zákonné prostředky vymezující možné podpory, veřejný zájem a služby .....	14
4.2.1	Železniční doprava .....	14
4.2.2	Silniční doprava .....	15
4.2.3	Vnitrozemská vodní doprava.....	16
4.2.4	Závazky veřejné služby .....	16
5	Stanovení zásad pro vytvoření spravedlivého prostředí dopravního trhu .....	17
6	Možnosti „harmonizace“ jakožto podmínky pro tvorbu relativního spravedlivého tržního dopravního prostředí v ČR.....	18
6.1	Základní informace.....	18
6.2	Blokový diagram pro strukturování „zásad“ .....	20
6.3	Specifikace problematik pro tvorbu „harmonizace“ .....	21
6.4	Strukturování „zásad“ .....	23
6.5	„Zásady“ pro všechny druhy dopravy.....	23
6.5.1	Všeobecná pravidla pro „harmonizaci“ .....	24
6.5.2	Systém tarifkace.....	24
6.5.3	Sazby „zpoplatnění“ v systémech tarifkace .....	24
6.5.4	Státní resp. veřejné podpory .....	25
6.5.4.1	Státní resp. veřejná podpora určitých dopravních infrastruktur.....	25
6.5.4.2	Státní resp. veřejná podpora ekologicky příznivých doprav .....	25
6.5.4.3	Státní resp. veřejná podpora dopravy ve veřejném zájmu - základní dopravní obslužnost a jiné podpory ve veřejném zájmu .....	26
7	Definování dílčích úkolů k řešení „harmonizace“ .....	26
7.1	Doprava obecně .....	26
7.2	Silniční doprava .....	27
7.3	Železniční doprava.....	28
7.4	Letecká doprava.....	28
7.5	Vnitrozemská vodní doprava.....	28
8	Formy realizace výběrů „zásad“ pro možnosti snížení vlivů zásahů narušujících absolutně spravedlivé tržní prostředí v dopravě.....	29
8.1	Strukturovaná realizace výběrů „zásad“ .....	29
8.2	Blokové schéma uspořádání výběrů „zásad“ pro formy realizací.....	30

Řešení v roce 2005 .....	31
9 Projednání „zásad“ a jejich posouzení z mezinárodního hlediska .....	31
9.1 Obsah prezentace hlavních aspektů „zásad“ („papírová“ forma).....	31
9.2 Promítané „tabulky“ pro posouzení návrhu „zásad“ („elektronická“ forma) .....	33
9.3 Věcné posouzení návrhu „zásad“ .....	46
9.3.1 Dva soubory informací.....	46
9.3.2 Textový soubor .....	46
9.3.3 Tabulkový soubor .....	46
9.4 Posouzení možnosti či nemožnosti vytvoření jednotného tarifního systému .....	46
9.5 Návrh „zpoplatnění“ uživatelů pozemních komunikací .....	46
9.6 Návrh „zpoplatnění“ uživatelů železničních infrastruktur.....	47
9.7 Posouzení realizace „zásad“ z hlediska sociálních a politických dopadů.....	47
9.7.1 Sociální dopady harmonizace v silniční dopravě.....	47
9.7.2 Politické dopady harmonizace v silniční dopravě .....	48
9.7.3 Sociální dopady harmonizace v železniční dopravě .....	48
9.7.4 Politické dopady harmonizace v železniční dopravě .....	49
9.8 Posouzení realizace „zásad“ pro harmonizaci dopravního trhu z mezinárodního hlediska .....	50
10 Vytvoření počítačového modelu umožňujícího dopočítávání důsledků variant kvantifikací „zpoplatnění“ .....	51
10.1 Seznam tabulek v PC modelu „EDD“ - Ekonomika druhů dopravy (viz přílohy 3 a 4) .....	51
10.2 Seznam tabulek v PC modelu „ESD“ – Ekonomika silniční dopravy (viz příloha 5) .....	52
10.3 Seznam tabulek v PC modelu „VM“ – Výkonové mýtné (viz příloha 6).....	53
11 Implementace počítačového modelu na pracovišti zadavatele .....	54
12 Výběr optimální varianty ve formě výstupu z počítačového modelu a provedení eventuálních korektur decizní sférou.....	55
13 Návrh realizace včetně harmonogramu .....	57
14 Návrh legislativních úprav .....	58
14.1 Principy pro legislativní úpravy .....	58
14.2 Neparagrafovaný návrh legislativních úprav .....	59
15 Aktualizace systémových úprav podle legislativních změn a aktualizace kvantifikací „zpoplatnění“ v počítačovém modelu.....	64
16 Uspořádání semináře ve spolupráci s francouzskou poradenskou firmou BCEOM k předmětné problematice na téma: Prostor a možnosti uplatnění českých dopravců na evropském dopravním trhu .....	64
17 Oponentura projektu a jeho převzetí zadavatelem .....	64
18 Závěr .....	64

# 1 Zadání (rámec, cíl) projektu

## 1.1 Definice účelu projektu:

Základním účelem projektu je vytvoření rovnoprávných podmínek v rámci EU pro dopravce a pro další uživatele dopravní infrastruktury.

### Definice cíle projektu

Vytvoření prostředí pro dopravní trh tak, aby:

- všichni dopravci měli stejné podmínky pro přepravu osob a nákladů,
- všichni uživatelé dopravní infrastruktury byli ekvivalentně zpoplatněni,
- přepravní ceny a tarify byly schopné konkurence.

### Výsledky projektu

Výsledkem projektu bude:

- systém a postup vytváření spravedlivého prostředí dopravního trhu s harmonizací zpoplatnění (systém a kvantifikace) uživatelů dopravní infrastruktury.
- flexibilní počítačový model v dialogovém režimu pro tvorbu a hodnocení variant možných realizací.

### Forma zpracování a předání výsledků

Výsledky řešení budou zpracovány:

- v „papírové formě“ jakožto studie,
- v „elektronické formě“ ve tvaru počítačového modelu na podporu rozhodování (tvorba a hodnocení variant realizací).

## 1.2 Dílčí cíle projektu

### DC001 - Definování forem omezení podpory a definování zdrojů investic v jednotlivých druzích dopravy a jejich analýza.

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.5.2004

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 30.11.2004

Výsledky dílčího cíle:

Zpracování přehledu existujících a v budoucnu možných alokací podpor investic do dopravní infrastruktury ze státních a z jiných zdrojů. Analýza jejich potřebnosti.

### DC002 - Definování forem a možnosti podpory provozování a užívání dopravní infrastruktury v souladu s legislativou EU.

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.5.2004

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 30.11.2004

Výsledky dílčího cíle:

Zpracování přehledu existujících a v budoucnu možných podpor provozování vymezené dopravní infrastruktury a druhů dopravy.

**DC003 - Stanovení zásad pro vytvoření spravedlivého prostředí dopravního trhu**  
Zásady budou stanoveny zejména pro:

- zdroje a financování investic,
- možné podpory vymezených přeprav,
- harmonizaci zpoplatnění užívání dopravní infrastruktury.

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.5.2004

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 30.11.2004

Výsledky dílčího cíle:

Stanovení pravidel co a jak má nebo může být financováno ze státních či z veřejných zdrojů, a jak má být sjednoceno spravedlivé zpoplatnění užívání dopravní infrastruktury.

**DC004 - Projednání „zásad“ a jejich posouzení z mezinárodního hlediska.**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.12.2004

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 30.4.2005

Výsledky dílčího cíle:

Projednání a korektury "zásad" (pravidel) zpracovaných v DC003.

**DC005 - Vytvoření počítačového modelu umožňujícího dopočítávání důsledků variant kvantifikací "zpoplatnění". Vložení "zásad" z DC004 do modelu.**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.12.2004

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 30.7.2005

Výsledky dílčího cíle:

Vytvoření počítačového modelu a jeho naplnění vstupními údaji.

**DC006 - Implementace počítačového modelu na pracovišti zadavatele.**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.6.2005

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 1.10.2005

Výsledky dílčího cíle:

Zprovoznění počítačového modelu na pracovišti zadavatele.

**DC007 - Výběr optimální varianty ve formě výstupu z počítačového modelu a provedení eventuálních korektur decizní sférou.**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.10.2005

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 30.11.2005

Výsledky dílčího cíle:

Prezentace variant výstupů z počítačového modelu. Výběr a projednání možností realizace optimální varianty.

#### **DC008 - Návrh realizace včetně harmonogramu.**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.10.2005

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 30.11.2005

Výsledky dílčího cíle:

Vypracování způsobu a harmonogramu realizace výsledků řešení projektu.

#### **DC009 - Návrh legislativních úprav**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.10.2005

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 31.12.2005

Výsledky dílčího cíle:

Neparagrafovaný návrh legislativních opatření.

#### **DC010 - Aktualizace systémových úprav podle legislativních změn a aktualizace kvantifikací „zpoplatnění“ v počítačovém modelu (bezplatně po 12.2005)**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.12.2004

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 30.11.2005

Výsledky dílčího cíle:

Aktualizace vstupů a výstupů z počítačového modelu na základě výsledků projednávání na různých úrovních.

#### **DC011 - Uspořádání semináře ve spolupráci s francouzskou poradenskou firmou BCEOM k předmětné problematice na téma: Prostor a možnosti uplatnění českých dopravců na evropském dopravním trhu.**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.2.2005

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 1.3.2005

Výsledky dílčího cíle:

Realizace semináře.

#### **DC012 - Oponentura projektu a jeho převzetí zadavatelem**

Datum zahájení řešení dílčího cíle: 1.12.2005

Datum ukončení řešení dílčího cíle: 31.12.2005

Výsledky dílčího cíle:

Realizace oponentního řízení. (Prezentace pro hodnotitelskou komisi.)

### 1.3 Aktivity projektu – 2004

#### A401 - Splnění dílčího cíle DC001

Zahájení aktivity: 1. 5. 2004

Ukončení aktivity: 30. 11. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Tabulka zdrojů a kvantifikací financování investic, jejich alokace a výsledky analýzy.

Prostředky ověření:

Výzkumná zpráva řešitele a její převzetí zadavatelem. Protokol hodnotitelské komise.

#### A402 - Splnění dílčího cíle DC002

Zahájení aktivity: 1. 5. 2004

Ukončení aktivity: 30. 11. 2004

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Vypracování přehledu dočasně existujících možných podpor na provozování a používání dopravní infrastruktury.

Prostředky ověření:

Výzkumná zpráva řešitele a její převzetí zadavatelem. Protokol hodnotitelské komise.

#### A403 - Splnění dílčího cíle DC003

Zahájení aktivity: 1. 5. 2004

Ukončení aktivity: 30. 11. 2004

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Vypracování pravidel pro možnost finančních podpor ze státních či veřejných zdrojů.

Prostředky ověření:

Výzkumná zpráva řešitele a její převzetí zadavatelem. Protokol hodnotitelské komise.

#### A404 - Splnění dílčího cíle DC004

Zahájení aktivity: 1. 12. 2004

Ukončení aktivity: 30. 4. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Porovnání navržených zásad se zásadami v zahraničí a jejich projednání.

Prostředky ověření:

Výzkumná zpráva řešitele a její převzetí zadavatelem. Protokol hodnotitelské komise.

#### A405 - Splnění dílčího cíle DC005

Zahájení aktivity: 1. 12. 2004

Ukončení aktivity: 30. 4. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Vytvoření počítačového modelu a jeho naplnění vstupními údaji. Protokol hodnotitelské komise.

Prostředky ověření:

Předvedení funkčnosti počítačového modelu. Protokol hodnotitelské komise.

#### **A406 - Splnění dílčího cíle DC010**

Zahájení aktivity: 1. 12. 2004

Ukončení aktivity: 31.12. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Aktualizace vstupů do počítačového modelu.

Prostředky ověření:

Prezentace nových výsledků a jejich převzetí zadavatelem. Protokol hodnotitelské komise.

### **1.4 Aktivity projektu - 2005**

#### **A401 - Splnění dílčího cíle DC001**

Zahájení aktivity: 1. 5. 2004

Ukončení aktivity: 30. 11. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Tabulka zdrojů a kvantifikací financování investic, jejich alokace a výsledky analýzy.

Prostředky ověření:

Výzkumná zpráva řešitele, její projednání v hodnotitelské komisi a převzetí zadavatelem.

#### **A404 - Splnění dílčího cíle DC004**

Zahájení aktivity: 1. 12. 2004

Ukončení aktivity: 30. 4. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Porovnání navržených zásad se zásadami v zahraničí a jejich projednání.

Aktualizace údajů z roku 2004.

Prostředky ověření:

Výzkumná zpráva řešitele, její projednání v hodnotitelské komisi a převzetí zadavatelem.

#### **A405 - Splnění dílčího cíle DC005**

Zahájení aktivity: 1. 12. 2004

Ukončení aktivity: 30. 4. 2005



Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Vytvoření počítačového modelu a jeho naplnění vstupními údaji.  
Dokončení řešení z roku 2004.

Prostředky ověření:

Předvedení funkčnosti počítačového modelu. Projednání v hodnotitelské komisi a převzetí modelu zadavatelem.

#### **A406 - Splnění dílčího cíle DC010**

Zahájení aktivity: 1. 12. 2004

Ukončení aktivity: 31.12. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Aktualizace vstupů do počítačového modelu.

Prostředky ověření:

Prezentace nových výsledků a jejich převzetí zadavatelem.

#### **A501 - Splnění dílčího cíle DC006**

Zahájení aktivity: 1. 6. 2005

Ukončení aktivity: 1. 10. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Zprovoznění funkčního počítačového modelu.

Prostředky ověření:

Ověřovací práce uživatele s modelem.

#### **A502 - Splnění dílčího cíle DC007**

Zahájení aktivity: 1. 10. 2005

Ukončení aktivity: 30. 11. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Doporučení varianty k realizaci po jejím projednání.

Prostředky ověření:

Ověřovací práce uživatele s modelem.

#### **A503 - Splnění dílčího cíle DC008**

Zahájení aktivity: 1. 10. 2005

Ukončení aktivity: 30. 11. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Věcný návrh realizace a návrh harmonogramu.

Prostředky ověření:

Projednání se zadavatelem.

**A504 - Splnění dílčího cíle DC009**

Zahájení aktivity: 1. 10. 2005

Ukončení aktivity: 31. 12. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Organizační a legislativní návrhy.

Prostředky ověření:

Výzkumná zpráva řešitele. Prezentace organizačních a věcných (neparagrafovaných) legislativních návrhů.

**A506 - Splnění dílčího cíle DC012**

Zahájení aktivity: 1. 12. 2005

Ukončení aktivity: 31. 12. 2005

Výsledky aktivity (indikátory dosažení):

Provedení oponentního řízení.

Prostředky ověření:

Provedení oponentního řízení. Prezentace na jednání hodnotitelské komise.

## 2 Úvod

### 2.1 Výklad vybraných specifických pojmů

**Význam uvozovek:** Uvozovkami se prezentuje specifický význam obecného pojmu vymezeného problematiku v tomto projektu.

**Harmonizace:** Definované způsoby sjednocení různých, zejména ekonomických opatření pro zajištění relativně spravedlivého tržního prostředí v dopravě.

**Zpoplatnění:** Různé druhy plateb za používání příslušné dopravní infrastruktury, zejména uživatelů pozemních komunikací; zahrnuje daně a poplatky.

**Tarifikační systém:** Systém uspořádání různých druhů zpoplatnění uživatelů dopravních infrastruktur; neobsahuje sazby zpoplatnění.

**Sazby:** Finanční vyjádření zpoplatnění v rámci tarifikačního systému.

**„Zásady“:** Zásady pro řešení problému harmonizace tržního prostředí v dopravě.

**PC model:** Počítačový model jako systém na podporu rozhodování.

## 2.2 Vstupní informace

Dílní cíle řešení s definovanými aktivitami pro jejich splnění jsou dány zadáním projektu, projednáním v hodnotitelské komisi v roce 2004, požadavky zadavatele a drobnými formulačními úpravami, které vplynuly z řešení projektu.

Řešení projektu má tři polohy:

- struktura a logika,
- verbální sféra,
- kvantifikační sféra.

Tyto polohy mají různou funkci při řešení problematiky jednotlivých dílních cílů, nejsou však v nich formálně rozčleněny.

**Struktura a logika řešení** je v podstatě fixována zadáním projektu a kladně posouzených postupů a dílních výsledků hodnotitelskou komisí v roce 2004.

Struktura a logika řešení je směřována na dosažení cílů tohoto projektu. Definované aktivity řešení bylo nutné rozšířit při zachování jejich platnosti.

**Verbální sféra řešení** dospěla k důležitým závěrům, z nichž lze odvodit různá rozhodnutí a opatření decizní sféry.

Požadavek na návrh legislativních úprav v neparagrafovaném znění je sice logický, ale velmi obtížně splnitelný, neboť je závislý na názorech decizní i legislativní sféry. Spíše se jedná o systém k řešení legislativních úprav.

Řešitelé přicházejí s návrhem na vytvoření „Zákoníku dopravy“ zahrnujícího všechny druhy dopravy, do něhož by bylo optimální začlenit všechny navrhované závazné požadavky na harmonizaci dopravního trhu v ČR v rámci EU, mezi druhy dopravy v rámci ČR a mezi dopravci v každém druhu dopravy. Mohl by být podkladem i pro harmonizační legislativu EU.

Verbální sféra řešení reflektuje stav znalostí a názorů v polovině roku 2005. Pro získání odborných stanovisek byl uspořádán seminář (viz příloha 2). Prezentace výsledků na semináři byla kladně přijata, vyvolala odbornou diskusi, z níž nevyplývaly žádné požadavky na změny, ale jen na drobná doplnění.

Semináře se zúčastnila i expertka spolupracující francouzské organizace BCEOM, paní Marie-France Lagraulet, která dostala v předstihu materiály v anglické mutaci. Neměla žádné připomínky.

