

VYSOKÁ ŠKOLA POLYTECHNICKÁ JIHLAVA

Katedra ekonomických studií

**Nedostatek řidičů v osobní dopravě – návrh
změn a případná opatření a doporučení**

Bakalářská práce

Autor: Lukáš Kadlec

Vedoucí práce: Ing. Věra Nečadová

Jihlava 2019

Anotace:

KADLEC Lukáš: Nedostatek řidičů v osobní dopravě – návrh změn a případná opatření a doporučení.

Bakalářská práce. Vysoká škola polytechnická Jihlava. Katedra ekonomických studií.

Vedoucí práce Ing. Věra Nečadová. Stupeň odborné kvalifikace: bakalář.

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou nedostatku řidičů v osobní dopravě. První část práce je věnována legislativní úpravě veřejných služeb v přepravě cestujících jakožto určujícího dokumentu ovlivňující situaci řidičů na trhu práce. Následně je věnována pozornost aktuálnímu stavu na trhu práce, jak z pohledu demografického, tak i z pohledu mzdového. Pokračuje se příkladem dobré praxe ve spojení škol a dopravců. Závěr je věnován výhledu do následujících let.

Klíčová slova: Veřejná osobní doprava, výběr dopravce, kompenzace, řidiči.

Annotation:

KADLEC Lukáš: Mangel an Fahrern im Personenverkehr – Vorschlag für Änderungen und mögliche Maßnahmen und Empfehlungen.

Diese Bachelorarbeit beschäftigt sich mit dem Problem des Fahrermangels im Personenverkehr. Der erste Teil befasst sich mit der gesetzlichen Regulierung öffentlicher Personenverkehrsdienste als einem entscheidenden Dokument, das die Situation der Fahrer auf dem Arbeitsmarkt betrifft. Folglich wird es die Beachtung dem aktuellen Stand auf dem Arbeitsmarkt gewidmet, wie aus demografischer Sicht, so auch aus der Lohnperspektive. Es geht weiter mit einem Beispiel für eine gute Praxis bei der Verbindung von Schulen und Trägern. Die Schlussfolgerung ist den Ansichten für die kommenden Jahre gewidmet.

Schlüsselwörter: öffentlicher Personenverkehr, Trägersauswahl, Kompensation, Fahrer

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je původní a zpracoval jsem ji samostatně. Prohlašuji, že citace použitých pramenů je úplná, že jsem v práci neporušil autorská práva (ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů, v platném znění, dále též „AZ“).

Souhlasím s umístěním bakalářské práce v knihovně VŠPJ a s jejím užitím k výuce nebo k vlastní vnitřní potřebě VŠPJ.

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje AZ, zejména § 60 (školní dílo).

Beru na vědomí, že VŠPJ má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé bakalářské práce a prohlašuji, že **s o u h l a s í m** s případným užitím mé bakalářské práce (prodej, zapůjčení, apod.).

Jsem si vědom toho, že užít své bakalářské práce či poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠPJ, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů vynaložených vysokou školou na vytvoření díla (až do jejich skutečné výše), z výdělku dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence.

V Jihlavě dne 14. prosince 2018

.....
Podpis studenta

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucí práce paní Ing. Nečadové za zpětnou vazbu přispívající k vypracování této bakalářské práce a panu Ing. Buchtovi za odbornou konzultaci. Poděkování patří také mé rodině za trpělivost a podporu během mého studia.

Věnováno s láskou mojí mamince.

Obsah

Úvod.....	9
1. Národní hospodářství a doprava	10
1.1 Členění národního hospodářství.....	10
1.2 Druhy dopravy	10
1.3 Doprava a lidé	12
2. NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici.....	14
1.1 Účel a oblast působnosti.....	14
1.2 Definice	14
1.3 Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla	16
1.4 Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel	16
1.5 Uzavírání smluv o veřejných službách	18
1.6 Železniční kolejová vozidla	22
1.7 Kompenzace za veřejné služby	22
1.8 Zveřejnění	23
1.9 Přechodné období.....	24
1.10 Slučitelnost se Smlouvou	25
1.11 Příloha: Pravidla pro kompenzaci za veřejné služby uzavřené v souladu s touto směrnici.....	25
2. Zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.....	28
2.1 Obecná ustanovení	28
2.2 Zajištění dopravní obslužnosti	28
2.3 Postup při poskytování veřejných služeb	29
2.4 Mimořádné situace	32
2.5 Kompenzace	33
2.6 Dohled při uzavírání smlouvy	34
2.7 Příloha k zákonu 194/2010 Sb. – Standardy kvality a bezpečnosti	36

3. Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace	38
4. Počet řidičů a jejich mzdy	41
5. Struktura nákladů.....	49
6. Návrh změn	52
7. Shrnutí	57
Závěr	58
Zdroje.....	60
Seznam tabulek	62
Seznam obrázků	62
Seznam příloh	62

Úvod

Veřejná doprava. Služba, kterou ve svém životě využil snad každý, a každý, kdo ji využívá, spoléhá na fungování celého dopravního systému. V současné době to zatím veřejně není moc vidět, ale první omezení dopravy už v některých městech v České republice mají za sebou. Řidiči jsou přetěžováni přesčasy a bez lidí na částečný pracovní poměr mnohdy již v důchodovém věku se tento systém pomalu začne hroutit. Delší časové intervaly mezi spoji povedou k plnějším vozům a menšímu komfortu cestování. Současné legislativní nastavení téměř neumožňuje v linkové dopravě zvýšit šoférům autobusů mzdy, i když v práci častokrát stráví celý den i o víkendu. To si málokdo uvědomuje. A mladí lidé za takové malé výdělků a velkou zodpovědnost do tohoto odvětví národního hospodářství nechtějí vstupovat. Některé návrhy na možné zlepšení jsou nastíněny v této bakalářské práci. Jako jeden z nejdůležitějších považuji navrácení získání potřebných oprávnění do vybraných školních plánů. Orgány veřejné moci by měli dbát na to, aby veřejná doprava zůstala funkční a činit kroky ke zlepšení současného stavu.

Téma závěrečné práce je vybráno cíleně s ohledem na svou specializaci v rámci studijního programu a současně na svou pracovní pozici v zaměstnání jako řidiče ve veřejné dopravě osob.

Cílem bakalářské práce je identifikovat problémy vedoucí k nedostatku řidičů v osobní dopravě od legislativních přes hospodářské a odvětvové po vlastní praktické zkušenosti z provozu s návrhy, doporučeními a opatřeními ke zlepšení situace ve veřejné dopravě osob.

V této práci je v úvodní části řidčeji vysvětlen legislativní rámec, podle něhož dochází k přerozdělování výkonů a veřejných prostředků k jednotlivým poskytovatelům dopravy osob. Následně je analyzována věková struktura zaměstnanců v oboru a jejich mzdové poměry. Také je vhodné ukázat, jak se v čase měnil poměr nákladových položek u vybraných zaměstnavatelů v městských provozech. Závěrem jsou uvedeny příklady vhodné praxe a případná jiná doporučení a návrhy.

V práci je použito studium platné legislativy, grafické a statistické metody pro jasnější znázornění dané věci, odborné články, z nichž některé mají odkaz přímo na zdroj, ze kterého čerpali, dále indukce, dedukce a obecně známá fakta.

1. Národní hospodářství a doprava

1.1 Členění národního hospodářství

Na národní hospodářství můžeme pohlížet z různých hledisek např. z pohledu odvětví, sektoru, vlastnictví či financování. Z pohledu odvětví ho můžeme rozdělit na výrobu obecně a na služby, jež můžeme ještě specifikovat jako materiální (např. opravny) a nemateriální (např. kadeřnictví). Sektorové členění národní hospodářství rozděluje na primární sektor, kde jde zejména o prvovýrobu (zemědělství, těžba), sekundární sektor, který se stará o zpracování prvovýroby a polotovarů do podoby finálních výrobků, a terciální, pod kterým jsou zahrnuty veškeré služby, mezi které patří i doprava a logistika. Dále můžeme národní hospodářství rozdělit podle typu vlastnictví na soukromé a veřejné subjekty. V některých případech jde také o jejich kombinaci (např. soukromý subjekt vlastněný veřejnou správou). Z pohledu financování je rozdělení na ziskový a neziskový sektor.

1.2 Druhy dopravy

V národním hospodářství se můžeme setkat s 5 typy dopravy. Těmi jsou silniční, železniční, letecká, vodní a potrubní doprava.

Potrubní doprava jsou různé produktovody jako například ropovody a plynovody, ale dají se sem zařadit i vodovodní řady. Zejména u ropovodů vedoucích do rafinérií je následně využíváno i jiného druhu dopravy po jejím zpracování, zejména silniční a železniční dopravy.