**Kvantifikační sféra řešení** v „papírové formě zpracování“ má jen velmi časově omezený význam. Proto byly vytvořeny počítačové modely (PC), ve smyslu systémů na podporu rozhodování, odpovídající na otázky „co se stane, když některý údaj změní“.

Tuto část projektu považujeme za nejhodnotnější.

Kvantifikační sféra, díky funkčním sofistikovaným PC modelům „EDD“ (Ekonomika druhů dopravy), „ESD“ (Ekonomika silniční dopravy) a „VM“ (Výkonové mýtné)<sup>\*)</sup>, nevyvolává žádné problémy, vyžaduje však dialog „člověk – počítač“, pokud jejich uživatelé chtějí aktualizovat některé vstupní kvantifikované údaje.

<sup>\*)</sup> Model „VM“ byl vypracován na základě separátního požadavku MD ČR.

Zácvik uživatelů PC modelů, instalovaných na pracovišti zadavatele, trvá řádově jednu hodinu u každého modelu.

---

Poznámka:

Místo požadovaného jednoho PC modelu byly vypracovány dva a jeden byl převzat.

---

**Výroční zpráva za rok 2005** částečně rekapituluje a upravuje údaje z roku 2004, aby byla zachována návaznost, a aby tato zpráva byla samostatně využitelná, bez odkazů na řešení v roce 2004.

Základním poznatkem z řešení projektu je, že dokonalá harmonizace dopravního tržního prostředí v rámci zemí EU není možná bez vytvoření souladu v ekonomické sféře.

Výsledky řešení projektu prezentují nástroje pro postupnou harmonizaci dopravního tržního prostředí. Jednotně nelze definovat a kvantifikovat jeho absolutní spravedlnost. Liberalizace dopravního trhu přispívá, ale nezajišťuje jeho spravedlnost.

### 2.3 Stručný výťah

Projekt výzkumu a vývoje má za hlavní cíl „Vymezení spravedlivého prostředí pro dopravní trh“.

Absolutně spravedlivé tržní dopravní prostředí v rámci EU pro všechny druhy dopravy, resp. dopravce, nelze v krátkém časovém horizontu vytvořit jen liberalizováním dopravního trhu, který je podmínkou nutnou, nikoliv však postačující.

Lze však docílit relativně spravedlivou harmonizaci podmínek v zemích EU, i mezi druhy dopravy, zejména mezi dopravními silniční a železniční.

Stát má možnost, a využívá ji, ekonomicky podporovat výstavbu určitých částí dopravních infrastruktur, i provozování určitých druhů dopravy, nebo podporování dopravců pro definované přepravy.

Tyto podpory je možné realizovat jen v souladu s legislativou EU a nesmějí podstatně narušit dopravní trh.

Samostatným problémem je rovnoprávný přístup dopravců na dopravní infrastruktury jakož i pro všechny jejich uživatele. Rozdíl je mezi dopravci provádějící přepravu osob a zboží, a individuálními uživateli dopravních cest.

Harmonizace trhu se týká dopravců, zpoplatnění se týká všech uživatelů dopravních infrastruktur.

Harmonizace dopravního trhu není možná bez vytvoření jednotného tarifního systému. Sazby v něm budou převážně ovlivňovány nabídkou a poptávkou.

Projekt VaV specifikuje a diverzifikuje pojem „harmonizace dopravního trhu“ a to na úrovně:

- mezi státy v rámci EU,
- mezi druhy dopravy v ČR,
- mezi dopravci v každém druhu dopravy v ČR, zejména silničními.

Harmonizace mezi státy je záležitostí EU. V projektu VaV jsou z různých dokumentů EU zpracovány návrhy na harmonizační opatření v ČR.

Pro harmonizaci mezi druhy dopravy je vypracován počítačový model „EDD“ (Ekonomika druhů dopravy), který v kvantifikované formě umožňuje tvorbu predikčních variant až do roku 2020, s automatickým dopočítáváním důsledků té které varianty. Umožňuje decizní sféře ekonomicky preferovat vybraný druh dopravy. Model „EDD“ obsahuje tři varianty potřeb rozvoje dopravních infrastruktur a tři varianty možných finančních zdrojů.

Pro harmonizaci podmínek pro silniční dopravu je vypracován počítačový model „ESD“ (Ekonomika silniční dopravy). Model umožňuje v rámci celkového zpoplatnění silničních dopravců tvorbu variant dělby mezi různé druhy zpoplatnění. (Například kompenzovat vyšší náklady domácích silničních dopravců, vyvolané výkonovým mýtným, snížením silniční daně, resp. daně z vozidla.)

Výsledky řešení projektu mají dvě sféry:

- verbální návrhy na zlepšování harmonizace v rámci ČR,
- počítačové modely pro práci s variantami ekonomicky kvantifikovaných údajů pro optimalizaci rozhodování.

Verbální návrhy na zlepšení harmonizace nemají stanoveny harmonogram realizace. Decizní sféra sama rozhodne o termínech realizací. (Některé kroky se již provádějí nezávisle na tomto projektu.)

Počítačové modely jsou již implementovány na pracovišti Ministerstva dopravy ČR. Mohou být dlouhodobě využívány. Jsou efektivním systémem na podporu rozhodování. Naplněny jsou údaji na úrovni znalostí a představ v roce 2005. Uživatelé modelů by měli vstupní data aktualizovat podle měnících se podmínek a názorů.

Forma řešení projektu vychází od definovaných dílčích cílů, přes odpovídající znalostní základnu, k aktivitám řešení pro dosažení cílů.

### ***Aktualizace výsledků řešení z roku 2004***

(Obsah výzkumné zprávy je v příloze 1)

## **3 Definování forem omezení podpory a definování zdrojů investic v jednotlivých druzích dopravy a jejich analýza**

**(DC001)**

Po formální stránce je podpora druhů dopravy přidělováním státních a veřejných prostředků omezena legislativou a jinými dokumenty EU.

Po věcné stránce se jedná o možnosti státní sféry preferovat vybrané druhy dopravy. Omezení je dáno jednak legislativou EU, jednak ekonomickými možnostmi ČR.

Zdroje financování investic jsou ve variantách možných řešení až do roku 2020 zpracovány tabelárně v počítačovém modelu „EDD“ (viz kapitoly 10 až 12).

Práce s variantami predikovaných potřeb dopravních infrastruktur a s variantami možných finančních zdrojů, tedy práce s PC modelem „EDD“ umožňuje provádět aktualizované analýzy.

Pro nejbližší období jsou finanční zdroje alokovány SFDI (Státním fondem dopravní infrastruktury) na vybrané projekty ve sféře silniční dopravy, železniční dopravy a vnitrozemské vodní dopravy.

Pro období do roku 2015 jsou kvantifikace potřeb založeny na predikcích rozvoje dopravních infrastruktur obsažených v souběžně řešeném projektu VaV „Rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010 s výsledkem do roku 2015“ (řešitelem je SBP Consult, s. r. o.).

Pro období 2016 až 2020 se jedná o orientační predikce řešitele.

## 4 Definování forem a možnosti podpory provozování a užívání dopravní infrastruktury v souladu s legislativou EU

(DC002)

Z řešení tohoto projektu i z logiky věci vyplývá, že nelze vytvořit *absolutně spravedlivé* tržní dopravní prostředí v rámci EU, v střednědobém horizontu, ani mezi druhy dopravy v ČR.

Určité preference (např. ekologicky příznivých druhů dopravy, základní dopravní obslužnosti území atd.) je v zájmu státu a celé společnosti.

### 4.1 Formy a možnosti podpory v ekonomické sféře

Za přijímání zákonných opatření v ČR vztahujících se ke státním finančním intervencím v dopravě odpovídá Ministerstvo financí prostřednictvím příslušné kapitoly státního rozpočtu a Ministerstvo dopravy prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Z dokumentů EU se jedná zejména o závazky veřejné služby v dopravě železniční silniční a vnitrozemské vodní (ve smyslu nařízení Rady č. 1191/69/EEC ve znění nařízení 3572/90/EEC a 1893/91/EEC).

Cílem dokumentů EU je umožnit dočasnou kompenzaci doplňkových finančních břemen dopravním podnikům z důvodů:

- vyloučení nerovností vyvolávajících narušení podmínek konkurence na dopravním trhu v souladu se společnou (evropskou) dopravní politikou,
- uspokojování potřeb koordinace dopravy, resp. náhrad z nezaplacení určitých závazků vyplývajících z koncepce veřejné služby,
- poskytnutí pomoci pro krytí nákladů vztažených k infrastruktuře, k provozu jakož i k rozvoji dopravních systémů, které ostatní dopravní podniky nenesou resp., které jsou všeobecně hospodárnější.

## 4.2 Zákonné prostředky vymezující možné podpory, veřejný zájem a služby

**Oblast pravidel závazků veřejné služby** v ekonomické oblasti vylučuje narušení podmínek konkurence na dopravním trhu tím, že pravidla k poskytování pomoci železničním provozovatelům stanoví pomoc jen v případě, pokud tato pomoc uspokojí potřebu koordinace dopravy a zahrne náhrady vyplývající z koncepce veřejné služby. Jedná se výlučně o případy kdy stát může uložit závazky plynoucí pouze z koncepce veřejné služby za určitých podmínek a ve shodě se státní dopravní politikou.

Částečná úhrada prokazatelné ztráty z osobní přepravy byla do roku 2000 hrazena Českým drahám, s.o. ze státního rozpočtu prostřednictvím MD ČR (v průměru cca 6,3 mld. Kč ročně). Od roku 2001 došlo ke změně pravidel financování závazků veřejné služby. Část prokazatelné ztráty, která vznikne dopravci při plnění závazků veřejné služby v dopravní obsluze území, hradí příslušný krajský úřad. Jedná-li se o zajišťování dopravních potřeb státu ve veřejném zájmu, hradí ztrátu MD ČR.

Státním rozpočtem stanovené úhrady na zajišťování dopravních potřeb státu (příspěvky na provozuschopnost dopravní cesty) jsou poskytovány ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Veřejné rozpočty (stát, kraje, obce) budou tedy nuceny hradit prokazatelnou ztrátu dopravce danou plněním závazku veřejné služby v souladu s přijatými předpisy.

Výdaje státu, kraje i obce nelze zahrnovat do ztrát, neboť přinášejí na druhé straně vysoké společenské úspory vyplývající především z omezení individuální automobilové dopravy s kladnými dopady do sféry životního prostředí, na silniční kongesce a na zlepšení celkových životních podmínek hlavně v městských a příměstských aglomeracích. Tyto efekty by měly převýšit náklady státu a veřejných rozpočtů do závazků veřejné služby; se zvýšením rozpočtů do intervencí by se mělo počítat hlavně tam, kde dopady dopravy na městské aglomerace jsou již neúnosné. V oblasti státních intervencí je potřebné uvažovat s postupně vyšším zapojováním železniční dopravy do integrovaných přepravních systémů a to jak v osobní tak i v nákladní dopravě.

### 4.2.1 Železniční doprava

#### *Legislativa EU*

EU kromě legislativních opatření vydala několik různých doporučení až požadavků (např. pro revitalizaci železnic).

Zdokumentovány jsou ve výzkumné zprávě z roku 2004.

Směrnice a nařízení EU jsou již promítnuty do legislativy ČR a po začlenění ČR do EU mají nařízení přímou platnost v ČR.

#### *Legislativa ČR*

- Novela zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákonů č. 189/1999 Sb., 23/2000 Sb., 71/2000 Sb. a 132/2000 Sb., 77/2002 Sb., nálezů Ústavního soudu pod č. 144/2002 Sb., 175/2002 Sb., 309/2002 Sb. a 320/2002 Sb. Novelu tohoto zákona měly za cíl vyhovět hlavním požadavkům „acquis“ mimo jiné i podmínkám pro závazky veřejné služby (předpis EU 31969 R 1191 ve znění pozdějších předpisů).
- Zákon 77/2002 Sb. a jeho novela pod č. 179/2003 Sb., stanovily hlavní podmínky pro:

- založení a vznik akciové společnosti České dráhy (ČD a.s.) k podnikání a činnosti řídicích orgánů této společnosti. Předmětem podnikání ČD a.s., jako samostatné obchodní společnosti plně odpovědné za výsledky svého podnikání, je provozování osobní a nákladní železniční dopravy a provozování železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu (údržba a řízení provozu); za užívání železniční dopravní cesty k provozování železniční dopravy hradí ČD a.s. státní organizaci Správa železniční dopravní cesty cenu stanovenou podle zákona o cenách;
  - založení a vznik státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), k podnikání a činnosti řídicích orgánů této organizace, dále pro hospodaření se státním majetkem ve dvou vnitropodnikových okruzích, a to v okruhu železniční dopravní cesty a v okruhu hospodaření s ostatním majetkem; přitom finanční prostředky z činností dotovaných státem nelze převádět mezi okruhy; náklady spojené s provozováním železniční dopravní cesty a se zajištěním její provozuschopnosti ve veřejném zájmu jakož i náklady na modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty hradí státní organizace Správa železniční dopravní cesty akciové společnosti České dráhy (na základě smlouvy).
- Stát zaručuje dopravcům rovný nediskriminační přístup k železniční dopravní cestě, zejména při udělování licencí, přidělování kapacity, a stanovení ceny za její užití.
  - Nařízení vlády č. 322/2002 Sb., kterým se stanoví podmínky, výše a způsob poskytnutí příspěvku k řešení sociálních důsledků transformace státní organizace České dráhy.
  - Vyhláška č. 36/2001 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy ve znění vyhlášky č. 141/2003 Sb..
  - Vyhláška č. 44/2003 Sb., o vymezení nákladů spojených s provozováním železniční dopravní cesty.

## 4.2.2 Silniční doprava

### *Legislativa EU*

EU kromě legislativních opatření vydala několik různých doporučení až požadavků. Zdokumentovány jsou ve výzkumné zprávě z roku 2004.

Směrnice a nařízení EU jsou již promítnuty do legislativy ČR a po začlenění ČR do EU mají nařízení přímou platnost v ČR.

### *Legislativa ČR*

Státní intervence v silniční dopravě se týkají i kombinované dopravy a koordinace s postupy probíhajícími v dopravě železniční.

- Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury.
- Usnesením vlády č. 882/2005 byla schválena Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013.
- Usnesení vlády č. 145/2001 k návrhu Harmonogramu a finančního zajištění realizace Návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010.



- Zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech.

### 4.2.3 Vnitrozemská vodní doprava

#### *Legislativa EU*

EU kromě legislativních opatření vydala několik různých doporučení až požadavků. Zdokumentovány jsou ve výzkumné zprávě z roku 2004.

Směrnice a nařízení EU jsou již promítnuty do legislativy ČR a po začlenění ČR do EU mají nařízení přímou platnost v ČR.

Z opatření daných legislativou EU nevyplývají pro vnitrozemskou vodní dopravu žádné další změny v legislativě ČR.

---

Poznámka:

Podmínky za nichž mohou dopravci přepravovat zboží a cestující v členských státech EU stanovuje nařízení Rady č. 2921/21/EEC.

---

#### *Legislativa ČR*

Současná legislativa ČR je kompatibilní s legislativou EU.

---

Poznámka:

Specifickým problémem je nedostatečná plavební provázanost se sítí vnitrozemských vodních cest ve státech EU.

Současná ložná kapacita českých dopravců překračuje nároky domácího trhu. Proto využívají podmínky dané nařízením Rady týkajícími se kabotáže.

---

### 4.2.4 Závazky veřejné služby

#### *Legislativa EU*

Legislativa EU obecně připouští podporu závazků ve veřejném zájmu.

#### *Legislativa ČR*

Závazky veřejné služby jsou většinou společné pro dopravu silniční a železniční i vnitrozemskou vodní.

Zájmem státu je dále rozšiřovat veřejné služby úměrně k možnostem veřejných finančních prostředků.

- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů.
  - Vyhláška č. 50/1998 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové osobní dopravě.
- 

Poznámka:

V ekonomické oblasti se vylučuje možnost narušení podmínek konkurence na dopravním trhu tím, že pravidla k poskytování pomoci silničním provozovatelům stanoví pomoc jen v případě, pokud tato pomoc uspokojí potřebu koordinace dopravy a zahrne náhrady vyplývající z koncepce veřejné služby. Jedná se výlučně

o případy kdy stát může uložit závazky plynoucí pouze z koncepce veřejné služby za určitých podmínek a ve shodě se státní dopravní politikou.

V souladu s principy evropské dopravní politiky je potřebné v dalších letech uvažovat o podstatně vyšším zapojování silniční dopravy do integrovaných přepravních systémů (zejména propojení na železniční dopravu).

## 5 Stanovení zásad pro vytvoření spravedlivého prostředí dopravního trhu

(DC003)

Stanovení „zásad“ je klíčovou problematikou pro postupnou harmonizaci dopravního trhu v ČR. Projednány a schváleny byly hodnotitelskou komisí v roce 2004.

Pravidla pro možnosti finančních podpor jsou jednak v legislativní sféře, jednak v ekonomické sféře (viz dále).

Tento cíl a aktivity pro jeho splnění obsahují informace, které se týkají i některých dalších dílčích cílů.

Z řešení projektu vyplynulo, že absolutně spravedlivé tržní prostředí v dopravě nelze v dohledné době vytvořit, lze však prostředí harmonizovat mezi druhy dopravy v ČR a pro dopravce v jednotlivých druzích dopravy.

„Zásady“ se proto týkají v první řadě harmonizačních opatření jakožto prvního kroku k tvorbě spravedlivého tržního prostředí v dopravě.

Problém „zásad“ i „harmonizace“ byl řešen v roce 2004. Pro jeho významnost rekapitulujeme výsledky řešení, s malými úpravami, v kapitolách 6 až 8.

### Struktura návrhu „zásad“ pro harmonizaci tržního dopravního prostředí v ČR (Rozpracování je v dalších kapitolách)

- 1 Základní informace
- 2 Blokový diagram pro strukturování „zásad“ pro „harmonizaci“
- 3 Specifikace problematik pro tvorbu „harmonizace“
- 4 Strukturování „zásad“
- 5 „Zásady“ pro všechny druhy dopravy
  - 5.1 Všeobecná pravidla pro „harmonizaci“
  - 5.2 Systémy tarifikace
  - 5.3 Sazby „zpoplatnění“ v tarifních systémech
  - 5.4 Státní resp. veřejné podpory
    - 5.4.1 Státní resp. veřejná podpora určitých dopravních infrastruktur
    - 5.4.2 Státní resp. veřejná podpora ekologicky příznivých doprav
    - 5.4.3 Státní resp. veřejná podpora dopravy ve veřejném zájmu – základní dopravní obslužnost a jiné podpory ve veřejném zájmu

## 6 Možnosti „harmonizace“ jakožto podmínky pro tvorbu relativního spravedlivého tržního dopravního prostředí v ČR

(DC 003)

*Převzatá, aktualizovaná a doplněná řešení z roku 2004.*

*Připomínáme, že vědomě dochází k opakování některých informací v následujících odstavcích a to proto, aby každý odstavec poskytoval všechny potřebné informace k samostatnému důležitmu využití.*

### 6.1 Základní Informace

**Hlavními nástroji jsou:**

- předpisy EU,
- předpisy ČR,
- dopravní politika EU,
- dopravní politika ČR.

**Hlavními problémy k řešení jsou:**

- relevantní tarifní systém mezi:
  - státy,
  - druhy dopravy,
- harmonizované sazby (poplatky, daně) mezi:
  - státy,
  - druhy dopravy.

**„Harmonizace“ tržního prostředí v úrovních (úrovně jsou dále specifikovány za blokovým diagramem):**

- A) mezi státy,
- B) mezi druhy dopravy,
- C) mezi dopravci v každém druhu dopravy.

„Harmonizace“ je základní podmínkou pro vytvoření relativně spravedlivého tržního dopravního trhu.

**V každé úrovni je „spravedlnost“ závislá na:**

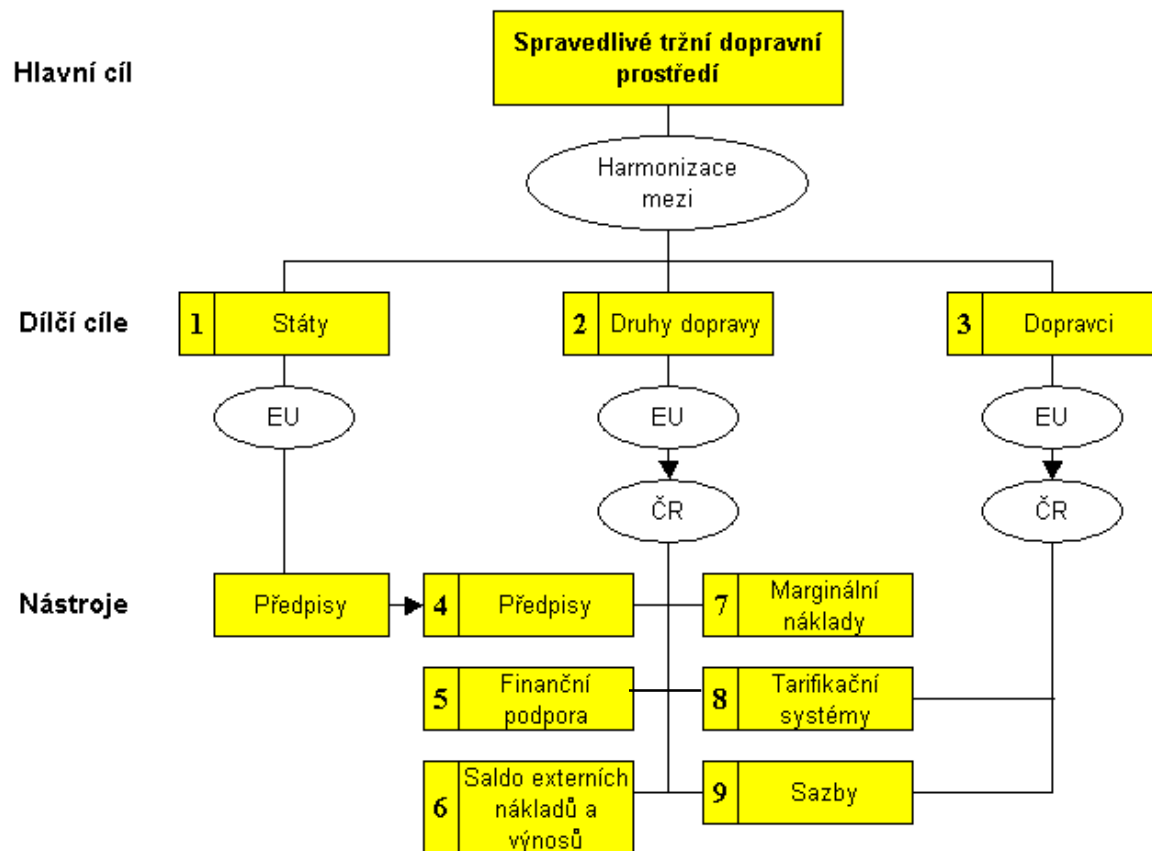
- a) systémech tarifikací a na sazbách v nich,
- b) finančních podporách a jiných intervencích.

V tarifním systému je třeba odlišit poplatky nebo ceny (sazby) za použití vyššího komfortu dopravní cesty.

Ad a) **Systémy tarifkace a sazby v nich** nelze mezinárodně závazně sjednotit.

Ad b) **Finanční podpory** (zejména dotace ze státních a jiných veřejných zdrojů) narušují zásadu „každý za své“, tj. že každý druh dopravy si má na sebe vydělat. Podpory jsou však potřebné a budou zachovány i v rámci EU. Je třeba posuzovat zda podpory státu zejména na výstavbu a modernizace infrastruktur jsou ve vzájemně srovnatelných relacích mezi druhy dopravy, zda jsou v souladu s dopravní politikou ČR a EU, a zejména zda nedeformují relativně spravedlivé konkurenční prostředí.

## 6.2 Blokový diagram pro strukturování „zásad“



Poznámka:

V následujících textech jsou ve čtvercích za vyznačenými úrovněmi „harmonizací“ (Ad a) až Ad c)) uvedena čísla, která odpovídají číslům v buňkách blokového diagramu.

### 6.3 Specifikace problematik pro tvorbu „harmonizace“

(Velká písmena vyznačují úroveň „harmonizace“, čísla ve čtvercích dopovídají buňkám v blokovém diagramu; informace platí pro celou kapitolu 6)

Ad A) **1** *Absolutně spravedlivé prostředí v celé EU* nelze vytvořit jen úplným liberalizovaným dopravním trhem zejména z těchto důvodů:

- V různých státech jsou rozdílné podmínky s rozdílnými systémy tarifikace a s různými sazbami v tarifikovaných systémech.
- Předpisy EU obsahují jen některé omezující podmínky (limitující sazby).
- Každý stát má možnost stanovit sazby nad spodním nebo pod horním limitem.
- Je třeba respektovat veřejný zájem.
- Existují různé externí přínosy různých druhů dopravy pro celou společnost, které je třeba zohlednit.

Ad B) **2** *Relativně spravedlivé prostředí* pro konkurenci mezi *druhy dopravy v rámci státu* lze vytvořit. Závisí na těchto faktorech:

- Vypracování jednotného systému tarifikace (druhů zpoplatnění), pokud je to možné.
- Stanovení různých sazeb (plateb) uživatelů dopravních infrastruktur stanovených na základě výpočtů jejich vlivů na fixní (kapitálové) a na variabilní (běžné) výdaje (zejména u silniční dopravy).
- Využití marginálních nákladů, které jsou vyvolány jednicovým přírůstkem dopravy; projeví se jednak ve fixních nákladech (zvětšení kapacity plně vytížené infrastruktury), jednak ve variabilních nákladech (zvýšené nároky na údržbu a opravy, na řízení dopravy, a na správu dopravní infrastruktury).  
Marginální náklady mají jednak krátkodobý a jednak dlouhodobý aspekt.
- Vypracování teorie a provedení kvantifikací marginálních nákladů zohledňující tyto skutečnosti: příjmy směřující na pokrytí marginálních nákladů ze zpoplatnění „přírůstkových“ uživatelů infrastruktury dopravními prostředky, vyvolávajících potřebu zvětšení kapacity (např. u pozemních komunikací vybudování dalšího dopravního pruhu nebo u železnic vybudování další koleje), nemohou pokrýt celé náklady na zvětšení kapacity, ale jen určité procento nákladů, odpovídající procentu zvětšení intenzity dopravy. Zbývající část je třeba pokrýt z jiných zdrojů.

---

Poznámka:

Zvětšení kapacity dopravní cesty bude větší, než vyžaduje přírůstek dopravních prostředků na ní. Vytvoří se tedy „nadbytečná“ kapacita, což se příznivě projeví zvýšením plynulosti a zrychlením dopravy, zvýšením bezpečnosti a omezením kongescí, což bude mít příznivý vliv na snížení externích nákladů, zejména dopadů do životního prostředí.

---

- Vytvoření varianty metodických postupů při tvorbě systému tarifikace v silniční a v železniční dopravě reflektující marginální náklady.

---

Poznámka:

Stanovení marginálních nákladů a zejména jejich zavedení do praxe ve formě ekonomických nástrojů v sektoru dopravy je zatím poněkud vzdálené.

---

- Opatření, aby příjmy ze zpoplatnění dopravních prostředků resp. uživatelů dopravních cest, byly zcela, nebo v převažující míře, alokovány na druhy infrastruktury podle druhu dopravy, který byl zdrojem těchto příjmů.
  - Při začleňování externích nákladů do tarifního systému a do sazeb, po očištění o externí výnosy, vzít na vědomí, že je lze vypočítat nebo zjistit jen orientačně a jejich internalizaci lze realizovat jen velmi uvážlivě a v postupných krocích.
- 

Poznámka:

Při internalizaci externích nákladů dopravy podle zásady „kdo škodí, platí“ je třeba vzít recipročně do úvahy výnosy jednotlivých druhů dopravy.

---

- Při posuzování relativní spravedlnosti trhu pro druhy dopravy vzít na vědomí existenci počítačového modelu „EDD“ (SBP 2005).

**Hlavní důvody proč v současné době nelze vytvořit absolutně spravedlivé tržní dopravní prostředí v konkurenci mezi druhy dopravy v ČR jsou:**

- Různé formy finančních podpor z EU různým projektům.
- Státní resp. veřejná podpora v ČR
  - vybraným investicím,
  - určitým dopravcům (např. doprava ve veřejném zájmu – základní dopravní obslužnost území),
  - rozvojovým programům a výzkumným projektům.
- Problémy s kvantifikací externích nákladů dopravy, s jejich snížením o externí výnosy, a se spravedlivou internalizací pro druhy dopravy.
- Nejistota v kvantifikacích marginálních nákladů (alespoň v silniční dopravě a v železniční dopravě) a jejich přenesení na původce, a zejména problémy s jejich cíleným využitím.

Ad C) **3** *Relativní spravedlnost tržního prostředí pro dopravce v každém druhu dopravy:*

- Tuto relativní spravedlnost zahrnutou pod pojem „harmonizace“ lze poměrně dobře zajistit a to vytvořením logického tarifního systému a stanovení sazeb (daní a poplatků) v každém z nich.  
Pro hledání optimální varianty sazeb je vhodné použít počítačový model.
- Příjmy a jejich alokace (do dopravní infrastruktury a pro podporu dopravy ve veřejném zájmu) musejí být transparentně dokumentovány.

## 6.4 Strukturování „zásad“

„Zásady“ resp. pravidla pro vytvoření podmínek na zajištění spravedlivého tržního dopravního prostředí členíme do tří úrovní s vědomím, že **absolutně** spravedlivé tržní (konkurenční) prostředí v rámci EU zřejmě nebude možné. Dopravní politika EU i jednotlivých členských států budou mít určité preference v poskytování podpor. **Relativně** spravedlivé konkurenční prostředí bude však možné postupně vylepšovat.

Tři úrovně „zásad“:

- „Zásady“ jež je nutné respektovat na základě předpisů
- „Zásady“ k možnému začlenění do dopravní politiky ČR
- „Zásady“, které budou začleněny do algoritmu počítačových modelů (PC)

„Zásady“ **4** jež je nutné respektovat na základě předpisů EU

V této problematice odkazujeme na platné závazné dokumenty.

„Zásady“ **4** k začlenění do dopravní politiky ČR

Dopravní politika ČR musí směřovat k větší spravedlnosti dopravního trhu. Spravedlnost znamená **maximální harmonizaci „zpoplatnění“** uživatelů dopravních infrastruktur, zejména pozemních komunikací a železnic. Spravedlnost neznamená absolutní liberalizaci trhu, neboť po dlouhou dobu budou existovat určité státní a společenské preference (např. preference doprav šetrnějších k životnímu prostředí nebo doprav ve veřejném zájmu).

Dopravní politika ČR musí respektovat jednotný „evropský“ tarifní systém, pokud bude vytvořen a sazby, resp. v současné době závazné meze sazeb.

„Zásady“ **3** k začlenění do algoritmu PC modelů

PC model „EDD“ – Ekonomika druhů dopravy - je systémem na podporu rozhodování umožňujícím posuzování predikcí potřeb a zdrojů pro celou dopravní infrastrukturu a tvorbu variant dělby finančních prostředků mezi druhy dopravy. Část kvantifikací přechází do PC modelu „ESD“.

PC model „ESD“ – Ekonomika silniční dopravy - je systémem na podporu rozhodování ve sféře silniční dopravy. Umožní tvorbu variant příjmů ze „zpoplatnění“ (tarifikací a sazeb) uživatelů infrastruktury pozemních komunikací, aby byly pokryty definované náklady na infrastrukturu **pozemních komunikací**, variantně kvantifikovatelných v časových řadách. Zásady, které budou do PC modelu „ESD“ implementovány, budou mít charakter omezujících podmínek (např. daň z vozidla, resp. silniční daň, musí být vyšší nebo stejná, než jaká je předepsána v EU).

## 6.5 „Zásady“ pro všechny druhy dopravy

Tento odstavec členíme na:

- Všeobecná pravidla pro „harmonizaci“
- Systémy tarifikace
- Sazby v systémech tarifikace
- Státní resp. veřejné podpory



### 6.5.1 **4** Všeobecná pravidla pro „harmonizaci“

„Harmonizace“ mezi druhy dopravy, mezi dopravci, resp. mezi uživateli dopravních infrastruktur má dva klíčové faktory:

- „Zpoplatnění“:
  - tarifní systém,
  - sazby v tarifním systému.
- Státní resp. veřejná podpora:
  - určitých dopravních infrastruktur,
  - doprav ekologicky příznivých,
  - dopravy ve veřejném zájmu,
  - ochrany životního prostředí.

Harmonizovaný systém na „zpoplatnění“ je základní podmínkou pro tvorbu spravedlivého tržního prostředí v dopravě. Problém je teoreticky řešitelný, ale velmi obtížně (až neprůchodně) jednotně realizovaný v praxi všech států EU. Cílem je dosáhnout alespoň relativní spravedlnosti.

Státní resp. veřejné finanční podpory jak vybraných dopravních infrastruktur tak vybraných doprav, jsou a dlouho budou nutné. Jsou v zájmu celé společnosti, ale narušují absolutní spravedlnost dopravního trhu.

Z hlediska systémového uspořádání a legálních možností finanční podpory státní resp. veřejné, je určitá neurčitost pokud se týká pojmu „opravy“ dopravní cesty. Opravy, které odstraňují zanedbanost dopravních cest, patří mezi kapitálové (fixní) náklady.

Běžné opravy mají opakovaný zpravidla roční charakter a patří mezi běžné (variabilní) náklady.

Pod pojmem „harmonizace“ je možné definovat cíl: *Vytvořit systém „relativně spravedlivého zpoplatnění všech uživatelů dopravních infrastruktur, alespoň pozemních komunikací a železnic“.*

### 6.5.2 **8** Systém tarifikace

Tarifním systémem rozumíme soubor nástrojů státu na tvorbu a výběr poplatků a daní („zpoplatnění“) od uživatelů dopravních infrastruktur, tedy právnických subjektů (v podstatě dopravců) i fyzických subjektů (v podstatě jen v silniční dopravě).

Jednotlivé druhy tarifikace mají různé dopady na entity uživatelů dopravních infrastruktur. Je tedy třeba hledat kompromis. Při tom je zřejmé, že nelze vytvořit jednotný tarifní systém platný pro všechny státy EU, a obtížně „univerzální“ systém pro všechny druhy dopravy v jednom státu.

### 6.5.3 **9** Sazby „zpoplatnění“ v systémech tarifikace

Pro stanovení sazeb je třeba respektovat zejména tato hlediska:

- Limity (meze) stanovené předpisy EU.

- Vlivy dopravního prostředku na poškozování a opotřebování dopravní cesty, a marginální náklady<sup>\*)</sup> na zvyšování kapacity, a na nárůst nároků na opravy a na údržbu dopravní cesty.
- Vyvolávání nejen externích nákladů dopravním procesem, ale i výnosů.
- Platby za zvýšený komfort (např. dálniční známky nebo výkonové mýtné).
- Ekonomická únosnost pro plátce.
- Sociální a politická přijatelnost pro veřejnost a pro státní politiku.

## 6.5.4 Státní resp. veřejné podpory

### 6.5.4.1 [5] Státní resp. veřejná podpora určitých dopravních infrastruktur

Stát finančními podporami investic ovlivňuje konkurenční schopnost určitého druhu dopravy. Přesunuje výnosy z jednoho druhu dopravy na jiný, nebo přímo využívá možnosti státního rozpočtu.

Pro získávání přehledu o finančních potřebách a finančních zdrojích jednotlivých druhů dopravy je vypracován počítačový model „EDD“ – Ekonomika druhů dopravy.