Vodní doprava je v podmínkách České republiky téměř výhradně závislá na přírodních a klimatických podmínkách. V případě nákladní lodní dopravy je zde možnost plout pouze menšími plavidly, neboť zde chybí plavební cesta s plavebními komorami. Za plavebním stupněm Děčín už mohou mít větší plavidla problémy z důvodu nedostatečné hloubky Labe. Ministerstvu dopravy vyšlo jako ekonomicky efektivní vytvoření kanálu DOL (Dunaj-Odra-Labe), i když nejméně efektivní je vytvoření labské větve kanálu. Celkové náklady na stavbu všech 3 větví by měly dosáhnout hodnoty asi 582 miliard korun, vynecháním nejméně efektivní labské větve a propojením pouze Odry a Moravy by byly náklady přibližně 281 miliard korun, tj. více než poloviční. [15]

Letecká doprava je rozvíjena nejen z letiště Václava Havla Praha (dříve Praha-Ruzyně), ale i z dalších velkých měst České republiky, jako jsou například Brno, Ostrava, Pardubice nebo Karlovy Vary. V posledních letech se daří i zvyšovat počet cestujících využívajících leteckou dopravu. [12] Mimo Prahu zejména v letní sezoně jde o velkou část charterových letů využívajících nepravidelnou přepravu cestujících na dovolenkové destinace. Za některé pravidelné linky může být mimo Prahu připláceno z veřejných rozpočtů (z důvodu udržitelnosti letové linky). [16]

Železniční doprava v České republice zažívá různé změny. Od nedávného konce monopolu Českých drah, přes přesuny majetku do vlastnictví správce železniční infrastruktury, kterým je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) po postupnou liberalizaci osobní dopravy. Dalšími problémy na železnici může být zastaralá infrastruktura mimo koridorové tratě, nedostatečná kapacita koridoru pro nákladní dopravce, chybějící odklonové trasy a další. Nákladní železniční dopravci se spojili do sdružení ŽESNAD, které se snaží o zachování propustnosti tratí pro nákladní dopravu, kdy nákladní vlak čeká někdy hodinu i více na průjezd či přejezd tratě z důvodu intenzivní osobní železniční dopravy na některých tratích (např. Praha – Česká Třebová), nebo rekonstrukci tratí tak, aby bylo možné po nich vést nákladní dopravu. Dopravci na železnici se připravují v následujících letech na jednotnou napájecí soustavu, na kterou SŽDC postupně tratě přepíná, a hlavně na novou metodiku plateb za spotřebovanou trakční energii na elektrifikovaných tratích. U lokomotiv vybavených elektrickým budíkem se bude platit čistě za spotřebovanou trakční energii (s přírůžkou za ztracenou energii při její distribuci), u ostatních lokomotiv se bude platit paušálně podle typu lokomotivy. To povede v konečném důsledku ke zvýšení cen v osobní dopravě (dosud nákladní dopravci nepřímo částečně osobní dopravu dotovali). V Ministerstvu dopravy České republiky dotovaných dálkových spojích za rok 2016 se doplácelo za 1 kilometr jízdy vlaku z veřejných rozpočtů v průměru 127,70 Kč. [11] Dále Ministerstvo dopravy České republiky přispívá krajům na provoz veřejné železniční dopravy částkou dorovnávací ztrátu v provozu dopravní obslužnosti v rozsahu dopravy stejném jako v předchozím roce, tj. snaží se podporovat železniční dopravu, aby nedocházelo k jejímu úpadku na méně vytížených tratích. Jak již bylo níže naznačeno, dálkové vlaky objednává Ministerstvo dopravy České republiky a osobní a spěšné vlaky jednotlivé kraje na svém území včetně požadovaného rozsahu vozby. Jízdní řád konstruuje Správa železniční dopravní cesty dle požadavků objednatele (význam spoje, četnost spojů), v případě

požadavku více dopravců rozhodne o přidělení dopravní cesty Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (do roku 2016 Drážní úřad).

Silniční doprava je u nás velice rozšířená jak u nákladů, tak u osobní dopravy. Nákladní dopravci využívají pro přepravu svých zásilek především kamiony, zvláště v určitých směrech jako je Praha – Brno, ale své pozice v evropském měřítku v posledních 2 letech ztrácí. V osobní dopravě zajíždí spoje téměř do každé obce. Silniční síť je v České republice jedna z nejhustších v Evropě, ale také kvalita některých silnic je v žalostném stavu. Díky této hustotě silniční sítě je možné nabídnout veřejnou dopravu v takovém rozsahu. Dálnice, rychlostní silnice a silnice 1. třídy spravuje Ministerstvo dopravy České republiky, silnice 2. a 3. třídy kraje a ostatní silnice jsou ve správě příslušné obce. Na opravu silniční sítě přispívá krajům také Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Většina krajů České republiky zřídila krátce po svém novém územním uspořádání z počátku nového milénia na svém území integrovaný dopravní systém na propojení silniční a drážní veřejné dopravy včetně návazností mezi spoji. Mezi největší a nejrozsáhlejší integrované dopravní systémy v České republice patří jihomoravský (organizátorem KORDIS JMK) a středočeský s hlavním městem Prahou (organizátory IDS SK a ROPID).

1.3 Doprava a lidé

Dopravu využíváme přímo či nepřímo všichni. Přeprava zboží do obchodů, mezi obchodními partnery, na stavby atd. Ekonomika nejen České republiky, ale snad celého světa je na transportu věcí závislá a s nově objevovanými technologiemi se ještě více zrychluje. Jak již bylo zmíněno níže, železniční doprava v České republice má svá úskalí, a proto je tak hojně využívána silniční síť, která je na některých místech již za hranicí své kapacity z různého důvodu. Může jím být nedostatečná či nedokončená infrastruktura, kvalita a stáří cest nebo špatně plánovaná vytiženost cest. Nutno podotknout, že plynulost dopravy brzdí mimo jiné i bezohlední řidiči.

Lidé cestují ve velké míře. Za poznáním, do škol, na úřady či do zdravotnických zařízení a v neposlední řadě také za prací. Osobní doprava (mimo individuální automobilové dopravy) má dle zákona zajistit spojení každé obce s cílem umožnit občanům dané obce navštívit alespoň úřady, školy a zdravotnická zařízení včetně cesty zpět domů. Tato přeprava může být a bývá v určitých oblastech ekonomicky neefektivní a z toho důvodu

je třeba ji zajistit pobídkou orgánů veřejné moci. Tento orgán má 2 možnosti, jak vybrat dopravce, jenž bude dané služby zajišťovat. Prvním z nich je veřejná soutěž. Ta má za úkol vybrat nejekonomičtější nabídku splňující kritéria objednatele (mimo jiné kromě ceny za kilometr například i standardy kvality), ale tato varianta je využívána málo, neboť neúspěšný zájemce se může odvolat a uzavření celé smlouvy i o měsíce odložit. Proto je využívána ve velké míře 2. varianta a tou jsou tzv. „tržní konzultace“, kdy sám orgán veřejné moci osloví dopravce, aby mu předložili nabídku na jím požadované služby, ale nesmí vynechat ty dopravce, kteří o provozování daných služeb projevili zájem v minulosti. Následuje hodnocení nabídek a s vybraným dopravcem následně probíhají další jednání, kde si navzájem objednatel a poskytovatel upřesňují své požadavky, možnosti a záruky. Smlouva je pak zadána přímo konkrétnímu dopravci.

2. NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici

(včetně novely Nařízení EP a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. 12. 2016)

Po více než 40 letech se dočkalo novelizace nařízení Evropského společenství týkající se služeb ve veřejné osobní dopravě. K němu došlo s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, návrh Evropské komise, stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru a stanovisko Výboru regionů. V nařízení je jmenováno 38 důvodů, které k aktualizaci nařízení vedly a zároveň se tímto sjednocuje právní rámec toho, jak by měl poskytovatel veřejné služby vzejít a jak by měla být vypočítána náhrada za ztrátu vzniklou za zajištění veřejné přepravy osob. [1]

1.1 Účel a oblast působnosti

Účelem tohoto nařízení je v souladu s právem definovat možnosti veřejné moci zasahovat do sektoru veřejné přepravy cestujících s cílem zajistit mimo jiné čtenější, bezpečnější, kvalitnější nebo levnější služby veřejné přepravy cestujících. S tímto účelem dále specifikuje podmínky, za nichž příslušné orgány poskytují kompenzace při ukládání nebo sjednávání závazků veřejné služby za vzniklé služby nebo udělují výlučné právo na určité plnění závazku veřejné služby. Toto nařízení platí jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní přepravu osob po silnici a železnici (vyjma služeb provozovaných z důvodu turistického nebo historického) [1] včetně přeshraniční přepravy uspokojující místní a regionální potřeby se souhlasem příslušných orgánů daných států. [2]

1.2 Definice

Pod pojmem „veřejná přeprava cestujících“ jsou služby obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě [1] vyjma jiných druhů drážní dopravy jako jsou například tramvaj nebo metro. [2]

„Provozovatelem veřejných služeb“ je veřejný nebo soukromý subjekt poskytující veřejné služby v přepravě cestujících. [1]