V jednotlivých finančních zdrojích hraje významnou roli státní resp. veřejná podpora. Dopravní a finanční politika tedy narušuje (může narušovat) spravedlivé tržní prostředí, tedy platnost zásady „*každý za své*“.

### 6.5.4.2 [6] Státní resp. veřejná podpora ekologicky příznivých doprav

Podpora může mít tyto formy (při respektování zákonných omezení):

- Financování nebo dofinancování výstavby, modernizací a odstraňování zanedbání dopravní infrastruktury rozdílně pro druhy dopravy.
- Financování nebo dofinancování staveb či opatření na ochranu životního, zejména obytného prostředí.
- Legislativní opatření na internalizaci salda externích nákladů a externích výnosů druhů dopravy.
- Jiné, doposud nedefinované formy.

Do systémového zpracování podpory druhů dopravy patří tato logika, resp. budoucí činnosti:

- Definování a kvantifikace externích nákladů dopravy.
- Definování a kvantifikace účasti státu na pokrytí určitých externích nákladů dopravy.
- Očištění externích nákladů o účast státu.
- Definování a kvantifikace externích výnosů dopravy.
- Kvantifikace salda pro internalizaci externích nákladů.

<sup>\*)</sup> Problematika marginálních nákladů není v tomto projektu řešena.

### 6.5.4.3 **5** Státní resp. veřejná podpora dopravy ve veřejném zájmu - základní dopravní obslužnost a jiné podpory ve veřejném zájmu

Jedná se o současnou i budoucí povinnost státu vůči obyvatelům, a nelze si představit, že by v dohledné době mohla zaniknout. Ovlivňuje však nepříznivě absolutní spravedlnost dopravního trhu. Na některých trasách může příznivě ovlivňovat ekonomiku některých, speciálně silničních dopravců.

## 7 Definování dílčích úkolů k řešení „harmonizace“

(DC 003)

*Aktualizovaná a doplněná řešení z roku 2004.  
Využití údajů z kapitoly 6.*

### 7.1 Doprava obecně

- 1) Vytvořit systém tarifikace ekvivalentního pokud možno pro všechny druhy dopravy, v prvním kroku pro silniční dopravu a pro železniční dopravu.
- 2) Stanovit sazby v tarifním systému v prvním kroku pro silniční dopravu a pro železniční dopravu tak, aby byly respektovány limity (meze) stanovené předpisy EU, a aby sumy zpoplatnění byly pro plátce v obou druzích dopravy srovnatelné; v druhém kroku sazby stanovit i pro leteckou dopravu a pro vnitrozemskou vodní dopravu; pro tvorbu sazeb využívat počítačové modely.
- 3) Pro posuzování relativní spravedlnosti mezi druhy dopravy aktualizovat počítačový model „EDD“ zobrazující varianty potřeb a varianty finančních zdrojů druhů dopravy v časových řadách.
- 4) Naplnit počítačový model „ESD“ kvantifikovanými variantami zdrojů.
- 5) Posoudit spravedlnost přidělování podpor ze SFDI na základě přijatých projektů a v rámci zavádění relativní spravedlnosti dopravního trhu stanovit procentální finanční přídělky pro jednotlivé druhy dopravy. (Tato zásada není v souladu se současným způsobem přidělování finančních prostředků SFDI. Finanční podpory by projekty v jednotlivých druzích dopravy měly dostávat v pořadí podle priorit až do preliminované celkové částky pro daný druh dopravy.)
- 6) Podporovat intermodalitu dopravy technickými prostředky, včetně státní finanční podpory na úpravu přestupů mezi druhy dopravy. Pro tyto účely vázat prostředky ve SFDI nebo i v příslušné kapitole státního rozpočtu.
- 7) Ze státního rozpočtu podpořit logistické technologie, zejména pro lepší vytížení silničních nákladních vozidel.
- 8) Prioritně podporovat napojení na transevropské dopravní sítě, zejména dostavbu železničních koridorů.
- 9) Zpracovat marginální náklady u jednotlivých druhů dopravy na
  - financování (dofinancování) investičních nákladů pro zvýšení kapacity dopravní infrastruktury,
  - financování vícenákladů na opravy a na údržbu dopravní cesty vyvolané zvýšenou intenzitou dopravy.

Posoudit možnosti a způsoby přenesení marginálních nákladů na uživatele dopravní infrastruktury.

- 10) Realizovat harmonogram opatření pro etapy zlepšování spravedlnosti dopravního trhu:
  - mezi druhy dopravy,
  - mezi dopravci v rámci každého druhu dopravy.
- 11) Nově zpracovat kvantifikace externích nákladů v měrných jednotkách pro druhy dopravy a nově zpracovat jejich internalizace s odečtením nově zpracovaných měrných externích výnosů druhů dopravy (stanovit měrná salda).
- 12) Internalizovaná salda, stanovená podle bodu 11), zpracovat do zpoplatnění (tarifikace a sazby) uživatelů dopravních infrastruktur.
- 13) Vypracovat možnosti regulování druhů dopravy v souladu s předpisy a s doporučeními EU (vyhlášky, finanční podpory, sociální podmínky). Po jejich odsouhlasení zajistit jejich zavedení do praxe.
- 14) V souladu s předpisy EU aktualizovat státní a jiné veřejné finanční podpory silniční a železniční osobní dopravě ve veřejném zájmu ve zdůvodněných případech, a v prokázané oprávněnosti požadavků; zlepšit kontrolu jejich správného použití.
- 15) Upravit systém sociální politiky v dopravě v souladu s EU a zajistit jeho realizaci.
- 16) Realizovat pravidla pro používání dopravních infrastruktur a pro jejich uživatele v souladu s předpisy a s požadavky EU.
- 17) Na transevropských spojích řídit dopravu systémem přijatým EU.
- 18) V tarifním systému odlišit poplatky nebo ceny za použití vyššího komfortu dopravní cesty.
- 19) Účastnit se mezinárodních harmonizačních jednání a opatření.

## 7.2 Silniční doprava

- 1) Při financování základní dopravní obsluhy území - ve veřejném zájmu hledat lepší lokální vytížení autobusů spojením „základní obslužnosti“ a „ostatní obslužnosti“ s definováním přijatelných limitů čekání na spoj nebo přijatelné ztráty času osob v „ostatní obslužnosti“.
- 2) Nově stanovenit silniční daň (daň z vozidla) podle účinků vozidel na vozovky a ekonomické hodnoty stavebních a udržovacích prací na odstranění závad způsobených vozidly a ekonomické kvantifikování opotřebení vozovek.
- 3) Výkonové mýtné na pozemních komunikacích založit na agresivitě vozidel na vozovky a na posouzení se sazbami v Německu a v Rakousku. Zatížení domácích dopravců kompenzovat snížením silniční daně.
- 4) Aktualizovat počítačový model „ESD“ pro tvorbu a hodnocení variant sazeb v jednotlivých druzích zpoplatnění. (viz také bod 4 v odstavci 7.1).

### 7.3 Železniční doprava

- 1) Ze státních prostředků podpořit výzkum a vývoj zejména dopravních prostředků; posoudit zda není vhodnější dovoz. Kvalitnější dopravní prostředek zkvalitní služby a tím se zvýší konkurenční schopnost železniční přepravy vůči silniční.
- 2) Využívat možnosti podporování provozu železniční dopravy z hlediska její relativní příznivosti vůči životnímu prostředí.
- 3) Zajistit stejné podmínky pro různé železniční právní subjekty na využívání železniční infrastruktury (nejen dopravní cesty).
- 4) Podporovat systém kabotáží pro omezení vracení prázdných vlaků.
- 5) Zvažovat možnost vymezení některých úseků tratí jen pro nákladní dopravu, nebo vymezení časových koridorů pro zkvalitnění nabídky přepravy nákladů.
- 6) Účastnit se plně mezinárodního trhu v železniční dopravě a spolupracovat na zvýšení její bezpečnosti.
- 7) Zkvalitnit nabízené služby (nejen moderními dopravními prostředky) a informační systém pro zvýšení konkurenční schopnosti železniční dopravy.

### 7.4 Letecká doprava

- 1) Zatížit výrazně, ale spravedlivě, provozovatele letecké dopravy externími náklady vyvolanými
  - hlukem,
  - emisemi plynů.
- 2) Korigovat letištní sloty podle dostupné kapacity vzdušného prostoru.
- 3) „Harmonizovat“ letištní poplatky se státy EU.
- 4) Letecký petrolej zdanit v souladu se státy EU.

### 7.5 Vnitrozemská vodní doprava

- 1) Ze SFDI podporovat modernizace přístavů vnitrozemských i námořních v českém majetku nebo v dlouhodobém nájmu.
- 2) Mezinárodně sjednotit (pokud se to již nestalo) technické požadavky na vnitrozemská vodní plavidla, na certifikace kapitánů a na sociální podmínky pro posádku.

## **8 Formy realizace výběrů „zásad“ pro možnosti snížení vlivů zásahů narušujících absolutně spravedlivé tržní prostředí v dopravě.\*)**

(DC 003)

*Aktualizovaná a doplněná řešení z roku 2004.*

### **8.1 Strukturovaná realizace výběru „zásad“**

„Zásady“ a další informace formulované v předchozích odstavcích je možné seskupit do logických bloků podle způsobu narušování absolutně spravedlivého a univerzálního tržního prostředí v dopravě.

Bloky členíme na aktivity pro různé formy realizace.

Realizace je možná buď legislativním opatřením (l), nebo ve formě přílohy k dopravní politice ČR, resp. vládního usnesení (d).

Forma navrhované realizace je buď verbální (v), nebo kvantifikovaná (k).

Verbální forma je většinou ve smyslu nějakého omezení.

Kvantifikovaná forma by měla být výsledkem optimalizačního procesu.

Blokové schéma návrhu možných realizací „zásad“ je v následující tabulce. (odstavec 8.2).

---

\*) Zásahy mohou být chápány, že slouží „harmonizaci“ mezi druhy dopravy alespoň v rámci ČR.

## 8.2 Blokové schéma uspořádání výběrů „zásad“ pro formy realizací

Bloky a faktory	D	S	Ž	V	L
<b>1 Předpisy</b>					
1.1 EU	d v	d v	d v	d v	d v
1.2 ČR <sup>*)</sup>	d v	d v	d v	d v	d v
<b>2 Ekonomické podpory</b>					
2.1 EU					
2.1.1 Fixní náklady		d k	d k		
2.1.2 Variabilní náklady					
2.2 ČR					
2.2.1 Fixní náklady	l k	l k	l k	l k	l k
2.2.2 Variabilní náklady	l k	l k	l k	l k	l k
<b>3. Tarifní systém v ČR</b>					
3.1 Daně <sup>**)</sup>		l k			
3.2 Poplatky		l k			
<b>4. Sazby v tarifním systému</b>					
4.1 EU (limity)		l k			
4.2 ČR (optimalizace pomocí PC modelu „EDD“)		l k			

Legenda:

l.....legislativa

d.....dopravní politika, předpisy

v.....verbální forma („omezovací“ předpisy)

k.....kvantifikovaná forma (optimalizace pomocí komplexního PC modelu na tvorbu a hodnocení variant – systém na podporu rozhodování)

D.....doprava obecně

S.....silniční doprava nebo infrastruktura

Ž.....železniční doprava nebo infrastruktura

V.....vnitrozemská vodní doprava nebo infrastruktura

L.....letecká doprava nebo infrastruktura

<sup>\*)</sup> Předpisy: zákony, nařízení vlády, vyhlášky

<sup>\*\*)</sup> Daně ve vztahu k užívání dopravní infrastruktury

## Řešení v roce 2005

### 9 Projednání „zásad“ a jejich posouzení z mezinárodního hlediska

(DC 004)

„Zásady pro harmonizaci dopravního trhu byly v roce 2004 zpracovány s respektováním údajů v dokumentech EU. Tedy nejsou v rozporu s mezinárodním hlediskem.

V roce 2005 byly „zásady“ po drobných úpravách znovu projednány se zadavatelem při kontrolním dnu a na prezentaci ve formě semináře uspořádaného pro odborníky a oponenty. Finální forma navržených „zásad“ je uvedena v kapitolách 3 až 8.

Pro prezentaci na semináři a pro projednání připomínek odborníků a oponentů byla vypracována elektronická forma hlavních aspektů „zásad“ pod názvem „Elektronická forma prezentace hlavních aspektů zásad“ (viz odstavce 9.2 a 9.3).

Účastníci semináře dostali jednak v „papírové“ formě návrh „zásad“, jednak se zúčastnili diskuze k promítaným slajdům.

Promítané tabulky, tedy elektronická forma hlavních aspektů „zásad“, byly v anglické mutaci zaslány k připomínce spolupracující mezinárodní poradenské organizaci BCEOM se sídlem ředitelství v Paříži.

Semináře se zúčastnila odborná zástupkyně firmy BCEOM, paní Marie-France Lagraulet.

Projednání a posouzení „zásad“ z mezinárodního hlediska jsou splněna takto:

- „Zásady“ byly v roce 2004 vypracovány na základě různých dokumentů EU.
- K „zásadám“ neměla mezinárodní organizace BCEOM žádné připomínky.
- Prezentace „zásad“ na odborném semináři se zúčastnil odborník BCEOM. Připomínky byly v upravené finální verzi respektovány.

V odstavcích 9.1 a 9.2 rozlišujeme „papírovou“ formu zpracování „zásad“ a „elektronickou“ formu promítanou na semináři ve tvaru tabulek.

#### 9.1 Obsah prezentace hlavních aspektů „zásad“ („papírová“ forma)

- 1 Spravedlivé tržní dopravní prostředí
  - 1.1 Schéma přístupu pro tvorbu spravedlivého dopravního prostředí
  - 1.2 Absolutně spravedlivé prostředí v celé EU
  - 1.3 Relativně spravedlivé dopravní prostředí pro konkurenci mezi druhy dopravy v rámci státu
- 2 Relativně spravedlivé dopravní prostředí v ČR. „Zásady“ pro „harmonizaci“
  - 2.1 Tři úrovně „zásad“ pro tvorbu relativně spravedlivého dopravního prostředí v ČR
  - 2.2 „Harmonizace“



- 2.3 Hlavní faktory narušující „harmonizaci“ v ČR
- 2.4 Podpory narušující sice spravedlivé dopravní prostředí, ale řešitelné formou „harmonizace“
- 2.5 Problematika finančních podpor
- 2.6 Vlivy přímé podpory na „harmonizaci“. Schéma
- 2.7 Hlavní nástroje pro „harmonizaci“
- 2.8 „Zásady“ pro všechny druhy dopravy
- 2.9 „Harmonizace“ tržního prostředí mezi druhy dopravy, mezi dopravci, resp. mezi uživateli dopravních infrastruktur
- 2.10 „Harmonizace“ tržního prostředí pro dopravce v každém druhu dopravy
- 2.11 Tarifní systém
- 2.12 Sazby „zpoplatnění“ v tarifních systémech
- 2.13 Blokové schéma uspořádání vybraných „zásad“ pro formy realizací
- 2.14 Posouzení „zásad“
- 3 „Zpoplatnění“ uživatelů pozemních komunikací v ČR
  - 3.1 Formy „zpoplatnění“
  - 3.2 „Zásady“ „zpoplatnění“
  - 3.3 Výpočty „zpoplatnění“
- 4 Struktura klíčových harmonizačních opatření
- 5 Možnosti uplatnění českých silničních dopravců na evropském dopravním trhu (příloha 7)

## 9.2 Promítané „tabulky“ pro posouzení návrhu „zásad“ („elektronická“ forma)

### Vstupní úvahy

#### Tržní prostředí

Rozlišuje se liberalizace dobovavního trhu, spravedlivé tržní prostředí v dopravě a harmonizace dopravního trhu.

#### Harmonizace dopravního trhu

- Vytvoření stejných podmínek (sjednocení) pro dopravce české a zahraniční.
- Vytvoření srovnatelných podmínek pro všechny druhy dopravy.
- Zajištění stejných podmínek pro jednotlivé dopravce v rámci každého druhu dopravy.

#### Liberalizace dopravního trhu

Úplné liberalizaci dopravního trhu brání některé prvky harmonizace diktované politickou vůlí a zájmy celé společnosti.

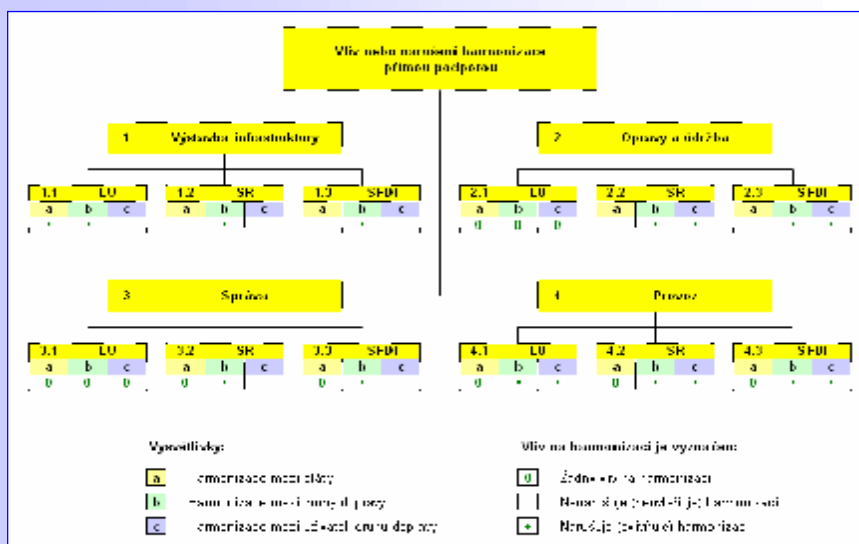
#### Spravedlivé tržní (konkurenční) prostředí

Konkurenční prostředí podporuje možnost volby, a pro uživatele dopravní infrastruktury získání odpovídající kvality přepravy za vynaložené finanční prostředky.

Je třeba zajistit nejen pokrytí poptávky po přepravě, ale i širší ekonomické cíle a respektování sociálních a politických aspektů.

„Spravedlivé prostředí“ není jednoznačně definováno „harmonizací“.

### Vliv přímé podpory na harmonizaci



## Zásady pro vytvoření spravedlivého prostředí dopravního trhu

Problematika má tyto úrovně

- finanční potřeby,
- finanční zdroje,
- systém tarifkace a velikost sazeb („zpoplatnění“),
- omezující podmínky dané předpisy EU pro financování a dotace.

## Predikce finančních potřeb a reálných zdrojů dopravní infrastruktury

**Celkové potřeby do dopravní infrastruktury od roku 2005 (mld. Kč)**

Druh infrastruktury	Kapitálové výdaje do ukončení výstavby	Z toho do roku 2010	Běžné roční výdaje
silniční	670,3	506,6	23,5
železniční	326,9	198,0	8,1
vnitrozemské vodní cesty	59,9	12,0	0,1
letišťe	5,9	5,9	-
<b>Celkem</b>	<b>1 063,0</b>	<b>722,5</b>	<b>31,7</b>

**Očekávané celkové možné finanční zdroje podpor do dopravní infrastruktury (mld. Kč)**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
SFDI	37,5 - 49,9	38,8 - 53,2	25,0 - 46,4	26,2 - 50,3	27,8 - 53,3	29,4 - 56,2
Státní rozpočet	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3
Úvěry	20,4	17,9	21,7	12,2	8,2	4,2
Fondy EU	6,4	8,5	10,5	11,2	12,0	12,0
Ostatní zdroje	11,3	11,4-21,4	11,5-23,5	21,8-27,8	21,9-25,9	22,0-26,0
<b>Celkem</b>	<b>75,7 - 88,1</b>	<b>76,7- 101,1</b>	<b>68,9-102,3</b>	<b>71,6-101,7</b>	<b>70,1 - 99,6</b>	<b>67,9 - 98,7</b>

## Predikce finančních potřeb a reálných zdrojů dopravní infrastruktury

### Očekávané reálné objemy souhrnu finančních zdrojů do dopravní infrastruktury (mld. Kč)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Objem podpor</b>	80	85	82	78	76	74

### Očekávané reálné objemy investic do dopravní infrastruktury (mld.Kč)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Objem investic</b>	62	68	69	64	61	59

## System tarifikace a velikosti sazeb („zpoplatnění“)

- **System tarifikace**

Systemem tarifikace rozumíme třídění různých daní a poplatků uživatelů druhů dopravních infrastruktur.

Není jednotný ve státech EU a bude obtížné až nemožné vytvořit jednotný system tarifikace pro všechny druhy dopravy v ČR.

- **Sazby („zpoplatnění“)**

Zpoplatněním rozumíme velikosti sazeb různých daní a poplatků, představovaný příjem do Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), do státního a do krajských rozpočtů. Příjmy ze zpoplatnění by se měly vracet do druhů dopravních infrastruktur, kde vznikly.

## System tarifikace

- Tarifním systémem rozumíme soubor nástrojů státu na tvorbu a výběr poplatků a daní „zpoplatnění“ od uživatelů dopravních infrastruktur, tedy právnických subjektů (v podstatě dopravců) i fyzických subjektů (v podstatě jen v silniční dopravě).
- Sazby v jednotlivých druzích tarifikace jsou zdrojem příjmu, který se ve větší či menší míře vrací zpět do dopravy.
- Jednotlivé druhy tarifikace mají různé dopady na entity uživatelů dopravních infrastruktur. Je tedy třeba hledat kompromis. Při tom je zřejmé, že nelze vytvořit jednotný tarifní systém platný pro všechny státy EU, dokonce ani „univerzální“ systém pro všechny druhy dopravy v jednom státu.

## Tarifikace založená na marginálních nákladech

### Marginální náklady

jsou přírůstkové variabilní náklady vztažené na vozidlo nebo na jednotku dopravy používající dopravní infrastrukturu.

### Krátkodobé marginální náklady

jsou vázány na používání existujících dopravních infrastruktur jednotkovým dopravním prostředkem (jedno vozidlo, jednotka dopravního prostředku) nad současný stav dopravy. Obsahují přírůstek nákladů na údržbu, opravy a provozování dopravní cesty.

Založit tarifikační systém na krátkodobých marginálních nákladech je logickým, ale obtížně realizovatelným záměrem.

### Dlouhodobé marginální náklady

jsou založeny na nákladech pro budoucí zvýšení kapacit dopravních infrastruktur vyvolané větším nárůstem dopravy. Po realizaci investic na rozšíření kapacit dopravních cest se stanou náklady variabilními, tj. krátkodobými marginálními náklady.

## Tarifikace založená na průměrných nákladech

Průměrné náklady jsou celkové infrastrukturní náklady dělené mírou produkce, jako jsou vozokilometry nebo hodiny využívání infrastruktury. Indikují náklady za využívání infrastruktury jednotkou dopravy.

Jsou specificky důležité na pokrytí celkových nákladů (fixních a variabilních).

Jedná se o dosti jednoduchou metodu tarifikace, ale může vést k znevýhodnění některých dopravců, kteří mají nízké marginální náklady (např. malá silniční vozidla).

## Sazby zpoplatnění v tarifních systémech

### Hlediska

- Limity (meze) stanovené předpisy EU.
- Vlivy dopravního prostředku na poškozování a opotřebování dopravní cesty, a marginální náklady na zvyšování kapacity, a na nárůst nároků na opravy a na údržbu.
- Vyvolávání externích nákladů dopravním procesem.
- Platby za zvýšený komfort (např. dálniční známky či mýtné).
- Ekonomická únosnost pro plátce.
- Sociální a politická přijatelnost pro veřejnost a pro státní politiku.

### Suma příjmů ze zpoplatnění

by víceméně měla krýt náklady na správu, opravy a na provozování dopravních infrastruktur, a částečně i na jejich výstavbu a modernizaci (včetně zvyšování kapacit stávající dopravní infrastruktury).

**Příjmy by se měly vracet tam, kde vznikly.**

## Státní resp. veřejné podpory

- **Státní resp. veřejná podpora určitých infrastruktur**

Stát finančními podporami investic ovlivňuje konkurenční schopnost určitého druhu dopravy. Přesunuje výnosy z jednoho druhu dopravy na jiný, nebo přímo využívá možnosti státního rozpočtu.
- **Státní resp. veřejná podpora ekologicky příznivých doprav**
  - Financování nebo dofinancování výstaveb, modernizací a odstraňování zanedbání dopravní infrastruktury rozdílně pro druhy dopravy.
  - Financování nebo dofinancování staveb či opatření na ochranu životního, zejména obytného prostředí.
  - Legislativní opatření na internalizaci salda externích nákladů a externích výnosů dopravy.
  - Jiné, doposud nedefinované formy.
- **Státní resp. veřejná podpora dopravy ve veřejném zájmu - základní dopravní obslužnost a jiné podpory ve veřejném zájmu**
  - Doprava ve veřejném zájmu je definována v zákoně 111/1994 Sb. o silniční dopravě a v zákoně 266/1994 o dráhách a jeho novel
  - Jedná se o současnou povinnost státu vůči obyvatelům, a nelze si představit, že by v dohledné době mohla zaniknout. Ovlivňuje však nepříznivě absolutní spravedlnost dopravního trhu. Na některých trasách může příznivě ovlivňovat ekonomiku některých silničních dopravců.

## Omezující podmínky dané předpisy EU pro financování a dotace

Kromě omezení dané ekonomickými, sociálními a politickými aspekty v ČR, soubor doporučených a zejména závazných dokumentů dává meze pro tvorbu variant různých zpoplatnění uživatelů dopravních infrastruktur, zejména pozemních komunikací.

Výzkumná zpráva obsahuje řešitelem upravené výtahy (včetně jeho připomínek) z vybraných dokumentů EU uvedených v příloze výzkumné zprávy.

## Některé kvantifikace z dokumentů EU v úpravě řešitele

Externí a infrastrukturní náklady těžkých nákladních vozidel za 100 km jízdy na dálnici s malým provozem (EUR)

Druh nákladů	Průměrné rozpětí
Znečištění ovzduší	2,3 – 15
Změna klimatu	0,2 – 1,54
Infrastruktura	2,1 – 3,3
Hluk	0,7 – 4,0
Dopravní nehody	0,2 – 2,6
Kongesce	2,7 – 9,3
<b>Celkem</b>	<b>8,2 – 35,74</b>

Příklady nákladů a poplatků pro těžká nákladní vozidla za 100 km jízdy na dálnici s malým provozem (EUR)

Celkové náklady (externí a infrastrukturní)	Průměrné celkové poplatky	Průměrné infrastrukturní poplatky	Poplatky plánované v Německu	Poplatky realizované ve Švýcarsku
8 – 36	12 – 24	8,3	13	36

## Pozemní komunikace - EU

**Směrnice 1999/62/ES o zpoplatnění těžkých silničních nákladních vozidel za použití určitých infrastruktur**

### Názor řešitele

*Tato pro nás závazná směrnice, stanovující spodní mez daní z vozidel podle jejich celkové hmotnosti, počtu náprav a způsobu odpružení, má tyto nedostatky:*

- sazby daní pro dva způsoby odpružené hnací nápravy jsou stanoveny jen pro hnací nápravy, ale vertikální účinky na vozovku mají všechny nápravy,
- skoky sazeb z jednoho typu odpružení na druhý jsou stejné jako skoky sazeb mezi kategoriemi hmotnosti což je nelogické z toho důvodu, že vertikální účinky na vozovku rostou s třetí až čtvrtou mocninou nápravového tlaku,
- sazby daní pro největší hmotnostní kategorie jsou stejné jako pro nižší kategorie,
- poměry sazeb daní se pro způsoby odpružení „převrací“ podle počtu náprav, což není logicky zdůvodněno, neboť „ve hře“ je jen hnací náprava.



## Pozemní komunikace - řešení

### **Zásady**

Sazby silničních daní (daní z vozidel) musejí být stanoveny stejné nebo nad hodnotami uvedenými ve Směrnici 1999/62/ES.

Výše sazeb bude nutno nově upravit podle agresivních účinků vozidla na vozovku, jeho četnosti v dopravním proudu (opakované zatížení) a vyvolaných nákladech na opravy vozovek.

Uvedená Směrnice také stanovuje závazné maximální roční částky uživatelských poplatků, včetně správních nákladů na infrastrukturu pozemních komunikací a to pro silniční vozidla v klasifikaci EURO. Uvedené hodnoty bude třeba respektovat při sumarizaci daní a poplatků.

## Železnice

Evropská unie podporuje oživení železniční dopravy. Návody na revitalizaci železnic jsou uvedeny v různých dokumentech EU.

V nich uvedené základní myšlenky se týkají zejména:

- vytvoření železnice nového typu,
- analýzy poklesů výkonů nákladní železniční dopravy,
- formulování zásad pro oživení železnic,
- souboru finančních problémů a jejich řešení,
- otevření přístupu na infrastrukturu,
- zlepšení veřejné služby,
- integrování národních systémů,
- zohlednění sociálních aspektů.

## „Ekologická daň“ z dopravy

### Externí náklady dopravy a externí výnosy dopravy

#### Dopravní procesy

- vyvolávají externí náklady  
(znečišťování ovzduší, změna klimatu, hluk;  
poznámka: zařazování vlivu na infrastrukturu a na dopravní nehody  
nepovažujeme za externí účinky)
- vytvářejí externí výnosy

#### Internalizace

Při uvažované internalizaci externích nákladů (zejména silniční dopravy), je třeba pracovat se **saldem** (rozdíl externích nákladů a externích výnosů).

K dispozici jsou orientační měřené (jednotkové) externí náklady pro každý druh dopravy a externí výnosy (ve variantách) silniční dopravy.

## Dopravní politika ČR

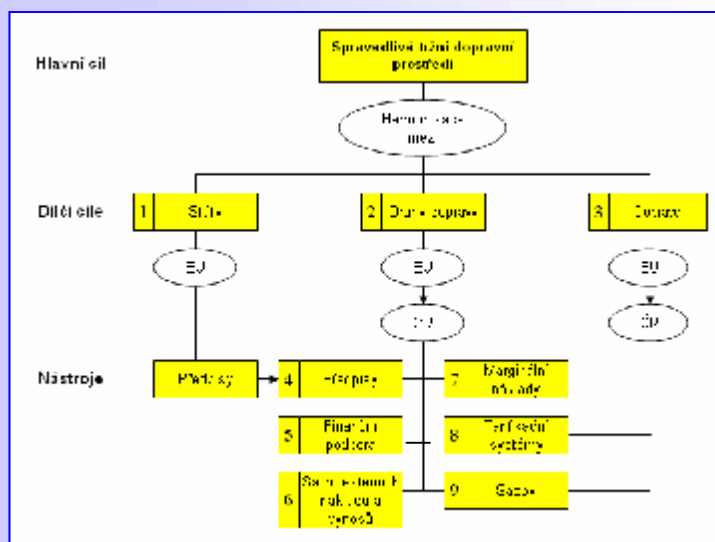
Harmonizaci dopravního trhu je třeba v dopravní politice ČR zohlednit ve dvou sférách:

- spravedlivý přístup k dopravnímu trhu,
- finanční politika státu, zejména vytvoření tarifního systému a sazeb v něm, a hrazení definovaných nákladů státem, resp. veřejnou sférou.

Posuzování priorit podporování druhů dopravy by mělo respektovat tyto skupiny kritérií (jednotlivá kritéria jsou definována a existují jejich expertně stanovené váhy):

- spolehlivost přepravy,
- význam pro společnost,
- ekologické aspekty,
- mezinárodní aspekty,
- ekonomický efekt.

## Blokový diagram pro strukturování „zásad“ na tvorbu spravedlivého tržního prostředí v dopravě



## Vymezení možnosti vytvoření spravedlivého tržního prostředí

- **Absolutně spravedlivé prostředí v celé EU** nelze vytvořit jen na úplně liberalizovaném dopravním trhu.
- **Relativně spravedlivé prostředí** pro konkurenci mezi *druhy dopravy v rámci státu* lze vytvořit.
- **Relativní spravedlnost tržního prostředí pro dopravce v každém druhu dopravy** lze poměrně dobře zajistit a to vytvořením logického tarifního systému a stanovení sazeb (daní a poplatků) v každém z nich. Pro hledání optimální varianty sazeb je vhodné použít počítačový model.

## Strukturování „zásad“

### Tři úrovně „zásad“

- „Zásady“ jež je nutné respektovat na základě předpisů EU.
- „Zásady“ k možnému začlenění do dopravní politiky ČR.
- „Zásady“, které budou začleněny do algoritmu počítačového (PC) modelu „ESD“.

### Členění „zásad“ pro všechny druhy dopravy

- Všeobecná pravidla pro harmonizaci.
- Systémy tarifikace.
- Sazby v systémech tarifikace.
- Státní či veřejné podpory.

## Všeobecná pravidla „zásad“

### Faktory

- „Zpoplatnění“
  - tarifní systém,
  - sazby v tarifním systému.
- **Státní resp. veřejná podpora**
  - určitých infrastruktur,
  - doprav ekologicky příznivých,
  - dopravy ve veřejném zájmu,
  - ochrany životního prostředí.

## Počítačový model „EDD“

PC model „EDD“ (Ekonomika Druhy Dopravy) má informační charakter. Neumožňuje práci s variantami. Umožňuje posuzování finančních potřeb a zdrojů infrastruktur druhů dopravy, apriorně do modelu vložených z klávesnice uživatelem modelu.

Prohlížení tabulek a podílových grafů umožňuje posuzovat „míry spravedlnosti“.

Každý rok má samostatnou tabulku.

## Počítačový model „EDD“

**Tab. 1.1** Infrastruktury druhů dopravy  
Potřeby a zdroje (varianta I)  
Rok: 2006

Druh infrastruktury		Potřeby		Zdroje		Podíl potřeb celkem (%)	Podíl zdrojů celkem (%)
		mil. Kč	mil. Kč	mil. Kč	mil. Kč		
Pozemní komunikace	kapitálové výdaje	1,3 714	18 491	713	1,47	20,1	2,0
	údržbové výdaje	7 078	7 207	1 791	7,4	8,7	8,7
Železnice	kapitálové výdaje	20 493	10 000	17 711	29,6	20,1	20,1
	údržbové výdaje	8 838	7 070	1 118	7,7	7,8	7,8
Vnitřní vodní cesty	kapitálové výdaje	1 101	5 000	2 112	2,6	3,8	3,8
	údržbové výdaje	52	5 000	2 058	0,1	3,8	3,8
Letiště	kapitálové výdaje	474	20 000	42 394	0,6	10,7	10,7
	údržbové výdaje	171	10 000	6 395,1	0,3	7,8	7,8
Býpravní infrastruktura celkem		30 390	121 240	111,3	10,1	10,1	10,1

Procento zdrojů označených modrými čísly je pouze orientační, protože v tabulce jsou uvedeny pouze údaje o potřebách a zdrojích, které jsou v tabulce uvedeny. Modrá čísla jsou pouze na monitoru.

Procento zdrojů označených modrými čísly je pouze orientační, protože v tabulce jsou uvedeny pouze údaje o potřebách a zdrojích, které jsou v tabulce uvedeny. Modrá čísla jsou pouze na monitoru.

Modrá čísla jsou pouze na monitoru.

Modrá čísla jsou pouze na monitoru.

## Počítačový model „ESD“

- PC model „ESD“ (**E**konomika **S**ilniční **D**oprava) je systémem na podporu rozhodování. Umožňuje tvorbu variant z klávesnice uživatelem modelu a dopočítává důsledky zvolené varianty.
- Buňky v tabulkách obsahují buď volitelné údaje, nebo vzorce a odkazy do nichž uživatel nemá přístup.