„Závazek veřejné služby“ je požadavek stanovený příslušným (místním) orgánem veřejné moci definující rozsah poskytovaných služeb, které by v daném rozsahu provozovatel za tržních podmínek neposkytoval vůbec nebo v omezené míře. [1] S respektováním zásady proporcionality objednatel může služby sdružovat tak, aby služby, které pokrývají náklady, se službami, kde výnosy náklady nepokrývají. Specifikace závazků veřejné služby a s ní související kompenzace za čisté finanční dopady dosahují cílů politiky veřejné dopravy nákladově efektivním způsobem a finančně tyto služby zabezpečují v souladu s požadavky politiky veřejné dopravy v dlouhodobém horizontu. [2]

„Výlučné právo“ dává poskytovateli veřejných služeb právo přepravovat cestující na určité trase, síti nebo v určité oblasti s vyloučením dalších takových provozovatelů. [1]

„Kompenzací za veřejné služby“ je jakákoli výhoda (zejména finanční), kterou přímo či nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím. [1]

„Přímé uzavření smlouvy“ o veřejných službách se stanoveným provozovatelem bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení. [1]

„Vnitřním provozovatelem“ je právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary (poskytovatel alespoň částečně vlastněn orgánem veřejné moci). [1]

„Hodnotou“ je hodnota služby, trasy, smlouvy o veřejných službách nebo režimu kompenzací pro veřejnou přepravu cestujících odpovídající celkovému odměňování, bez DPH, provozovatelů veřejných služeb včetně jakýchkoli kompenzací vyplacených orgány veřejné správy a příjmů pocházejících z prodeje jízdenek, které poskytovatel nevrací zpět příslušnému orgánu. [1]

„Obecným pravidlem“ je opatření, které se použije na všechny veřejné služby v přepravě cestujících stejného druhu ve stanovené územní oblasti, která spadá pod správu příslušného orgánu. [1]

„Integrovanými veřejnými službami v přepravě cestujících“ vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem. [1]

1.3 Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla

Udělení výlučného práva v přepravě nebo poskytnutí kompenzace za plnění závazku veřejné služby vybranému provozovateli provede orgán veřejné moci v rámci smlouvy o veřejných službách. Výjimku tvoří doplatky rozdílu jízdného pro všechny kategorie cestujících nebo pro vybrané skupiny cestujících stanovením maximálního tarifu. Na tuto výjimku se mohou vztahovat obecná pravidla. Při plnění tarifního závazku orgán veřejné moci dorovnáva (pozitivní či negativní) čisté finanční dopady, nebrání-li tomu obecné pravidlo nadměrného poskytnutí kompenzací. V případě vyloučení přepravních tarifů pro žáky, studenty, učně a osoby s omezenou pohyblivostí mimo obecnou úpravu finančních kompenzací pro dopravce v závazku veřejné služby, je nutné zveřejnit oznámení s úplnými informacemi o opatření a zejména o metodě výpočtu těchto kompenzací.

1.4 Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel

Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla musí:

- Jasně vymezit závazky veřejné služby konkretizované ve specifikaci závazků veřejné služby, které musí provozovatel veřejných služeb plnit, a dotčené územní oblasti.
 - Objektivním a transparentním způsobem předem stanovit ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případné kompenzace, a povahu a rozsah případných udělených výlučných práv zamezujícím nadměrnému poskytnutí kompenzace.
- [2]

Způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. Orgán veřejné moci je u smluv v závazku veřejné služby uzavřených s vlastním provozovatelem, ve kterém provádí kontrolu stejnou jako nad jinými svými útvary, u smluv uzavřených přímo s malým nebo středně velkým provozovatelem do stanoveného limitu, u poskytovatele služeb v závazku veřejné služby, který přerušil jejich dodávky nebo hrozí jejich bezprostřední přerušeni a s výjimkou smluv v drážní vlakové dopravě, povinen nastavit ukazatele výpočtu kompenzace takovým způsobem, aby k nadměrné kompenzaci nedošlo. [2]

- Určit jakým způsobem budou rozdělovány náklady spojené s výkonem závazku veřejné služby (jedná se zejména o náklady na personál a energii, poplatky za infrastrukturu, údržbu a opravu vozidel a zařízení nezbytných pro provozování služeb v přepravě cestujících, fixní náklady a přiměřený výnos z kapitálu).

Ve smlouvách o veřejných službách a v obecných pravidlech se vymezí způsoby rozdělování příjmů z prodeje jízdenek, které si může provozovatel veřejných služeb ponechat, které mohou být vráceny příslušnému orgánu, nebo které mohou být rozděleny mezi provozovatele a tento orgán.

Doba trvání smluv je časově omezena a liší se podle typu dopravy. V autokarové a autobusové dopravě může být uzavřena nejdéle na 10 let, v železniční a jiné drážní dopravě na 15 let. Na 15 let může být uzavřena i smlouva s provozovatelem, pokud železniční nebo jiné druhy drážní dopravy představují nadpoloviční většinu poskytovaných služeb v závazku veřejné služby. S přihlédnutím k amortizaci majetku je možné prodloužit stávající smlouvy maximálně o polovinu z celkové doby trvání uzavřené platné smlouvy, doloží-li poskytovatel veřejných služeb, že majetek, kterým výkony zajišťuje, má významný podíl na objemu přeprav zajišťovaných v závazku veřejné služby. Doba platných smluv může být prodloužena nejvýše o polovinu z uzavřené doby trvání také u smluv, které se vztahují k výkonům v nejvzdálenějších regionech v oblasti působnosti daného orgánu. Dále i v odůvodněných případech vztahujících se k amortizaci majetku poskytovatele veřejných služeb v přímém vztahu k investicím do infrastruktury, kolejových vozidel nebo vozidel (za podmínky, že smlouva byla uzavřena na základě veřejné soutěže) může mít uzavřená smlouva i delší dobu trvání, bude-li schválena Evropskou komisí, které musí být tato smlouva dodána do jednoho roku včetně všech podkladů od jejího uzavření s důvody vysvětlujícími její delší dobu trvání. [1] Provozovatel současně se závazkem také plní platné povinnosti v souladu s pracovním a sociálním právem či kolektivními smlouvami. [2]

Jsou-li požadovány po dopravcích určité standardy kvality veřejných služeb, je nutné, aby byly specifikovány již v dokumentaci při nabídkovém řízení a dále uvedeny ve smlouvách o veřejných službách. [1] V dokumentaci nabídkového řízení musí být rovněž zahrnuty informace o právech a povinnostech zaměstnanců u předchozího provozovatele, přecházejí-li zaměstnanci pod nového provozovatele. [2] Dokumenty v nabídkovém řízení a následně uzavřené smlouvy musí být transparentní. Je-li umožněno dopravci

využívat subdodávky pro zajištění stanoveného rozsahu služeb, musí sám poskytovatel veřejných služeb zajišťovat převážnou část služeb sám. Podmínky pro subdodávky a jejich rozsah stanoví legislativa jednotlivých států Evropské unie. [1]

Ve smlouvách musí být zakotveno, že provozovatel je povinen objednateli dát informace o velikosti poptávky, jízdném, nákladech a příjmech s veřejnou dopravou souvisejících, které jsou předmětem nabídkového řízení, a podrobnosti o specifikaci infrastruktury, jež je důležitá pro provozování požadovaných (i kolejových) vozidel tak, aby mohli ostatní zájemci předložit svou nabídku v rámci nabídkového řízení. Provozovatelé drážní infrastruktury informují o všech specifikách infrastruktury při provozování dráhy. Příslušné (místní) orgány jsou povinny proti tomu chránit důvěrné obchodní informace. Jakýkoli nesoulad s tímto odstavcem podléhá právnímu přezkumu nejdříve u příslušného správního orgánu a následně při neúspěchu i u soudu. [2]

1.5 Uzavírání smluv o veřejných službách

Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících se uzavírají v souladu s pravidly stanovenými tímto nařízením. S ohledem na národní legislativy může kterýkoliv místní orgán se rozhodnout poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících sám, respektive prostřednictvím subjektu, nad kterým vykonává přímý dohled (stejný jako nad vlastními útvary). [1] Pokud se jedná o přepravu cestujících po železnici, pak může být skupina tvořena pouze příslušnými místními orgány jejichž působnost nesmí být celostátní. Veřejné služby v přepravě cestujících nebo smlouvy o veřejných službách se potom týkají jen dopravních potřeb městských aglomerací nebo venkovských oblastí. [2] Rozhodne-li se příslušný místní orgán zajišťovat veřejné služby tímto způsobem, pak platí následující:

- Převažuje-li v daném podniku vliv veřejné sféry (může činit strategická rozhodnutí, není nutné být úplným vlastníkem obchodní společnosti), který je upřesněn ve stanovách.
- Podmínkou je, aby vnitřní poskytovatel veřejných služeb tyto činnosti vykonával jen v místě působnosti místního orgánu. Nesmí se účastnit nabídkových řízení mimo územní působnost příslušného místního orgánu.
- Bez ohledu na předchozí bod se může vnitřní provozovatel účastnit nabídkových řízení nejdříve 2 roky před koncem platnosti s ním přímo uzavřené smlouvy, mají-

li být provozovatelé vybráni na základě spravedlivého nabídkového řízení a nebyla-li s tímto subjektem přímo uzavřena žádná jiná smlouva.