## 9.3 Věcné posouzení návrhu „zásad“

### 9.3.1 Dva soubory informací

Vytvoření dvou separátních souborů má logiku v tom, že:

- textový soubor je zpracován na základě kladného stanoviska hodnotitelské komise v roce 2004 k první etapě řešení projektu s vědomím, že obsahuje excerpované a upravené formulace z různých dokumentů EU různé závaznosti; informace jsou logicky seřazeny a formálně jednotně prezentovány,
- tabulkový soubor obsahuje jednak některé informace z textového souboru, jednak zejména poznatky z tvůrčího řešení projektu.

### 9.3.2 Textový soubor

Textový soubor je obsažen v kapitolách 3 až 7.

Strukturování informací od obecného ke specifickému je logické. Důležité jsou zejména číslované informace. Textový soubor má v některých odstavcích částečné opakování informací, aby každý odstavec obsahoval potřebné údaje k samostatnému využití, bez nutnosti odkazů.

### 9.3.3 Tabulkový soubor

Soubor tabulek, které jsou výsledkem procesu řešení projektu, byly upraveny pro projekci k odborné diskuzi. Heslovité texty jsou v české a v anglické mutaci.

## 9.4 Posouzení možnosti či nemožnosti vytvoření jednotného tarifního systému

Posouzení plyne z informací obsažených v předchozích kapitolách. Je zřejmé, že jednotný tarifní systém závazný pro státy EU a pro všechny druhy dopravy nelze v současnosti vytvořit.

Do jisté míry lze vytvořit částečně koherentní tarifní systém platný v ČR pro silniční a pro železniční dopravu.

V ČR však lze vytvořit separátní tarifní systémy pro silniční dopravu a pro železniční dopravu, s některými shodnými logickými prvky.

---

Poznámka:

Vytvoření, v mezích možností, jednotného tarifního systému ještě neznamená sjednocení sazeb (cen, tarifů), které do značné míry bude určovat konkurenční dopravní prostředí.

---

## 9.5 Návrh „zpoplatnění“ uživatelů pozemních komunikací

Tento bod přiřazujeme k „zásadám“ pro harmonizaci dopravního trhu, neboť harmonizace silniční dopravy v rámci EU tvoří a bude tvořit velké problémy.

Současná legislativa ČR řeší formy „zpoplatnění“, částečně i jejich kvantifikace.

Pro optimalizaci „zpoplatnění“ uživatelů pozemních komunikací byl vypracován počítačový model „ESD“ – Ekonomika silniční dopravy (viz odstavec 10.2 a příloha 5).

Poznámka:

V návrhu „zpoplatnění“ v PC modelu „ESD“ nejsou zohledněny salda externích nákladů a externích výnosů silniční dopravy a splnění požadavků na kategorie vozidel EURO.

Není provedena kvantifikace možných finančních zdrojů protože chybějí podklady.

„Zpoplatnění“ má tyto formy:

- *Silniční daň v ČR<sup>1</sup> daň z vozidla ve státech EU*

Rozdíl mezi nimi je v tom, že silniční daň se platí ve státě, kde je příslušná infrastruktura pozemních komunikací, a daň z vozidla se platí ve státě, kde je vozidlo registrováno nebo kde sídlí jeho majitel.

Eventuální rovnítko mezi oběma pojmy (pokud je používáno) nemůže být chápáno jako rovnost matematická, ekonomická nebo legislativní. V ČR se přejde od silniční daně k dani z vozidla.

- *Dálniční známky*

Dálniční známky mají různou časovou hodnotu. I po zavedení výkonového mýtného budou po určitou dobu zachovány pro určité kategorie vozidel. Stejně vozidlo nemůže platit jak dálniční známku, tak i výkonové mýtné.

- *Výkonové mýtné*

Řešení je obsaženo v jiné studii pro MD ČR. Variantní výpočty sazeb byly provedeny.

- *Odvod části spotřební daně z pohonných hmot*

Spotřební daň zatěžuje ceny pohonných hmot a postihuje zejména uživatele pozemních komunikací. Současná praxe narušuje zásadu, že finance se mají vrátit do zdrojů, kde vznikly. Velikost odbodu části spotřební daně z pohonných hmot pro dopravu je záležitostí ekonomické politiky státu. PC model „EDD“ pracuje s různými variantami odvodu.

## 9.6 Návrh „zpoplatnění“ uživatelů železničních infrastruktur

Tento bod nepřirazujeme k „zásadám“ pro harmonizaci dopravního trhu. V podstatě se jedná o rovnocenný a spravedlivý přístup dopravců na železniční infrastrukturu, která je řešena legislativou ČR a EU.

## 9.7 Posouzení realizace „zásad“ z hlediska sociálních a politických dopadů

### 9.7.1 Sociální dopady harmonizace v silniční dopravě

Suma všech „zpoplatnění“ konečného uživatele pozemních komunikací musí respektovat horní meze sum daně Směrnicí 1999/62/EC.

Je důležité zvážit výše položek tvořících zpoplatnění dopravců v sousedních státech.

Pokud by sazby výkonového mýtného v položce „výkonové mýtné“ byly příliš vysoké, zejména pro kamiony, pak by:

- mohly vést k likvidaci zejména malých domácích dopravců,
- přesunu části zahraniční kamionové dopravy na nezpoplatněnou silniční síť, což je velmi nežádoucí.



---

Poznámka:

Vysoké sazby výkonového mýtného by u domácích dopravců mohly být kompenzovány v rámci položky „silniční daň“ (resp. „daň z vozidla“). Pokud bude silniční daň rigorózně přeměněna na daň z vozidla, pak bude nutné posoudit sazby použité v jiných, zejména sousedních státech EU. Přitom je nutné respektovat spodní hranice sazeb, předepsané Směrnicí 1999/62/EC, i když jsme si vědomi chyb v kvantifikacích, uvedených v této směrnici.

Přesunu části zahraniční kamionové dopravy na nezpлатněnou silniční síť lze podle stávající legislativy ČR a EU jen ztěžít zabránit. Řešení by bylo možné zpoplatněním zahraničních kamionů již při překročení hranice nějakou formou silniční daně, pokud by to bylo průchodné v EU.

Výpočet výkonového mýtného v závislosti na agresivitě vozidel na vozovky pomocí počítačového modelu „VM“ je uveden v příloze 6.

---

### 9.7.2 Politické dopady harmonizace v silniční dopravě

Je třeba trvale zajišťovat soulad všech opatření (legislativa, tarifní systém, daně a poplatky) v souladu s požadavky EU.

Jejich aplikace, mimo rámec závazných požadavků, na specifické podmínky v ČR, zejména dočasné, je nutno projednávat s příslušnými orgány EU.

Kritická je problematika „zpoplatnění“ uživatelů pozemních komunikací, zejména z těchto hledisek:

- silniční daň v ČR není relevantní s daní z vozidel v EU, a to ani formálně, ani sazbami; je třeba zvážit nové sazby ve formě daní z vozidel,
- časové dálniční známky jak z hlediska časových platností, tak i z hlediska výše cen, nejsou v současnosti v souladu se sousedními zeměmi; je třeba zvážit nové ceny dálničních známek v souvislosti se zavedením výkonového mýtného (vyložit dvoje „zpoplatnění“ téhož vozidla),
- výše sazeb výkonového mýtného vypočtené podle agresivních účinků vozidel na vozovky vyvolávajících značné náklady na prevenci a na odstranění „poškození“ vozovek, je abnormálně vysoké pro kamiony; politickým rozhodnutím je možné sazby upravit s ohledem na sousední státy a po projednání v orgánech EU. PC model „VM“ umožňuje stanovit sazby pro všechny kategorie vozidel a to různě pro dálnice a pro rychlostní silnice

### 9.7.3 Sociální dopady harmonizace v železniční dopravě

Zásadní restrukturalizace Českých drah byla již dokončena, a to v souladu s postupem restrukturalizace železničních podniků v členských státech EU. Bude však potřebné dále přijímat opatření na zdokonalování služeb a na dosažení efektivnější práce železnice v osobní i v nákladní dopravě.

Přijatá opatření se výrazně promítnou do ekonomické oblasti, která má přímý vliv na sociální oblast.

Poznámka:

Očekávaný dopad přijatých opatření:

- podstatně se zvýrazní obchodní angažovanost Českých drah a.s. na dopravním trhu, hlavně v mezinárodní dopravě i při získávání zpět přeprav ze silniční dopravy, tím se dosáhne zlepšení finanční možnosti v sociální oblasti,
- zásadním způsobem se zprůhlední finanční toky jak v podniku České dráhy a.s. zajišťující provoz, tak i ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty s hlavním zaměřením na modernizaci železniční infrastruktury včetně zajišťování její technické provozuschopnosti v dalších letech (za pomoci z EU); tím se také zefektivní vynakládání státních prostředků,
- dosáhne se vyrovnaného rozpočtu soukromé společnosti České dráhy a.s. a tím i výrazných úspor prostředků vynakládaných ze státního rozpočtu,
- dosáhnou se další úspory pracovníků v podniku České dráhy a.s. (v souladu se sociálním programem za účasti státu); toto opatření nemá kladný dopad do sociální oblasti, ale je nutné,
- lepší se přístup k fondům EU,
- umožní se vytvářet sdružení železničních podniků s vysokou konkurenční schopností na evropském dopravním trhu.

Státní intervence (včetně sociálního programu) by měly být uplatňovány jen na určité období, než se dosáhne požadovaného efektu. Stát by měl dočasně přispět na snížení provozních nákladů v kombinované nákladní dopravě a to do doby než se tento druh dopravy dostatečně rozvine. Výše státního příspěvku by měla být vyrovnána úsporami v oblasti zlepšování životního prostředí, snížením kongescí a nehod v silniční dopravě.

Harmonizace dopravního trhu nebude mít příznivé dopady do sociální oblasti, nebude-li stát výrazně podporovat železniční dopravu a přepravu.

#### 9.7.4 Politické dopady harmonizace v železniční dopravě

Tato problematika je v podstatě řešena v dopravní politice ČR a dopravní politikou EU.

Poznámka:

Zejména (pokud se tak již nestalo) z dokumentů EU:

- nezávislé postavení železničních podniků pokud jde o řízení, správu a vnitřní kontrolu správních, ekonomických a účetních záležitostí, které musí být vedeny odděleně od účtů státu; provozovatel infrastruktury bude mít odpovědnost za vlastní řízení, správu a vnitřní kontrolu; železniční podniky aktualizují své podnikatelské plány k dosažení finanční rovnováhy,
- organizační a účetní oddělení podnikání v dopravních službách od podnikání vztahující se k železniční infrastruktuře (buď v rámci jednoho, nebo dvou samostatných podniků) s tím, že veřejné prostředky nesmí být přesouvány z jedné oblasti do druhé,
- rovný a nediskriminační přístup na infrastrukturu všem podnikům poskytující železniční dopravní služby,
- dodržování bezpečnostních standardů železničními podniky,
- aplikování mechanismu ke snižování zadluženosti železničních podniků na úroveň, která by nepřekážela jejich zdravému finančnímu řízení,
- přístup na železniční infrastrukturu mezinárodním seskupením a členskými podniky za srovnatelných podmínek, zejména pro potřeby přepravy zboží mezinárodní kombinovanou dopravou,

- přístup na Trans-evropské železniční nákladní síť (TERFN) do 15.3.2008, (v ČR hlavní železniční koridory),
- umožnit železničním podnikům uzavřít s provozovatelem dráhy správní, technickou nebo finanční dohodu o užití dopravní infrastruktury, týká se to také svobodného a nediskriminačního přístupu ke kontejnerovým překladištím a přístavům.

Je potřebné zvážit všechny okolnosti pro výhledové možnosti vytvářet mezinárodní uskupení (sdružení) železničních podniků v rámci EU. Z hlediska polohy železniční sítě ČR, ve středu Evropy budou mít železniční podniky v ČR poskytující dopravní služby, velmi výhodné podmínky pro zapojení do mezinárodních uskupení.

Výrazné ekonomické přínosy ze strukturální harmonizace železničních podniků v ČR s podniky v EU lze očekávat až po jejich zapojení do budovaného integrovaného dopravního systému EU v souladu s evropskou dopravní politikou. Ekonomické dopady se potom více projeví formou zisků také u železničních podniků v ČR.

V souladu s odst. (3) čl. 10 směrnice č. 2001/12/EC je třeba formálně a technicky zajistit přístup na Transevropskou železniční nákladní síť (TERFN) také na území ČR; tato síť se kryje (z hlediska napojení na železniční síť SRN a Rakouska) s hlavními železničními koridory a osnovou transevropských sítí na území ČR.

## **9.8 Posouzení realizace „zásad“ pro harmonizaci dopravního trhu z mezinárodního hlediska**

Jedná se o tři formy:

- závazné řešení z hlediska harmonizace s předpisy EU, s možností projednání krátkodobých výjimek,
- kompromisní řešení na základě jednání se sousedními zeměmi,
- možnosti „zpoplatnění“ zahraničních silničních dopravců za užívání celé sítě pozemních komunikací (zahraniční dopravci platí daň z vozidla v místě registrace vozidla, což nezohledňuje náklady a není ekonomickým přínosem na prevenci a odstraňování poškození vozovek na nižších třídách silnic. To má značný význam jednak pro příhraniční dopravu, jednak proto, že zavedením vysokého výkonového mýtného se přesune část kamionové dopravy na paralelní nezpoptatněné silnice.)

Opakujeme:

*Absolutně spravedlivé prostředí dopravního trhu pro všechny druhy doprav, jednotné pro všechny státy EU nelze v krátkodobém horizontu vytvořit. Lze však pracovat na stejných podmínkách přístupu na trh a využívání dopravních infrastruktur. Ve verbální sféře se tak již děje na úrovni EU.*

## 10 Vytvoření počítačového modelu umožňujícího dopočítávání důsledků variant kvantifikací „zpoplatnění“

(DC005)

Zadání projektu splňuje základní počítačový (PC) model „EDD“ – Ekonomika druhů dopravy.

Nad rámec zadání projektu byl vytvořen další PC model „ESD“ – Ekonomika silniční dopravy. PC model „ESD“ vyplynul ze specifických potřeb „zpoplatnění“ silniční dopravy a její infrastruktury. Analogický problém v železniční dopravě v podstatě neexistuje.

K závěrečné výzkumné zprávě tohoto projektu je připojen PC model „VM“ – Výkonové mýtné, který byl vyžádán MD ČR jako samostatná rychlá studie. Výpočet sazeb výkonového mýtného patří do „harmonizace“ dopravního trhu, a proto ho duplicitně vřazujeme i do tohoto projektu.

PC modely zde prezentujeme v orientační formě. Rozhodující je práce uživatelů s PC modely, tedy jejich elektronická forma.

Pro základní PC model „EDD“ je vypracován manuál, který je uveden v příloze 4.

Tabulky a ukázka grafů z PC modelu „EDD“ včetně orientačních vstupních kvantifikací na úrovni znalostí v polovině roku 2005 jsou uvedeny v příloze 4.

Tabulky včetně orientačních vstupních kvantifikací v PC modelu „ESD“ jsou v příloze 5.

Pro PC model „VM“ je dán souhlas zadavatele s prezentací strukturování modelu a výpočtů vztahů mezi agresivními účinky kategorií vozidel na vozovky. Údaje jsou v příloze 6.

### 10.1 Seznam tabulek v PC modelu „EDD“ - Ekonomika druhů dopravy (viz přílohy 3 a 4)

Soubory tabulek v PC modelu „EDD“ se týkají všech druhů dopravy (dopravních infrastruktur).

Soubor tabulek A se týká celé dopravní infrastruktury. Kvantifikace jsou závislé na dopravní politice, na různých finančních zdrojích a na predikcích potřeb.

Soubor tabulek B se týká jednotlivých druhů dopravy. Tabulky se otvírají po zvolení roku nebo pětiletého období podle tabulek v souboru. Tabulky pod B1 umožňují rozdělení finančních zdrojů kvantifikovaných v tabulkách A na jednotlivé druhy dopravy. Tabulky pod B2 umožňují dělbu finančních zdrojů podle zvolených podílů (%) pro jednotlivé druhy dopravy.

Tabulky v souboru B umožňují posoudit relativní spravedlnost podpory druhů dopravy. Jsou nástrojem pro kvantifikace při harmonizaci mezi druhy dopravy.

- Tab. A1 - Tvorba variant ročních finančních potřeb podle variant rozvoje celé dopravní infrastruktury (mil. Kč)
- Tab. A2 - Tvorba variant finančních potřeb pro pětiletá období podle variant rozvoje celé dopravní infrastruktury (mil. Kč)
- Tab. A3 - Tvorba variant ročních finančních zdrojů pro celou dopravní infrastrukturu (mil. Kč)
- Tab. A4 - Tvorba variant finančních zdrojů pro pětiletá období pro celou dopravní infrastrukturu (mil. Kč)
- Tab. A5 - Tvorba variant příjmů SFDI (mil. Kč)
- Tab. A6 - Matice variant pokrytí ročních potřeb celé dopravní infrastruktury variantami zdrojů (%)
- Tab. A7 - Matice variant pokrytí ročních potřeb celé dopravní infrastruktury pro pětiletá období variantami zdrojů (%)
- Tab. B1 - Potřeby a zdroje infrastruktur druhů dopravy - dělba podle nákladů (varianty II, b<sup>1)</sup>)
- Tab. B2 - Potřeby a zdroje infrastruktur druhů dopravy - dělba potřeb podle přidělených procent (varianty II, b<sup>\*)</sup>)

## 10.2 Seznam tabulek v PC modelu „ESD“ – Ekonomika silniční dopravy (viz příloha 5)

Soubory tabulek v PC modelu „ESD“ se týkají pouze pozemních komunikací.

Soubor tabulek A se týká vstupních predikovaných kvantifikací v návaznosti na PC model „EDD“.

Soubor tabulek B se týká variant souhrnu potřebných nákladů, (varianty I, II, III) a variant různých finančních zdrojů (varianty a, b, c).