- Pokud místní orgány neexistují, použijí se předchozí 3 body na oblast, která není celostátní, za podmínky, že se poskytovatel veřejných služeb neúčastní nabídkových řízení mimo oblast, na kterou byl rozsah služeb uzavřen.
- Byli-li by využity subdodávky (viz níže), je vnitřní provozovatel povinen poskytovat převážnou část veřejných služeb v přepravě cestujících sám. [1]

Každý místní orgán, který nevyužije vnitřního provozovatele veřejných služeb, je povinen uzavřít smlouvy o veřejných službách na základě nabídkového řízení (s výše uvedenými výjimkami). Proces výběru poskytovatele veřejných služeb musí být pro všechny provozovatele otevřený, spravedlivý a musí dodržovat zásady transparentnosti a zákazu diskriminace. Po předložení nabídek a předběžném výběru může dojít za níže uvedených zásad k vyjednávání za účelem upřesnění, jak nejlépe splnit konkrétní nebo komplexní požadavky. [1]

Dovoluje-li to národní legislativa, může příslušný orgán na přechodné období nejdéle 5 let uzavřít smlouvu s železničním dopravcem přímo, i přes to, že jsou smlouvy uzavírané na základě nabídkového řízení. Takovou mimořádnou okolností může být pořádání více nabídkových řízení na podobné služby, což by mohlo negativně ovlivnit počet a kvalitu nabídek oproti smlouvě uzavřené v nabídkovém řízení nebo jedná-li se o úpravu stávající smlouvy z důvodu optimalizace služeb. Příslušný orgán o tomto bezodkladně zdůvodněně informuje Evropskou komisi a nové smlouvy zveřejní bez důvěrných obchodních informací. Následné smlouvy je zakázáno uzavírat na základě tohoto ustanovení. [2]

Přihlásí-li se v nabídkovém řízení pouze jeden zájemce, objednatel s tímto zájemcem může uzavřít smlouvu o přepravě cestujících, prokázal-li zájemce, že je schopen dostát svým závazkům v požadovaném rozsahu a kvalitě, není-li neexistence hospodářské soutěže vyvolána umělým zúžením parametrů a neexistuje-li žádná jiná vhodná alternativa. [2]

Dovoluje-li to národní legislativa, lze smlouvy uzavřít bez výběrového řízení přímo:

- pokud se jejich odhadovaná průměrná hodnota odhaduje na méně než 1 000 000 euro nebo méně než 7 500 000 euro zahrnuje-li smlouva veřejné služby v přepravě cestujících po železnici,
- pokud se týkají uzavření smluv na méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně nebo méně než 500 000 kilometrů zahrnuje-li smlouva veřejné služby v přepravě cestujících po železnici. [2]

Je-li smlouva uzavřena přímo s malým nebo středním podnikem, jenž provozuje nejvýše 23 silničních vozidel, mohou být tyto limity zvýšeny na dvojnásobek. [1]

U členských států, kde nepřesáhnou výkony na dráze 23 000 000 vlakových kilometrů ročně, mají na celostátní úrovni pouze jeden příslušný orgán a jednu smlouvu o veřejných službách vztahující se na celou železniční síť, může příslušný orgán uzavřít smlouvu o veřejných službách přímo. Uzavře-li tento orgán smlouvu přímo, je povinen ve smlouvě stanovit měřitelné, transparentní a ověřitelné požadavky na výkonnost (např. přesnost služeb, četnost provozu vlaků, kvalitu železničních kolejových vozidel či přepravní kapacitu pro cestující). Tyto ukazatele výkonnosti mají umožnit příslušnému orgánu provádět pravidelná hodnocení. Ve smlouvě musí být rovněž specifikovány účinná a odrazující opatření, jenž by mohly být použity v případě, že daný železniční dopravce požadavky na výkonnost nesplňuje. Příslušný orgán pravidelně kontroluje splnění požadavků na celkovou výkonnost dohodnutých v platné uzavřené smlouvě a tyto kontroly pravidelně zveřejňuje. Tato kontrola se provádí nejdéle jednou za 5 let. Není-li požadovaného zlepšení kvality služeb nebo nákladové efektivity dosaženo, přijímá příslušný orgán vhodná a včasná opatření včetně uložení účinných a odrazujících smluvních sankcí nebo částečně či zcela smlouvu pozastavit nebo ukončit. O uzavření takovéto smlouvy informuje příslušný orgán nejdéle do 1 měsíce od zveřejnění s legitimní ochranou důvěrných obchodních informací a obchodních zájmů Komisi. Tato opatření mohou žádat posouzení odůvodněného rozhodnutí nezávislým subjektem určeným daným státem. Výsledek tohoto posouzení se zveřejní v souladu s vnitrostátní legislativou. [2]

Přímá smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na železnici může být uzavřena s provozovatelem poskytujícím pouze služby v osobní železniční dopravě a současně je výhradním nebo jejím většinovým správcem. Platnost takové smlouvy může být nejdéle 10 let a její možné prodloužení je možné pouze za splnění konkrétních

podmínek nejdéle o 5 let. Příslušný orgán je povinen takovou smlouvu zveřejnit s přihlédnutím k legitimním ochranou důvěrných obchodních informací a obchodních zájmů. Platnost smlouvy může vyžadovat posouzení odůvodněného rozhodnutí nezávislým subjektem určeným daným státem. Výsledek tohoto posouzení se zveřejní v souladu s vnitrostátní legislativou. [2]

V případě přerušení služeb nebo hrozby jejich přerušení může příslušný orgán přijmout mimořádné opatření formou přímého uzavření smlouvy nebo finální dohody o prodloužení smlouvy o veřejných službách nebo požadavku vykonat určité závazky veřejné služby a provozovatel má právo se proti ukončení povinnosti vykonat určité závazky veřejné služby odvolat. Ukončení smlouvy o veřejných službách nebo její prodloužení prostřednictvím mimořádného opatření nebo ukončení povinnosti vykonat takový nárok nesmí být delší než 2 roky. [2]

Dovoluje-li to národní legislativa, mohou příslušné orgány rozhodnout o přímém uzavření smluv týkající se přepravy po železnici (neplatí pro jiné druhy drážní dopravy jako jsou tramvaj nebo metro). Jak bylo psáno níže nesmí tyto smlouvy trvat déle než 10 let, nejsou-li splněny podmínky pro možné opodstatněné prodloužení (např. kvůli amortizaci). [1]

Příslušné orgány mohou v rámci zvýšení hospodářské soutěže mezi provozovateli drážní osobní dopravy rozhodnout, že smlouvy, jež se vztahují na části stejné železniční sítě nebo soubor tras, mají být uzavřeny s různými osobními drážními dopravci a omezit počet smluv, které mohou být uzavřeny s 1 dopravcem. [2]

Jednotlivé členské země se zavazují přijmout taková pravidla, aby smlouvy uzavřené podle níže uvedených 5 odstavců bylo možné na žádost osoby, jenž měla zájem o uzavření konkrétní smlouvy či jí hrozí, že bude poškozena nebo byla poškozena uzavřením takové smlouvy v rozporu s právními předpisy země nebo Společenství, rychle a účinně přezkoumány. Bude-li provádět přezkumné řízení mimosoudní orgán, bude vždy jeho rozhodnutí písemně odůvodněno a zároveň aby domnělé opatření nebo chyba daného subjektu při výkonu jemu svěřených pravomocí mohly podléhat soudnímu přezkumu (ať už soudem nebo na obou stranách nezávislým orgánem). [1]

1.6 Železniční kolejová vozidla

Uznají-li příslušné orgány potřebu k zajištění účinného a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům, příslušné orgány vyhodnotí, zda na trhu jsou leasingové nebo jiné společnosti nabízející pronájem kolejových vozidel. Hodnotící zpráva se zpřístupní veřejnosti. Následně je možné zahájit nabídkové řízení na pronájem vhodných kolejových vozidel. [2]

V souladu s národní legislativou a pravidly pro státní podporu mohou příslušné orgány přijmout vhodná opatření pro zajištění efektivního a nediskriminačního přístupu k vhodným kolejovým vozidlům. S tím související opatření mohou zahrnovat:

- Pořízení kolejových vozidel pro plnění smlouvy o veřejných službách příslušným orgánem s cílem poskytnout je do provozu vybranému provozovateli služeb nebo mu je prodat,
- Zaručení se příslušného orgánu na financování kolejových vozidel v závazku veřejné služby za tržní cenu nebo jako součást smlouvy o veřejných službách,
- Zavázání se příslušného orgánu uvedeného ve smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících k převzetí kolejových vozidel za předem stanovených podmínek na konci smlouvy za tržní cenu nebo
- Spolupráci s dalšími orgány s cílem vytvoření většího vozového parku kolejových vozidel. [2]

Jsou-li takováto vozidla dána do provozu novému provozovateli, objednatel je povinen uvést veškeré dostupné informace související s náklady na údržbu kolejových vozidel a jejich skutečný fyzický stav již v nabídkové dokumentaci. [2]

1.7 Kompenzace za veřejné služby

Všechny kompenzace na základě obecného pravidla nebo smluv o veřejných službách (bez ohledu na formu jejich uzavření – přímo nebo výběrovým řízením) musí být v souladu s legislativou a obsahovat všechny potřebné náležitosti, které uzavření takových smluv vyžaduje včetně ustanovení uvedených v příloze. [2]

Na písemnou žádost Komise jí členské státy do 3 měsíců nebo v jiné delší lhůtě stanovené v žádosti dodají veškeré podklady nezbytné pro její rozhodování, zda jsou příslušné kompenzace v souladu s tímto nařízením.

1.8 Zveřejnění

Každý příslušný orgán je povinen zveřejnit souhrnnou zprávu o závazcích veřejné služby, za něž je odpovědný. Tato zpráva obsahuje datum zahájení a dobu trvání uzavřených platných smluv, informace o vybraných provozovatelích veřejných služeb a o platbách kompenzací daným provozovatelům a o výlučných právech poskytnutých uvedeným provozovatelům veřejných služeb prostřednictvím kompenzace. Bude zde rozlišeno, zda se jedná o autobusovou nebo drážní dopravu, aby bylo možné sledovat a posoudit výkon, kvalitu a financování sítě veřejné dopravy a v případě potřeby poskytnout informace o povaze a rozsahu jakýchkoli udělených výlučných práv. Ve zprávě jsou také cíle politiky veřejné dopravy daného členského státu. Členské státy usnadní přístup k těmto zprávám například skrz jednotný internetový portál. [2]

Každý příslušný orgán přijme taková opatření, aby bylo možné nejpozději 1 rok před zahájením nabídkového řízení nebo přímým uzavřením smlouvy zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie minimálně název a adresu příslušného orgánu, typ plánovaných smluv, služby a oblasti, na které se možné smlouvy budou vztahovat a plánované datum zahájení platnosti smluv s délkou jejich trvání [2].

Lze nezveřejnit smlouvy týkající se výkonu v přepravě cestujících menšího než 50 000 km ročně, v případě změny a přesáhnutí této hranice zveřejní příslušný orgán v co nejkratším čase opravu. Touto opravou nesmí být dotčeno datum přímého uzavření smlouvy nebo zahájení nabídkového řízení (neplatí pro situaci, kdy došlo k přerušení poskytování služeb nebo daná situace bezprostředně hrozí). [1]

Pokud příslušný orgán uzavře smlouvu přímo s poskytovatelem služeb na železnici, je povinen do 1 roku zveřejnit:

- označení smluvní strany, její vlastnictví a v případě potřeby označení osoby nebo osob vykonávajících právní kontrolu,
- délku trvání smlouvy o veřejných službách,

- popis služeb v přepravě cestujících, které mají být poskytovány,
- popis parametrů finanční kompenzace,
- cíle kvality jako je přesnost a spolehlivost a příslušné odměny a sankce,
- podmínky související se základním majetkem. [1]

Na žádost kterékoli zúčastněné strany jí příslušný orgán předloží důvody svého rozhodnutí týkající se přímého uzavření smlouvy o veřejných službách. [1]

1.9 Přechodné období

Přímé zadávání smluv na drážní dopravu (mimo metro, tramvaj a trolejbus) podle původní směrnice bude možné do 24. prosince 2023 (včetně) a doba trvání smluv může být nejdéle 10 let s přihlédnutím k amortizaci nejdéle 15 let. Členské státy jsou povinny přijmout opatření, aby stávající smlouvy do 2. prosince 2019 dosáhly souladu s touto novelou z důvodu předejití vážným strukturálním problémům zejména s přepravní kapacitou. Do 6 měsíců od 25. prosince 2020 členské státy předloží Komisi zprávu o postupu uzavírání smluv na základě této novely. [2]

Všechny smlouvy uzavřené od 3. prosince 2009 (včetně) musí být uzavřeny podle této směrnice. Od 3. prosince 2019 (včetně) se použije k uzavírání smluv novela této směrnice. Smlouvy uzavřené před 3. prosincem 2009 (mimo) po 3. prosinci 2009 zůstávají stále v platnosti do uplynutí doby jejich trvání, nejdéle 30 let (s ohledem na datum uzavření smlouvy a její typ se jejich platnost stanoví dle této směrnice) včetně smluv uzavřených přímým zadáním do 24. prosince 2017 (mimo). [2]

Smlouvy o veřejných službách zůstávají v platnosti do uplynutí doby jejich platnosti, mělo-li by jejich ukončení negativní právní nebo hospodářské důsledky a pokud k tomu dala souhlas Komise. [1]

Z nabídkového řízení mohou být vyloučeni všichni provozovatelé, kteří nemohou poskytnout důkaz, že poskytnuté kompenzace jsou za více než polovinu výkonů poskytnutých vlastních služeb provozovatele (nevztahuje se na smlouvy uzavřené v rámci mimořádného opatření). Je-li tato možnost využita, příslušné orgány nediskriminačním způsobem vyloučí všechny potenciální provozovatele nesplňující uvedené kritérium a případné provozovatele o tomto informuje před začátkem procesu uzavírání smluv

o veřejných službách. O svém záměru použít toto ustanovení je příslušný orgán povinen informovat Komisi alespoň 2 měsíce před zveřejněním výzvy k podávání nabídek. [1]

1.10 Slučitelnost se Smlouvou

Kompenzace za provozování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo za plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech vyplacené v souladu s tímto nařízením jsou slučitelné se společným trhem. Členské státy mohou i nadále poskytovat podporu odpovídající potřebě koordinovat dopravu nebo představující náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby jiné než ty, na které se vztahuje toto nařízení, zejména:

- než vstoupí v platnost společná pravidla pro rozdělování nákladů na infrastrukturu, je-li podpora poskytnuta podnikům jež mají výdaje s touto infrastrukturou související na rozdíl od ostatních podniků, které tyto výdaje nenesou,
- je-li cílem podpory výzkum nebo vývoj dopravních systémů a technologií, které by byly pro Společenství úspornější a jsou ve fázi výzkumu a vývoje. [1]

1.11 Příloha: Pravidla pro kompenzaci za veřejné služby uzavřené v souladu s touto směrnicí

1. Kompenzace související s obecným pravidlem nebo přímo uzavřenými smlouvami musí být v souladu s touto přílohou. [1]
2. Kompenzace nesmí překročit částku rovnající se čistému finančnímu dopadu, který odpovídá součtu pozitivních nebo negativních dopadů, které má plnění závazku veřejné služby na náklady a příjmy provozovatele veřejných služeb. Dopady se posoudí porovnáním situace, kdy je závazek veřejné služby splněn, se situací, která by nastala, kdyby závazek nebyl splněn. Pro účely výpočtu čistého finančního dopadu se příslušný orgán řídí tímto vzorcem:
 - Náklady vzniklé v souvislosti se závazkem veřejné služby nebo souborem závazků veřejné služby uloženým příslušným orgánem nebo orgány, obsažený ve smlouvě o veřejných službách nebo v obecném pravidle.

- Míinus jakékoli kladné finanční dopady vzniklé v rámci sítě provozované v souvislosti s daným závazkem (závazky),
 - Míinus zisky z tarifu nebo jakýkoli jiný příjem vzniklý při plnění daného závazku (závazků) veřejné služby,
 - Plus přiměřený zisk,
 - Rovná se čistý finanční dopad. [1]
3. Plnění závazku veřejné služby může mít dopad na možné přepravní činnosti provozovatele mimo daný závazek (závazky) veřejné služby. Za účelem zabránit nadměrnému či nedostatečnému vyplácení kompenzací je proto třeba vzít při výpočtu čistého finančního dopadu v úvahu jakékoli vyčíslitelné finanční dopady na dotyčné síť provozovatele. [1]
4. Výpočet nákladů a příjmů musí být proveden v souladu s platnými účetními a daňovými zásadami. [1]
5. Ve snaze zvýšit transparentnost a vyhnout se křížovým dotacím v případě, kdy provozovatel veřejných služeb provozuje nejen služby, pro něž je poskytována kompenzace a které podléhají závazkům veřejné služby, ale i jiné činnosti, musí být účetnictví uvedených veřejných služeb rozděleno tak, aby splňovalo alespoň tyto podmínky:
- Provozní účty pro každou z těchto činností jsou oddělené a část příslušných aktiv a fixní náklady jsou přidělovány podle platných účetních a daňových pravidel,
 - Všechny variabilní náklady, příslušný příspěvek na fixní náklady a přiměřený zisk spojený s jakoukoli jinou činností provozovatele veřejných služeb nemohou být za žádných okolností účtovány daným veřejným službám,
 - Náklady veřejných služeb jsou vyrovnávány provozními příjmy a platbami orgánů veřejné správy, aniž by byl umožněn převod příjmů do jiného odvětví činností provozovatele veřejných služeb. [1]
6. „Přiměřeným ziskem“ se rozumí míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu orgánu veřejné správy. [1]
7. Způsob kompenzace musí podporovat udržování nebo rozvíjení:

- Účinného řízení ze strany provozovatele veřejných služeb, které může být předmětem objektivního hodnocení, a
- Poskytování služeb v přepravě cestujících dostatečné kvality. [1]

2. Zákon 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících

2.1 Obecná ustanovení

Tento zákon přímo upravuje Nařízení EP a ER (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a konkretizuje postup státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou (§ 24 odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 23/2000 Sb.), a veřejnou linkovou dopravou (§ 2 odst. 6 písm. a) zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění zákona č. 150/2000 Sb.). [3]

Pod pojmem „dopravní obslužnost“ je míněno zajištění dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu. [3]

2.2 Zajištění dopravní obslužnosti

Rozsah dopravní obslužnosti si stanovují kraje a obce ve své samostatné působnosti. Dopravní obslužnost je zajišťována veřejnou drážní a linkovou dopravou, případně jejich propojením (návaznosti spojů). Kraj může zajišťovat dopravní obslužnost i s přesahem do sousedních krajů/států pouze se souhlasem dotčeného kraje/místní správy dotčeného státu, je-li to potřeba k zajištění dopravní obslužnosti kraje. Obec může zajišťovat dopravní obslužnost ve svém územním obvodu nad rámec krajské dopravní obslužnosti, má-li k tomu souhlas kraje a dotčených obcí na trase uvažovaného spoje, vyžaduje-li to dopravní obslužnost obce. [3]

Stát prostřednictvím organizační složky státu zajišťuje dopravní obslužnost veřejnou drážní dopravou vlaky nadregionálního nebo mezinárodního významu. Tyto spoje určuje Ministerstvo dopravy České republiky, které po dohodě s Ministerstvem financí České republiky určí maximální výši kompenzace za konkrétní jednotky výkonu na celou dobu trvání uzavíraných smluv. V případě, že se tyto ministerstva nedohodnou, návrh výše kompenzace podá Ministerstvo dopravy České republiky vládě nejpozději do 30 dnů ode

dne, kdy k dohodě mezi ministerstvy nedošlo ani na ministerské úrovni. Do rozhodnutí vlády o výši kompenzace zajišťuje Ministerstvo dopravy České republiky rozsah dopravní obslužnosti podle pravidel z předchozího rozpočtového období a určí také rozsah dopravní obslužnosti. [3]

Ministerstvo dopravy zpracovává plán celostátní dopravní obslužnosti a kraje na svém území. Cílem je vytvářet podmínky pro hospodářské, efektivní a účelné veřejné dopravy a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí v této oblasti. Toto plánování by mělo vycházet a navazovat na páteční linky drážní dopravy. Tento plán má povinnost sestavit Ministerstvo dopravy České republiky a jednotlivé kraje. Plán má být sestaven minimálně na 5 let a obsahuje informace zejména o jaké služby ve veřejné přepravě cestujících se bude jednat, předpokládanou výši kompenzace za tyto služby, časový harmonogram a postup uzavírání smluv o veřejných službách, harmonogram a způsob integrace státu a kraje na veřejných službách v přepravě cestujících. Tento dokument má být přístupný veřejnosti. [3]

Propojené veřejné služby vycházejí z nařízení Evropského společenství zpracovaného níže. Požadavek na jednotnou informační službu o jízdních řádech a jednotném tarifu je splněn, je-li to zajištěno na jednom místě. Kraje a obce mohou jednotlivě nebo společně zřídit právnickou osobu, která bude mít za úkol zřizování a organizaci integrované veřejné dopravy, a je v ní povolena pouze majetková účast kraje nebo obcí. Tato právnická osoba může být organizátorem veřejné dopravy na daném území danými druhy dopravních prostředků, má-li k tomu pověření jednat jménem kraje nebo obce, ale nesmí být provozovatelem žádného druhu veřejné dopravy. [3]

V případě využití elektronických systémů plateb a odbavení cestujících je podmínkou vzájemná kompatibilita těchto systémů při zajišťování dopravní obslužnosti. Požadavky jsou specifikovány v příslušném prováděcím právním předpisu. [3]

2.3 Postup při poskytování veřejných služeb

Stát, kraje a obce mohou samy poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících nebo prostřednictvím dopravců podnikajících podle jiných právních předpisů. Poskytovatel veřejných služeb v přepravě cestujících musí mít nejpozději ke dni začátku platnosti

smlouvy na dráze přidělenou kapacitu dopravní cesty, osvědčení dopravce, uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy (jedná-li se o veřejnou drážní dopravu). Dopravce ve veřejné linkové dopravě musí mít licenci, schválený jízdní řád, případně oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě. Drážní i linkový dopravce musí mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nutné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, dále být schopen poskytovat činnosti uložené v souladu s drážním a silničním zákonem a v neposlední řadě splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy definované v nabídkovém řízení včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. [3]

Poskytuje-li tyto služby sám objednatel (stát, kraj nebo obec), musí splňovat tyto požadavky nejpozději ke dni zahájení poskytování těchto služeb. Minimální požadavky na standardy kvality a bezpečnosti jsou definovány v příloze tohoto zákona a objednatel může v této oblasti stanovit vyšší požadavky nebo požadovat splnění ještě jiných standardů (způsob prokazování stanovuje prováděcí předpis). Tyto smlouvy nejsou veřejnoprávní. [3]

Objednatel může v souladu s právem Evropské Unie uzavřít smlouvu s dopravcem vzešlým z nabídkového řízení. Při splnění konkrétních podmínek (viz výše) je možné uzavřít smlouvu i bez nabídkového řízení (přímým zadáním). Objednatel je povinen smlouvy uzavřené v daném roce nejpozději do 31. března roku následujícího předat jejich souhrnný přehled Ministerstvu financí České republiky. [3]

Oznámení o zahájení nabídkového řízení je výzvou neomezenému počtu dopravců k podání nabídek a k prokázání splnění požadované kvalifikace. Toto oznámení obsahuje údaje o objednateli, co objednatel chce objednat a v jakém rozsahu včetně předpokládané hodnoty požadovaných služeb. Dále kritéria pro výběr provozovatele, informaci o dostupnosti dokumentace nabídkového řízení, termín uzavření podávání nabídek, který nesmí být dříve než 52 dnů od zveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení, kam mají zájemci své nabídky doručit a v jakém jazyce má být nabídka podána. [3]

V souladu se zákonem o veřejných zakázkách objednavatel oznámí zahájení v informačním systému. Jedná-li se o výkony vyšší než 50 000 km ročně, je toto

nabídkové řízení zveřejněno i v Úředním věstníku Evropské unie. Zadávací dokumentace pro nabídkové řízení má být vypracována podle zákona o veřejných zakázkách s tím, že vymezení veřejných služeb v přepravě cestujících tvoří ucelené technické a provozní soubory a v drážní dopravě nenarušovaly síťový charakter a současně byly provázány s dalšími veřejnými službami s nimi souvisejících. [3]

Objednavatel může po skončení lhůty pro podávání nabídek s dopravci ještě jednat, je-li to součástí zadávací dokumentace. V takovém případě je specifikováno, zda se bude jednat se všemi najednou nebo postupně po jednom. Součástí nabídkového řízení může být i postupné selektování jednotlivých nabídek (je-li specifikován způsob výběru dopravců). Všichni dopravci postoupivší do nabídkového řízení jsou objednatelem písemně kontaktováni k jednání o nabídkách (v souladu se zákonem o veřejných zakázkách). [3]

Příslušná ustanovení zákona o veřejných zakázkách se uplatní pro otevírání obálek s nabídkami jednotlivých dopravců. Pro posouzení a hodnocení nabídek je hlavním kritériem pouze ekonomická výhodnost nabídky (kritizováno Ministerstvem práce a sociálních věcí České republiky z důvodu nízkých mezd řidičů, jejich zvyšujícímu se nedostatku a nízké atraktivity profese). [3]

Objednatel k zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících vybere dopravce, jehož nabídka byla vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější (většinou nejlevnější). Dále dle zákona o veřejných zakázkách se zveřejní nejvhodnější nabídka dopravce a mohou proti ní být vzneseny námitky. Při uzavírání smlouvy se může objednatel zavázat k budoucímu plnění, jenž při podpisu smlouvy není kryto z rozpočtu. [3]

Smlouva může být uzavřena i s právnickou osobou, která nebyla účastníkem nabídkového řízení, pokud:

- v nabídce vybraného dopravce byla tato možnost uvedena (u právnické osoby je uvedena forma podnikání, návrh minimálního základního kapitálu, návrh vlastnické struktury včetně obsazení orgánů), nebo
- jde o subjekt přímo či nepřímo ovládaný objednatelem či dopravcem, nebo