Soubor tabulek C má jen podpůrný informační význam.

- Tab. A1 - Tvorba variant ročních finančních potřeb podle variant rozvoje celé dopravní infrastruktury (mil. Kč)
- Tab. A2 - Tvorba variant ročních finančních zdrojů pro celou dopravní infrastrukturu (mil. Kč)
- Tab. A3 - Matice variant pokrytí ročních potřeb celé dopravní infrastruktury variantami zdrojů (%)

<sup>1)</sup> Zvolená kombinace variant. Je možno vyvolat i jiné kombinace variant.

- Tab. B1 - Pozemní komunikace - potřeby (mil. Kč)
- Tab. B2 - Pozemní komunikace - zdroje (mil. Kč)
- Tab. C1 - Poruchy povrchu a konstrukce vozovky
- Tab. C2 - Pozemní komunikace orientační ceny stavebních prací (rok 2004)
- Tab. C3 - Agresivity "skupin vozidel" vyvolávajících nutnost stavebních prací na vozovkách (rok 2004)

### 10.3 Seznam tabulek v PC modelu „VM“ – Výkonové mýtné (viz příloha 6)

Soubory tabulek v PC modelu „VM“ se týkají jak způsobu výpočtu sazeb výkonového mýtného na základě pokrytí nákladů na druhy stavebních operací, vyvolaných agresivními účinky kategorií vozidel (v třídění podle sčítání dopravy), na vozovky dálnic a rychlostních silnic.

Soubory tabulek A a B obsahují výpočty pro dvě varianty očekávaných výběrů výkonového mýtného a jednu variantu C založenou na předpokladech potřebných ročních nákladů na vozovky dálnic a rychlostních silnic (varianty v tabulkách A1, B1 a C1 jsou volitelné z klávesnice počítače).

Souhrn tabulek M obsahuje kvantifikované porovnání variant modelem vypočtených hodnot a porovnání navržených sazeb výkonového mýtného se sazbami v Německu a v Rakousku, a informační porovnání s minimálními sazbami daně z vozidel podle směrnice EU a se sazbami silniční daně v ČR. Kvantifikace sazeb mýtného v souboru tabulek M mohou být prezentovány jen se souhlasem zadavatele.

- Tab. A1, B1, C1 - Podíly druhů stavebních prací na vozovkách na ročních nákladech
- Tab. A2a, B2a, C2a - Účinky na vozovky doplněných kategorií vozidel v třídění podle sčítání dopravy - bez zohlednění koeficientů významnosti z Tab. A1
- Tab. A2b, B2b, C2b - Přisouzení podílů druhům stavebních prací na vozovkách doplněným kategoriím vozidel v třídění podle sčítání dopravy - se zohledněním koeficientu významnosti z Tab. A1 a intenzity dopravy
- Tab. A3a, B3a, C3a - Agresivity kategorií vozidel na dálniční vozovky (D) a na vozovky rychlostních silnic (R) - bez zohlednění koeficientu významnosti z Tab. A1 - na celé délky D a R
- Tab. A3b, B3b, C3b - Agresivity kategorií vozidel na dálniční vozovky (D) a na vozovky rychlostních silnic (R) - se zohledněním koeficientu významnosti z Tab. A1 - na celé délky D a R

Tab. A4a, B4a, C4a - Agresivity kategorií vozidel na dálniční vozovky (D) a na vozovky rychlostních silnic (R) - bez zohlednění koeficientu významnosti z Tab. A1 - na 1 km

Tab. A4b, B4b, C4b - Agresivity kategorií vozidel na dálniční vozovky (D) a na vozovky rychlostních silnic (R) - se zohledněním koeficientu významnosti z Tab. A1 - na 1 km

Tab. M-AB1, M-CB1 - Varianty A, B a C výpočtů výkonového mýtného, založených na agresivitě kategorií vozidel na vozovky a návrh sazeb mýtného

Tab. M-AB2, M-CB2 - Porovnání navržených sazeb výkonového mýtného se sazbami v Německu a v Rakousku

Tab. M-AB3, M-CB3 - Porovnání navržených sazeb výkonového mýtného z hlediska relativních vztahů mezi kategoriemi vozidel

Tab. M-AB4, M-CB4 - Porovnání koeficientů různých sazeb z Tab. M-AB3, M-CB3

---

Poznámka:

Vypočtené sazby výkonového mýtného nesmějí být zveřejněny.

---

## **11 Implementace počítačového modelu na pracovišti zadavatele**

**(DC006)**

Implementace PC modelů „EDD“ a „ESD“ byla provedena ve dvou etapách.

Model „EDD“ byl implementován v říjnu 2005, model „ESD“ koncem roku 2005.

Údaje v bílých buňkách lze měnit jen za účasti autora modelů (SBP Consult, s.r.o.).

Údaje v zelených buňkách může uživatel modelu měnit z klávesnice počítače.

PC model „VM“ byl na pracovišti zadavatele implementován v srpnu 2005.

## **12 Výběr optimální varianty ve formě výstupu z počítačového modelu a provedení eventuálních korektur decizní sférou**

(DC007)

Výběr optimální varianty v PC modelu „EDD“ je založen na matici tří variant finančních potřeb dopravních sítí a třech variantách možných finančních zdrojů, a to jednak v jednotlivých rocích 2006 až 2010, jednak pro pětiletá období 2006 – 2010, 2011 – 2015, 2016 – 2020.

Uživatel PC modelu „EDD“ může v matici na tabulkách A6, A7 vybrat pro zvolený rok či období libovolnou kombinaci variant.

Posouzení vybraných variant je nejhodnější prohlížením grafů časových řad a sloupcových diagramů pokrytí potřeb finančními zdroji.

Řešitelé vybrali varianty pro zvolený rok 2007 (sloupcový diagram) a pro zvolené období 2011 – 2015 (časové osy). Prezentovány jsou pouze ukázky v grafické formě na obrázcích č. 1 a 2. Optimální je pokrytí potřeb varianty II variantou zdrojů b).

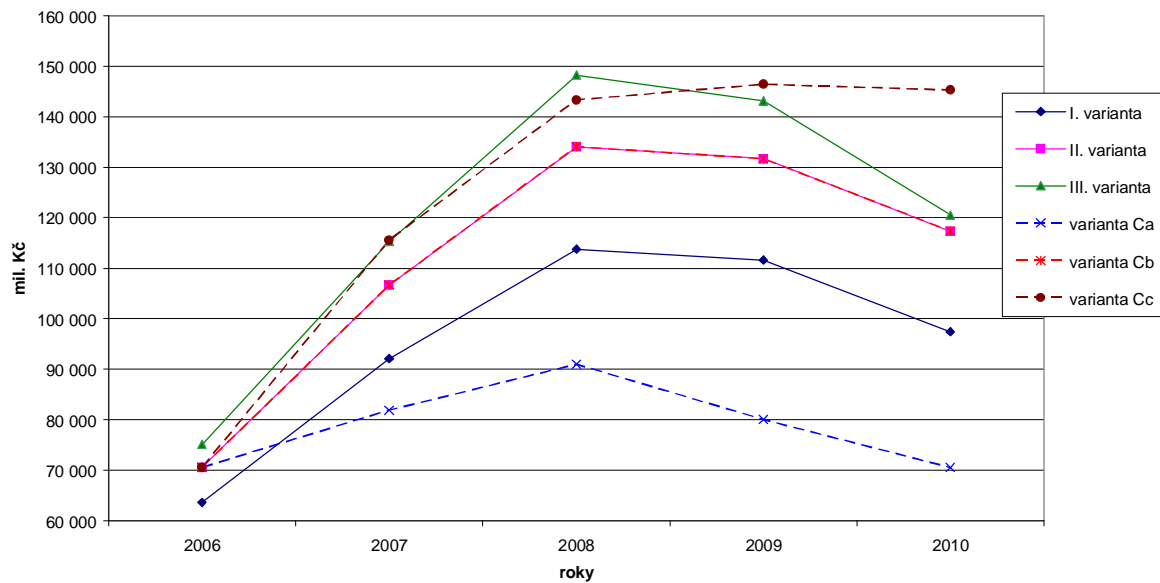
PC model „EDD“ umožňuje pro různé potřeby hledat pokrytí zdroji, nebo naopak, při daných zdrojích hledat míru jimi pokrytých potřeb.



Obr. 1

### Časová řada variant ročních finančních potřeb a zdrojů (z Tab. A1 a Tab. A3)

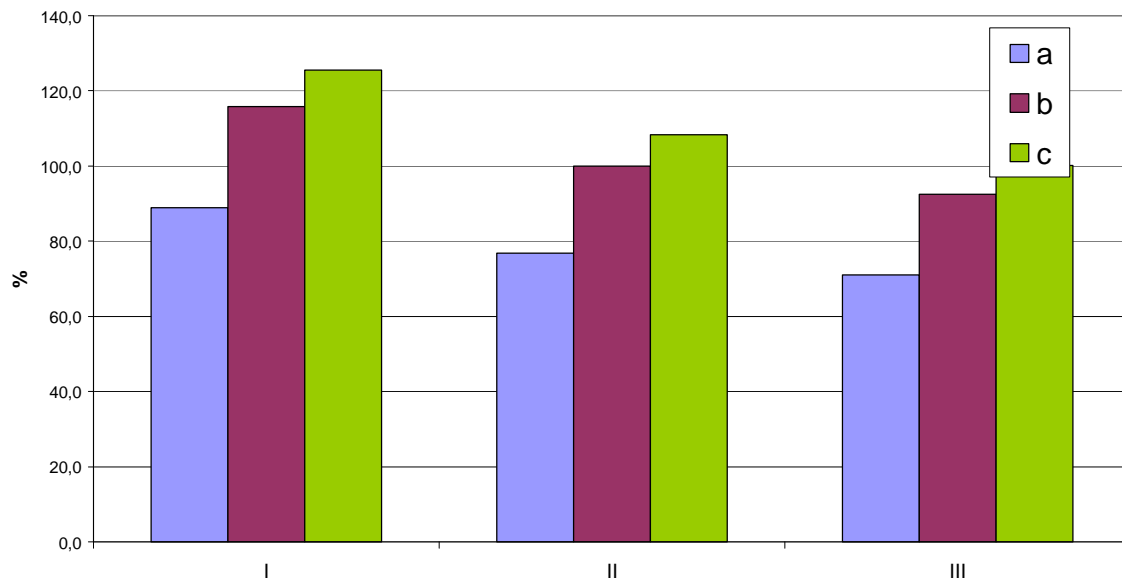
varianty potřeb: I, II, III      varianty zdrojů: a, b, c



Obr. 2

### Varianty pokrytí ročních potřeb celé dopravní infrastruktury v roce 2007 (z Tab. A6)

varianty potřeb: I, II, III      varianty zdrojů: a, b, c



## 13 Návrh realizace včetně harmonogramu

(DC008)

Návrh se týká realizace tohoto projektu, nikoliv alokací finančních prostředků v čase (kdy) a v prostoru (který druh dopravní sítě).

Alokacemi se zabývá paralelně řešený projekt „Rozvoj dopravních sítí v ČR do roku 2010 s výhledem do roku 2015“ (zadavatel MD ČR, řešitel SBP Consult, s. r. o.) a studie „Systém na podporu alokace finančních prostředků na investiční záměry druhů dopravy“ v podobě PC modelu (zadavatel SFDI, řešitel VŠE, Valex, SBP Consult, s. r. o.).

Návrh realizace včetně harmonogramu se týká tří odlišných produktů:

- Návrh „zásad“ pro harmonizaci dopravního trhu v ČR.
- Vypracování počítačových modelů „EDD“ a „ESD“ pro tvorbu variant pokrytí potřeb možnými finančními zdroji s možností preferencí určitých druhů dopravy v modelu „EDD“ v rámci harmonizace mezi druhy dopravy.
- Návrh neparagrafovaných znění legislativy ČR.

### § Návrh „zásad“

Realizace návrhu „zásad“ je možná v úpravě legislativy ČR a promítnutím do dopravní politiky ČR.

Pro obě formy realizace zásad nelze vytvořit závazný harmonogram, neboť příslušné návrhy musí být projednány ve vládě i v parlamentu, pokud budou vládou ČR předloženy.

Prvním krokem pro realizaci „zásad“ je jejich projednání hodnotitelskou komisí v roce 2006 a jejich následným přijetím zadavatelem – MD ČR.

### § PC modely „EDD“ a „ESD“

Realizace byla již provedena implementací modelů na pracovišti zadavatele – MD ČR v roce 2005.

Provedení korektur v PC modelu „EDD“ nebo „ESD“, budou-li vyžádány, provede řešitel následně ve spolupráci se zadavatelem projektu.

PC modely „EDD“ a „ESD“ jsou plně funkční a mohou být využívány zadavatelem, případně jinými subjekty na přání zadavatele. (PC model „VM“ byl již zadavatelem využit.)

PC model „EDD“ a doplňující PC modely „ESD“ a „VM“ jsou systémy na podporu rozhodování pracující s variantami řešení. Mají ekonomický charakter, což je sice pro harmonizaci dopravního trhu kritériem potřebným, nikoliv však postačujícím.

### § Návrh neparagrafovaných znění legislativy ČR

Realizace by mohla být provedena v období 2007 - 2009.

Zpracovaný návrh předpokládá realizaci „zásad“ pro harmonizaci dopravního trhu ve třech dokumentech s rozdílnými termíny, které lze předem stanovit jen orientačně:

- a) Dopravní politika ČR
- b) Nařízení vlády
- c) Zákoník dopravy

Připomínáme, že navržené úpravy legislativy ČR mají spíše formu principů než přesných formulací.

Do **Dopravní politiky ČR** se navrhuje vložit samostatný odstavec (viz kapitolu 14, odstavec 14.2 a.).

Znění odstavce a jeho projednání by mělo zajistit ministerstvo dopravy.

Realizace by mohla proběhnout v období 2007 - 2008.

**Nařízení vlády ČR** by mělo vycházet z vloženého odstavce do Dopravní politiky ČR. (viz kapitolu 14, odstavec 14.2 b.).

Návrh by mělo připravit a projednat ministerstvo dopravy.

Realizace by mohla proběhnout v období 2007 - 2008.

**Zákoník dopravy** by měl být kompatibilní s nařízením vlády, s respektováním legislativy EU. (viz kapitolu 14, odstavec 14.2 c.).

Realizace by mohla proběhnout v období 2008 – 2009.

## 14 Návrh legislativních úprav

(DC009)

### 14.1 Principy pro legislativní úpravy

Pro harmonizaci dopravního trhu je třeba upravit legislativu, případně mezinárodní smlouvy. Rozlišujeme harmonizaci mezi:

- a) státy v EU,
- b) druhy dopravy v ČR,
- c) mezi dopravci v jednotlivých druzích dopravy v ČR.

Řešení problémů „harmonizace“ návrhem „zásad“ je obsaženo zejména v kapitolách 3 až 9.

Ze „zásad“ definujeme principy na promítnutí do úpravy legislativy ČR, případně do mezinárodních smluv a do dopravní politiky ČR:

- Definování dělby finančních prostředků z veřejných zdrojů na druhy dopravy.
- Stanovení části odvodu spotřební daně z pohonných hmot do sféry dopravy a její dělby na druhy dopravy s maximálním respektováním požadavku, aby byly převážně alokovány tam, kde vznikla.
- Definování možnosti preferování ekologičtějších druhů dopravy v souladu s EU.
- Při internalizaci externích nákladů dopravy nepracovat jen s „náklady“, ale i s „výnosy“, tedy se saldem.
- Pro zpoplatnění uživatelů dopravních infrastruktur zavést jednotný tarifní systém, pokud to bude možné, a jednotné nebo preferenční sazby (ceny, tarify) v něm.
- Kritéria pro tvorbu sazeb v systémech tarifikace. Sazby jednak výrazně ovlivňuje dopravní trh, jednak decizní sféra má určité možnosti.

- Státní resp. veřejná podpora ekologicky příznivějších doprav.
- Státní resp. veřejná podpora vybraných doprav (zejména: základní obslužnost území, podpora osobní železniční dopravy, integrované dopravy, kombinované dopravy).
- Státní resp. veřejná podpora investic do dopravních infrastruktur.

## 14.2 Neparagrafovaný návrh legislativních úprav

### a) Dopravní politika ČR

Vládou ČR schválená Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 má definovanou strukturu priorit a cílů:

- Globální cíl
- Průřezové priority
- Specifické priority
- Specifické cíle
- Opatření
- Nástroje

Do Dopravní politiky ČR se navrhuje zapracovat samostatnou část s názvem „**Tvorba spravedlivého tržního prostředí v dopravě**“ v tomto možném členění a s navrhovanou náplní:

#### § Úvodní část

- Principy tvorby systému harmonizované tarifkace ekvivalentní pro všechny druhy dopravy.

#### § První kapitola

- Sazby<sup>\*)</sup> v tarifním systému respektující limity (meze) stanovené předpisy EU, speciálně pro dopravu silniční, železniční a vnitrozemskou vodní, a to tak, aby byly srovnatelné.

#### § Druhá kapitola

- Sazby<sup>\*)</sup> v tarifním systému pro obsluhu sídelních městských aglomerací (pro integrované dopravní systémy), pro dopravu leteckou (k terminálům) a pro dopravu námořní (k přístavům).

#### § Třetí kapitola

- Systém na podporu rozhodování pro tvorbu a hodnocení variant navrhovaných sazeb ve formě počítačového modelu se zohledněním dopravně-politických hledisek.

<sup>\*)</sup> Sazbami v tarifních systémech se rozumí různé druhy zpoplatnění (daně a poplatky) uživatelů dopravních infrastruktur. Nikoliv ceny za přepravu.

## § Čtvrtá kapitola

- Systém na podporu rozhodování při kvantifikování podílů státních, resp. veřejných dotací do dopravní infrastruktury a na podporu vybraných provozů v nákladech fixních (kapitálových) i v nákladech variabilních (běžných).