- je jejím předmětem činnosti realizace smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, nebo
- splňuje kvalifikační předpoklady. [3]

Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřenou na základě nabídkového řízení lze doplnit o dodatečné veřejné služby, jež nebyly součástí zadávacích podmínek nabídkového řízení, pokud je tento záměr provozovateli veřejných služeb na základě platné smlouvy písemně doručen (výzva k jednání bez uveřejnění) a vznikla potřeba dodatečných veřejných služeb nepředvídatelných během původního nabídkového řízení, jestliže nemohou být technicky nebo ekonomicky odděleny od veřejných služeb obsažených v zadávacích podmínkách bez závažné ekonomické škody objednateli, a současně celková výše dodatečné kompenzace za tyto služby nepřesáhne 20 % celkové výše kompenzace z původních zadávacích podmínek nabídkového řízení. Objednatel je povinen tuto skutečnost do 1 měsíce zveřejnit na své úřední desce (fyzické i elektronické). [3]

Veškeré dokumenty v plném znění týkající se nabídkových řízení (i zrušených) včetně nabídek všech dopravců, uzavřených smluv (včetně všech dodatků a změn) je objednatel povinen uschovat nejméně po dobu 5 let ode dne ukončení platné smlouvy nebo zrušení nabídkového řízení (v listinné nebo elektronické podobě). [3]

V případě splnění specifických podmínek lze smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřít přímým zadáním bez výběrového řízení, jedná-li se o:

- veřejnou drážní dopravu,
- veřejné služby v mimořádné situaci (viz výše),
- veřejné služby malého rozsahu definované v níže uvedeném nařízení Evropského společenství č. 1370/2007 nebo
- vnitřního provozovatele veřejných služeb, je-li objednatelem kraj nebo obec. [3]

2.4 Mimořádné situace

Je-li bezprostředně ohroženo poskytování veřejných služeb nebo došlo-li k jejich přerušení, může objednatel v souladu s platnou legislativou dané služby zajistit buď

přímým zadáním konkrétnímu dopravci, nebo rozšířit stávající smlouvu s dopravcem o tyto služby, vykonává-li zde závazek veřejné služby, případně tyto služby uložit dopravci podnikajícímu podle jiných právních předpisů (v případě dopravce podnikajícímu podle jiných právních předpisů se stanoví rozsah zajišťovaných služeb a způsob výpočtu kompenzace za tyto služby) na základě doručení písemného sdělení objednateli o zájmu tyto služby poskytovat. Toto sdělení musí být doručeno nejdéle do 2 dnů od vyvěšení oznámení na úřední desce objednatele a zájemci se stávají účastníky řízení. Odvolání nemá odkladný účinek a nadřízeným správním orgánem krajů je Ministerstvo dopravy České republiky (§ 178 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád). [3]

2.5 Kompenzace

Kompenzace je vyplácena z rozpočtu objednatele. Před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících je objednatel povinen zkontrolovat předložený finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu, jenž by měly plynout z navrhované smlouvy, aby nedošlo k nadměrné kompenzaci, neboť neoprávněnou nadměrnou kompenzací by došlo k zneplatnění uzavřené smlouvy a je překážkou k uzavření smlouvy budoucí. Objednatel může požádat Ministerstvo dopravy České republiky o vyjádření přípustnosti a způsobu zahrnutí nákladů, výnosů a provozních aktiv do finančního modelu a způsob jeho sestavení (pouze u nabídkového řízení může být v dokumentaci stanoveno jinak). Poskytuje-li dopravce služby i mimo závazek veřejné služby, je povinen vést odděleně náklady, výnosy a čistý příjem týkající se výkonů v závazku veřejné služby a výkonů poskytovaných mimo tento závazek. [3]

V prováděcím právním předpisu je specifikováno, jaké náklady, výnosy a provozní aktiva mohou být součástí finančního modelu, vymezení čistého příjmu a nejvyšší dovolené míry výnosu na kapitál včetně toho, jak dopravce bude náklady, výnosy a provozní aktiva prokazovat objednateli. V předpisu je popsán i způsob sestavení finančního modelu, způsob určení nadměrné kompenzace a pravidla pro změnu výše kompenzace. [3]

Ministerstvo dopravy České republiky při přípravě návrhu zákona na každý rozpočtový rok posoudí ekonomické zajištění dopravní obslužnosti státu, krajů a obcí podle platných uzavřených smluv na tento rok. Potřebné podklady pro toto posouzení poskytnou ministerstvu kraje a obce. Dojde-li k legislativním změnám či k nepředvídaným

mimořádným okolnostem způsobujícím nárůst nákladů dopravců a současně hrozí snížení rozsahu dopravní obslužnosti objednatele podle platných smluv o veřejných službách na daný rok o více než 10 %, na základě žádosti objednatele Ministerstvo dopravy České republiky rozhodne o poskytnutí dotace nebo provede rozpočtové opatření ze státního rozpočtu podle jiného právního předpisu (zákon č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech v platném znění). [3]

2.6 Dohled při uzavírání smlouvy

Na dodržování postupu při uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících jak v přímém, tak v nabídkovém řízení dohlíží Úřad na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Při výkonu dohledu:

- rozhoduje, jestli objednatel postupoval v souladu s platnou legislativou,
- ukládá nápravná opatření a sankce,
- projednává správní delikty,
- kontroluje úkony objednatele podle jiného právního předpisu (není dotčena působnost jiných orgánů vykonávajících takovou kontrolu podle jiných právních předpisů). [3]

Přezkumné řízení úkonů zadavatele se na ÚOHS zahajuje na písemný návrh osoby podávající námitku na výběr dopravce podle nejvhodnější nabídky dle parametrů zákona o veřejných zakázkách (proti postupům objednatele v nabídkovém řízení) nebo hrozí-li nebo vznikla-li porušením platné legislativy újma na právech osoby podávající námitku (proti postupům objednatele při uzavírání smlouvy přímým zadáním), případně se přezkumné řízení zahajuje z moci úřední. [3]

Návrh na přezkum musí obsahovat obecné náležitosti, přesné označení objednatele, kde podle navrhovatele dochází k porušení platné legislativy, případně kde hrozí nebo vznikla újma na jeho právech, příslušné důkazy tohoto jednání a čeho se navrhovatel domáhá. Dále musí být součástí doklad o doručení námitek objednateli a doklad o složení kauce (výše kauce viz výše). Tento návrh musí být doručen ÚOHS a stejnopis objednateli do 10 kalendářních dnů ode dne, kdy bylo doručeno navrhovateli rozhodnutí o zamítnutí námitek. V případě nevyřízení námitek o výběru dopravce případně v čem objednatel

nedodržel platnou legislativu a čeho se navrhovatel domáhá, je možné podat návrh na nápravné opatření ÚOHS nejdéle do 25 kalendářních dnů od odeslání námitek navrhovatelem. Objednatel doručí své vyjádření do 7 dnů od doručení návrhu ÚOHS spolu s veškerou dokumentací týkající se nabídkového řízení (v případě námitky proti postupům objednatele v nabídkovém řízení). [3]

Navrhovatel je povinen spolu s návrhem zaplatit kauci ÚOHS ve výši 1 % z předpokládané hodnoty veřejných služeb, kterých se smlouva týká (nejméně 50 000 Kč, nejvýše 2 000 000 Kč). Kauce se vrací navrhovateli spolu s úroky, nedošlo-li během řízení objednatele k porušení zákona nebo porušil-li objednatel zákon správním deliktem (viz výše). Při oprávněné stížnosti a zahájení řízení je kauce příjmem státního rozpočtu. Účastníkem řízení je objednatel, při zahájeném řízení také navrhovatel a při přezkumném rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky také zvolený dopravce. Pokud objednatel v řízení na výběr dopravce nedodržel zákonný postup a tím došlo nebo mohlo dojít k ovlivnění výběru nejvhodnějšího dopravce (jak v nabídkovém řízení, tak v přímém zadání), ÚOHS vydá nápravné opatření, kterým zruší nabídkové řízení, nebo zruší jednotlivý úkon objednatele (nedošlo-li ještě k podpisu smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících). [3]

Správním deliktem objednatele se rozumí:

- nedodržení zákonného postupu při výběru nejvhodnějšího dopravce a došlo tím nebo mohlo tím dojít k podstatnému ovlivnění výběru nejvhodnějšího dopravce, se kterým již uzavřel smlouvu,
- uzavření smlouvy s dopravcem v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách (zákaz uzavření smlouvy, nesprávný postup při přezkoumávání námitek nebo jejich odmítnutí, zrušení nabídkového řízení, přímé zadání při zájmu i jiného subjektu),
- doplnění platné smlouvy o dodatečné veřejné služby bez písemné výzvy o tomto záměru dopravci nebo dodatečné kompenzace jsou vyšší než 20 % celkové sumy kompenzace za veřejné služby v původním nabídkovém řízení,