## § Závěrečná část

- Podíl odvodu ze spotřební daně z pohonných hmot určený pro sféru dopravy.
- Percentuálně kvantifikované finanční podpory ze SFDI pro jednotlivé druhy dopravy (v souladu se čtvrtou kapitolou).
- Výše účelově vázaných prostředků ve SFDI (podpora vybraným projektům), nebo přímo v příslušné kapitole státního rozpočtu, z hlediska celoevropského významu transevropských dopravních sítí (výše těchto prostředků koordinovat s přidělovacími zdroji z EU, které jsou určeny pro tyto sítě).
- Výše podpor pro intermodální dopravy, zejména v koridorech transevropských dopravních sítí a jejich provozní provázanost.
- Prostředky pro logistické technologie zejména s cílem zlepšit vytížení silničních vozidel a přístupy k železniční a vodní dopravě (zapracovat do státního rozpočtu).
- Marginální náklady u jednotlivých druhů dopravy na nezbytné zvýšení jejich stávající kapacity, jakož i vícenáklady na opravy a na údržbu dopravní cesty vyvolané zvýšenou intenzitou dopravy; parciálně stanovit i výše marginálních nákladů, které bude možné přesunout na uživatele dopravní cesty za podmínky, že se tím nenaruší relativně spravedlivé tržní prostředí.
- Harmonogram opatření (v příslušných etapách) k realizaci postupné harmonizace.

## § Přílohová část A (podklady pro zpracování navrhovaných legislativních opatření)

- Kvantifikace externích nákladů a jejich internalizace v měrných jednotkách pro druhy dopravy s odečtením měrných externích výnosů (měrná salda), které budou zapracovány do zpoplatnění uživatelů dopravních infrastruktur.
- Předpisy EU, platné a připravované, vztahující se k problematice tvorby spravedlivého tržního prostředí v dopravě, zejména ty, které definují možnou státní a veřejnou finanční podporu dopravě ve veřejném zájmu, s cílem jejich správného uplatnění v ČR, a to i z hledisek systémů sociálních politik v EU a v ČR, dále správného uplatnění pravidel pro dopravce i pro uživatele dopravních infrastruktur.
- Zásady pro uplatnění vyšších poplatků a cen v tarifním systému za použití dopravní cesty s vyšším komfortem nebo kvalitnějších dopravních prostředků.
- Závěry a navržená opatření přijatá na mezinárodních harmonizačních jednáních.

## § Přílohová část B

- Vstupní harmonizační podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, v souladu se „zásadami“ pro harmonizaci prostředí v dopravě ČR.

- Grafické znázornění úrovní vazeb mezi jednotlivými druhy dopravy (viz blokový diagram).
- Definované integrované dopravní systémy v sídelních aglomeracích a harmonizované možnosti jejich podporování.
- Podklady od MD ČR, MŽP ČR, MPO ČR, MF ČR, MPSV ČR, MMR ČR a krajských úřadů k jednotlivým druhům dopravy.

## b) Nařízení vlády

- Nařízení vlády s navrhovaným názvem „Tvorba harmonizovaného tržního prostředí v dopravě“ by měl být kompatibilní s navrhovaným doplněním Dopravní politiky ČR.
- Připravit a mezirezortně projednat.
- Navrhuje se toto uspořádání a naplnění částí a příloh.

### § Část I

- Účel a záměr pro dosažení harmonizovaných podmínek pro relativně spravedlivé tržní prostředí v dopravě ČR, se zdůrazněním celkových vazeb na jednotný dopravní trh EU.
- Ustanovení vztahující se na všechny druhy dopravy.
- Samostatná ustanovení pro dopravy železniční, silniční a vnitrozemské vodní.
- Samostatná ustanovení jednotných podmínek pro tvorbu relativně spravedlivého tržního prostředí. Paragrafové znění jednotlivých konkrétních legislativních ustanovení pro výstavbu a provoz integrovaných dopravních systémů v sídelních aglomeracích.
- Zvláštní ustanovení pro rozvoj transevropských dopravních sítí a provozu na nich, včetně podmínek provozních propojení.
- Zvláštní ustanovení z celoevropských hledisek pro dopravu leteckou a námořní, se zřetelem na podmínky obsluhy leteckých terminálů v ČR a námořních přístavů.
- Závěrečná ustanovení pro vazby na dopravní trh EU.

### § Část II

- Principy a členění jednotného tarifního systému.
- Projednání možností vytvoření jednotného tarifního systému v orgánech EU.
- Sazby (daně a poplatky) v druzích dopravy s respektováním jednotného tarifního systému, s vymezením doby jejich platnosti.
- Limity sazeb z předpisů EU.
- Kritéria pro zajištění harmonizace tržního dopravního prostředí jednak mezi druhy dopravy, jednak pro dopravce a uživatele dopravních cest v jednotlivých druzích dopravy.
- Speciální sazby v tarifním systému pro obsluhu sídelních městských aglomerací (pro integrované dopravní systémy).

- Zvláštní ustanovení pro sazby v tarifním systému pro dopravu leteckou (k terminálům) a pro dopravu námořní (k přístavům).

#### § Přílohová část

- Systém na podporu rozhodování v podobě počítačového modelu pro tvorbu a hodnocení variant sazeb v druzích dopravy v rámci jednotného tarifního systému.
- Návrh Nařízení vlády pro mezirezortní připomínkové řízení.

### c) Zákoník dopravy

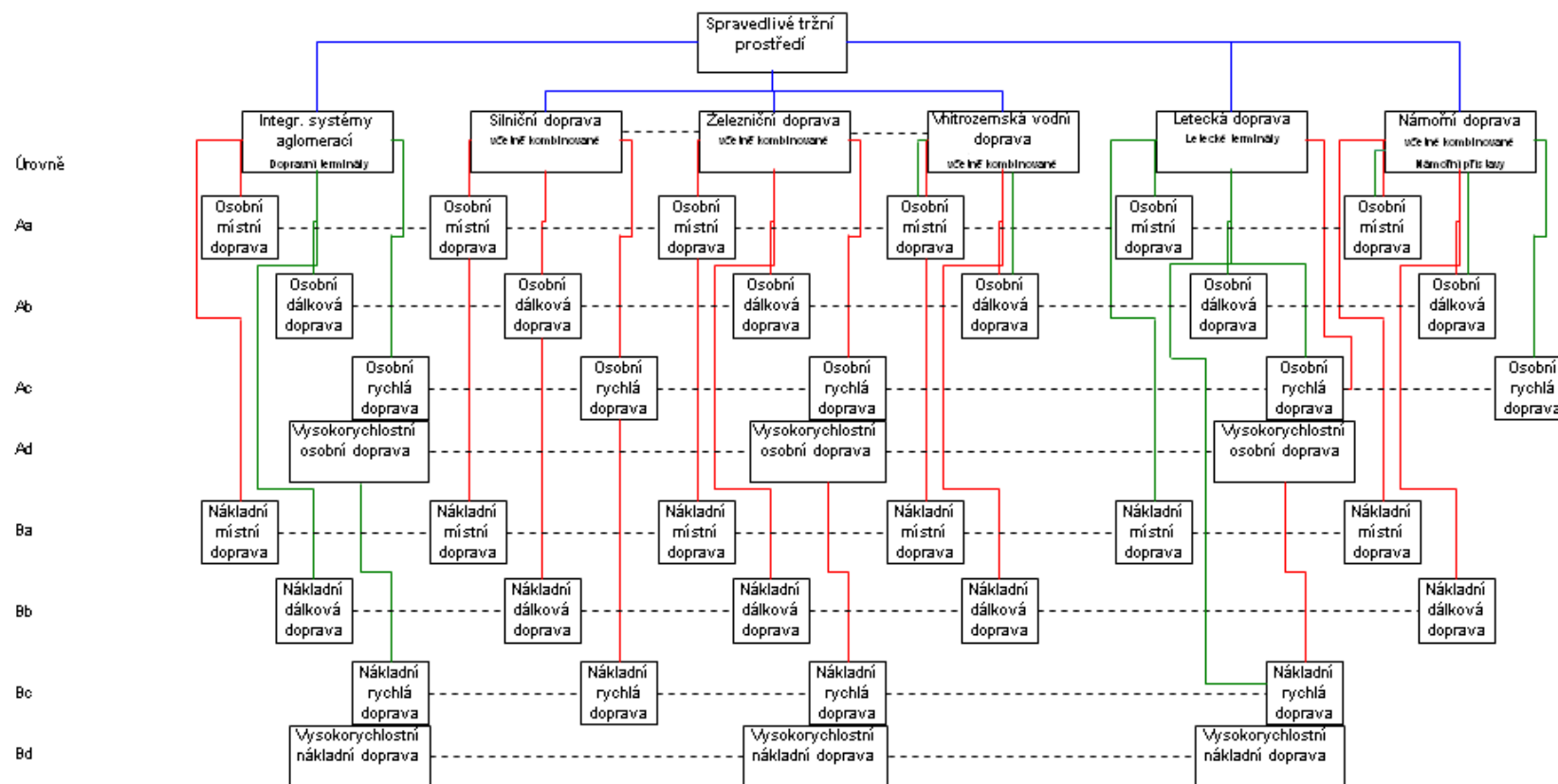
Tvorba spravedlivého tržního prostředí v dopravě je doposud v legislativě ČR uplatňována nesystémově a vyžaduje spolupráci více ústředních orgánů; proto se navrhuje legislativní úpravy zpracovat do samostatného zákona (charakteru „Zákoníku dopravy“). ČR zatím nestanovila jednotné podmínky pro více druhů dopravy.

Návrh „Zákoníku dopravy“ by měl vycházet z principů udržitelného rozvoje dopravy v ČR. Do něho by byly také přesunuty ze zákonů pro jednotlivé druhy dopravy ty části, které jsou shodné, a které budou rozšířeny o podmínky platné na jednotném dopravním trhu ČR a EU.

Zákoník dopravy by měl být kompatibilní s navrhovaným Nařízením vlády a s návrhem doplnění Dopravní politiky ČR.

## Blokový diagram pro doplnění "Dopravní politiky ČR"

Provázanost harmonizačních opatření na financování dopravních infrastruktur, zpoplatnění uživatelů dopravních cest a druhů dopravy



Legenda:   
— Konkurenční vazby   
— Výkonová doprava   
— Obslužná doprava   
 - - - - - Provázanost pro harmonizaci podmínek

Úroveň Aa, Ab: umožňuje dotaci do provozu dopravy ze státních a veřejných zdrojů   
 Úroveň Ba: umožňuje dotaci (snížení daní) při svozu kontejnerů silniční dopravou do kontejnerových terminálů železniční a vodní dopravy   
 Úroveň Ab, Ac, Bb, Bc: umožňuje dotaci EU do výstavby transevropských dopravních sítí   
 Všechny jednotlivé úrovně: vytvořit vždy pro příslušnou úroveň jednotné zpoplatnění za užívání dopravní infrastruktury jakož i harmonizované vkládání finančních prostředků do výstavby a údržby dopravní infrastruktury a tím zajistit relativně spravedlivé podmínky pro přístup dopravců na dopravní síť a trh



## **15 Aktualizace systémových úprav podle legislativních změna a aktualizace kvantifikací „zpoplatnění“ v počítačovém modelu**

(DC010)

Tato aktivita může být realizována až na základě připomínek hodnotitelské komise a uživatele modelů. Bude se týkat zejména PC modelů „EDD“ a „ESD“.

## **16 Uspořádání semináře ve spolupráci s francouzskou poradenskou firmou BCEOM k předmětné problematice na téma: Prostor a možnosti uplatnění českých dopravců na evropském dopravním trhu**

(DC011)

Seminář byl uspořádán a měl formu odborného projednání navržených „zásad“ a strukturování PC modelů „EDD“ a „ESD“.

Informace o navrhovaných „zásadách“ jsou v kapitolách 3 až 8.

## **17 Oponentura projektu a jeho převzetí zadavatelem**

(DC012)

Aktivity se týkají jednak odborné oponentury (viz odstavec 4.8), jednak přípravy na komplexní projednání hodnotitelskou komisí. Pro jednání hodnotitelské komise slouží tento projekt a jeho prezentace. Vyplněny jsou předepsané formuláře včetně stručné redakčně upravené zprávy.

Finální příprava pro hodnotitelskou komisi byla ukončena v prosinci 2005.

## **18 Závěr**

- Řešení tohoto projektu VaV bylo velmi náročné časově i odborně. Výsledky řešení vyvolají odbornou diskusi.
- Dokonalou harmonizaci dopravního trhu nelze jednoznačně a dokonale zajistit jednotně pro všechny druhy dopravy ve všech státech EU.
- Relativně spravedlivou harmonizaci mezi druhy dopravy v ČR lze zajistit. Relativnost je dána tím, že stát bude v rámci legislativy EU preferovat určité infrastruktury a určité druhy dopravy případně i určité přepravy.

- Absolutně spravedlivou harmonizaci lze zajistit pro dopravce v každém druhu dopravy.
- „Zásady“ pro harmonizaci jsou formulovány, v souladu se zadáním, jako návrhy. Lze předpokládat různé názory u návrhu legislativních úprav.
- PC modely je možno ihned využívat. Mají dlouhodobou platnost s tím, že je třeba nejméně jednou ročně aktualizovat kvantifikované vstupy.
- Výsledky řešení projektu VaV je nutno považovat za první komplexní přiblížení k tvorbě harmonizovaného dopravního prostředí v ČR. V řešení je třeba pokračovat v dalším projektu VaV.

### **Splnění cílů projektu VaV**

- Cíl projektu a jeho dílčí cíle byly splněny.
- Označení dílčích cílů je uvedeno pod názvy příslušných kapitol výzkumné zprávy.
- Některé dílčí cíle, zejména DC03, jsou obsaženy ve více kapitolách.
- Řešení si vyžádalo rozšíření aktivit definovaných v zadání projektu, zejména náročné vypracování dvou počítačových modelů, a to jednak pro infrastrukturu všech druhů dopravy, jednak speciálně pro infrastrukturu pozemních komunikací.

### **Splnění indikátorů výsledků aktivit**

#### **A 401 Zadání:**

Tabulka zdrojů a kvantifikací financování investic, jejich alokace a výsledky analýzy.

#### **Splnění:**

Tabulky jsou součástí počítačových modelů „EDD“ – Ekonomika druhů dopravy a „ESD“ – Ekonomika silniční dopravy. Analýzy jsou provedeny porovnáním grafů variant potřeb a variant zdrojů na výstupu z počítače „EDD“ prezentované v elektronické formě. Informace jsou v přílohách 3, 4, 5. Pro každé predikce budou reálné jiné kombinace variant.

#### **A 402 Zadání:**

Přehled možných podpor na provozování a pro užívání dopravní infrastruktury.

#### **Splnění:**

Možné podpory vycházejí ze souboru dokumentů EU. Jsou obsaženy v kapitolách 3 a 4.

#### **A 403 Zadání:**

Pravidla pro možnost finančních podpor ze státních či veřejných zdrojů.

#### **Splnění:**

Pravidla ve formě „zásad“ jsou obsažena v kapitolách 3 až 9.

#### **A 404 Zadání:**

Porovnání navržených zásad se zásadami zahraničí a jejich projednání.

#### **Splnění:**

Navržené „zásady“ jsou založeny a respektují požadavky dokumentů EU. Jejich projednání bylo:

- na semináři - příloha 2
- na kontrolních dnech - zápisy.

**A 405 Zadání:**

Počítačový model na podporu rozhodování v ekonomické sféře, tj. potřeb a zdrojů infrastruktur druhů dopravy; varianty predikcí.

**Splnění:**

Vytvořeny byly dva sofistikované počítačové modely „EDD“ a „ESD“ pracující v dialogovém režimu. Informace jsou v přílohách 3, 4, 5. Instalovány byly na pracovišti poskytovatele (MD ČR).

**A 406 Zadání:**

Aktualizace vstupů do počítačových modelů koncem roku 2005.

**Splnění:**

Aktualizace vstupů byly prováděny opakovaně, podle měnících se podmínek a názorů decizní sféry o financování dopravních infrastruktur. Poslední aktualizace byla provedena koncem roku 2005. Další bude provedena po schválení rozpočtu ČR na rok 2006.

**A 501 Zadání:**

Zprovoznění počítačových modelů.

**Splnění:**

Modely byly předány do užívání poskytovateli (MD ČR).

**A 502 Zadání:**

Doporučení varianty predikce potřeb a zdrojů infrastruktur druhů dopravy.

**Splnění:**

Tvorba variant je trvalý proces. Kombinace variant byly provedeny v elektronické formě a předvedeny na kontrolním dnu. Na úrovni znalostí koncem roku 2005 se doporučuje střední (reálná) kombinace variant. Kvantifikované informace jsou v elektronické formě v modelech „EDD“ a „ESD“.

**A 503 Zadání:**

Návrh realizace na vypracování legislativních úprav harmonizace dopravního trhu. Průběžné využívání počítačových modelů „EDD“ a „ESD“.

**Splnění:**

Harmonizace možných realizací návrhů legislativních úprav je v kapitolách 13 a 14. Z pozice řešitele není možné stanovit závazný harmonogram, který je plně v kompetenci decizní sféry, pokud přijme návrh řešitele na legislativní řešení harmonizace dopravního trhu. Počítačové modely „EDD“ a „ESD“ budou využívány průběžně po dobu několika roků.

**A 504 Zadání:**

Organizační a legislativní návrhy.

**Splnění:**

Aktivita částečně dubluje aktivitu A 503. Legislativní návrhy jsou v kapitolách 13 a 14. Organizační návrh může být zpracován až po přijetí neparagrafovaných legislativních úprav. Je reálný předpoklad, že realizace nebude vyžadovat žádné organizační změny poskytovatele (MD ČR). Je však třeba zajistit jejich mezirezortní projednání. Orientační návrh harmonogramu je v závěrečné výzkumné zprávě obsažen.