- neuchování dokumentace k nabídkovému řízení, jeho průběhu, nabídek všech dopravců a uzavřené smlouvy včetně jejich změn minimálně 5 let od skončení platnosti uzavřené smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících,
- uzavření smlouvy přímým zadáním s dopravcem, který nesplňuje podmínky pro uzavření smlouvy přímým zadáním,
- nezveřejnění informací o chystaných nabídkových řízeních nebo uzavřených smlouvách s dopravci v zákonných termínech nebo na (elektronických) úředních deskách (příp. v úředních dokumentech jako jsou věstníky). [3]

Podle typu správního deliktu hrozí objednateli sankce buď do 5 % předpokládané výše kompenzace za veřejné služby nebo do 10 000 000 Kč. [3]

Objednatel se může ze správního deliktu vyvinut, prokáže-li, že vynaložil veškeré úsilí, jenž mohlo být požadováno, aby k porušení právní povinnosti zamezil. Je-li objednatel vinen, při vyměřování pokuty je přihlédnuto k závažnosti deliktu, zvláště ke způsobu spáchání, jeho následkům a k okolnostem, během nichž k němu došlo. Odpovědnost objednatele za správní delikt zaniká, pokud o něm není zahájeno řízení do 1 roku ode dne, kdy se o něm ÚOHS dozvěděl, nejdéle do 5 let ode, kdy k deliktu došlo. V 1. stupni delikty projednává Úřad na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) a svá pravomocná rozhodnutí zveřejňuje způsobem umožňujícím dálkový přístup. [3]

2.7 Příloha k zákonu 194/2010 Sb. – Standardy kvality a bezpečnosti

Ve veřejné linkové dopravě musí být na vozidle uvedeno číslo linky a konečná zastávka, u vlaků na celostátní a regionální dráze cílová stanice, na tramvajové a trolejbusové dráze číslem linky a cílovou zastávkou. Vozidla uvedená do provozu po 1. červenci 2010 musí být schopná podat zvukové informace cestujícím. Místa pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace musí být vyznačena mezinárodním symbolem přístupnosti a musí být v každém vozidle včetně dostatečného prostoru pro vodícího psa doprovázejícího nevidomou osobu. Dále ve vozidlech ve veřejné dopravě osob musí být možnost přepravovat dětský kočárek s dítětem. Navíc v určitých typech vozidel musí být umožněna přeprava osob na invalidním vozíku. Vozidla zajišťující veřejné služby v přepravě cestujících mohou dosahovat průměrného stáří stanoveném v příslušném prováděcím předpisu (průměrné stáří vozidel ve vozovém parku nesmí přesáhnout 9 let,

jednotlivé kraje si navíc stanovují maximální stáří autobusu jezdícího v závazku veřejné služby, např. v Praze a Středočeském kraji nyní 17 let nesmí jezdit autobusy, v Olomouckém kraji nesmí jezdit autobusy starší 10 let a průměrné stáří vozového parku nesmí přesáhnout 5 let). [3]

3. Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace

Z úvodního nařízení EU ministerstvo dopravy sestavilo vyhlášku, podle které by měly být sestaveny modely v nabídkách při nabídkovém řízení na výběr dopravce včetně určení hranice, nad kterou by se jednalo o nadměrnou kompenzaci za veřejné služby v přepravě cestujících. Konkrétně specifikuje oblasti, jenž mohou být započítány do finančního modelu, a jakým způsobem bude vybraný dopravce prokazovat objednateli skutečné náklady na veřejné služby. Dále upravuje, co je čistý příjem, nejvyšší dovolenou míru výnosu na kapitál a pravidla pro změnu výše kompenzace. [3]

Doprovce, který má zájem dané služby poskytovat, do nabídkového řízení zasílá výchozí finanční model výnosů, nákladů a čistého příjmu, jenž by měly být poskytovateli služeb ze závazku veřejné služby vypláceny. V tomto finančním modelu se pracuje s předpokládanými ekonomicky odůvodněnými náklady a předpokládanými výnosy, jenž mají vliv na čistý příjem (vychází se většinou z účetnictví v předešlém roce, kde mohou být upraveny určité údaje podle očekávané hospodářské predikce – např. podle míry inflace nebo očekávaných změn na trhu s energiemi). Následně poskytované služby většinou každý měsíc zasílá objednateli v přehledu, kde jsou již uvedeny skutečné ekonomicky odůvodněné náklady a dosažené výnosy v daném měsíci. Na tomto základě se vypočte čistý příjem, kterým se rozumí rozdíl mezi výší výnosů spolu s příjmem z kompenzace a náklady na zajištění veřejných služeb v přepravě cestujících a nesmí dosahovat záporné hodnoty. Do provozních aktiv se započítává i majetek, který je nezbytně využíván k poskytování objednaných služeb. V případě přímého zadání nesmí přesáhnout dovolená míra výnosu na kapitál 7,5 % ročně z určených provozních aktiv. Poměr čistého příjmu k provozním aktivům je limitován nejvyšší dovolenou mírou výnosu na kapitál, tj. 7,5 % ročně. Kompenzací se rozumí částka, kterou se objednatel zavázal dopravci hradit na základě smlouvy za poskytnuté služby. [3]

Finanční modely jsou zvlášť sestaveny pro veřejnou drážní a veřejnou linkovou dopravu, z důvodu svých specifik zejména v nákladové oblasti (viz přílohy). [3]

Z obecného hlediska se do nákladů započítávají veškeré činnosti spojené s dosažením, zajištěním a udržením příjmů (ze zákona o daních z příjmů) nutných k plnění závazku veřejné služby vyjma odpisů podle zákona o daních z příjmů (jsou zahrnuty na základě

zákona o účetnictví), zůstatkové ceny vyřazeného dlouhodobého majetku (prodej, likvidace), nákladů na jinou než vlastní propagaci služeb dopravce v souvislosti s výkonem závazku veřejné služby (ve vlastních veřejných prostorách a vozidlech) v celkovém úhrnu vyšším než jsou příjmy z této činnosti a vyjma darů. Dále mezi započitatelné náklady ve finančním modelu mohou být náklady na provozní zálohu dopravních prostředků nejvýše 15 % z vozového parku zajišťujícího veřejné služby (záložní řidiči), náklady na nutné režijní jízdy plynoucí z plnění veřejných služeb v přepravě cestujících, splátky ve spojitosti s nájmem zboží a jeho právem na následnou koupi (leasing), opravné položky a odpis nedobytných pohledávek vzniklých při plnění závazku veřejné služby, škody nezpůsobené dopravcem a nekryté pojistným plněním, náklady na vlastní propagaci služeb v závazku veřejné služby a odměny členů statutárních orgánů dopravce v maximální výši 6násobku průměrného výdělku k měsíci prosinci předešlého roku zveřejňované Českým statistickým úřadem. [3]

Objednatel může změnit rozsah uznatelných nákladů, případně některé z nákladů do finančního modelu vůbec nezahrnout (vyjma maximální výše odměn pro statutární orgány dopravce a neuznatelných nákladů). [3]

Do výnosů se započítávají částky za tržby z jízdného a dalších služeb objednaných ve smlouvě o veřejných službách (přeprava zavazadel, přírážky k jízdnému atd.) v souvislosti se zajišťováním služeb ve veřejné přepravě cestujících kromě výnosů z prodeje dlouhodobého majetku (nejedná-li se o prodej majetku při zpětném leasingu, kde jsou výnosy pro účel této vyhlášky časově rozlišeny). [3]

Doprovce vybraný pro zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících před uzavřením smlouvy vykáže objednateli strukturu provozních aktiv podle přílohy č. 5 této vyhlášky. Pro jednotlivá období se hodnota provozních aktiv stanoví jako jejich zůstatková cena na konci předchozího účetního období. Dlouhodobý majetek je vykázán v provozních aktivech jen v míře, kterou se podílí na plnění závazku veřejné služby. Provozním aktivem není nedokončený dlouhodobý majetek, vyplacená záloha na dlouhodobý majetek, majetek nebo jeho část pořízená s využitím dotace a ocenitelná práva a goodwill na základě jiného právního předpisu. Při leasingu dopravce do provozních aktiv zahrne první zvýšenou splátku, kterou lineárně snižuje po dobu trvání leasingu (nejedná-li se o zpětný leasing). [3]

V případě přímého zadání dopravce sestavuje finanční model skutečných nákladů a výnosů podle přílohy č. 3 u drážní nebo přílohy č. 4 u linkové veřejné dopravy podle vyhlášky Ministerstva dopravy České republiky o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace a přílohy č. 6 o skutečných provozních aktivech ve struktuře daných příloh této vyhlášky. Dojde-li při přímém zadání smlouvy o veřejných službách k odchylce mezi výchozími a skutečnými náklady nebo výnosy jenž nemohl dopravce v době uzavření smlouvy předvídat, je možné kompenzace zvýšit pouze jsou-li sjednány ve smlouvě podmínky pro takové zvýšení kompenzací. Ve smlouvě se může objednatel s dopravcem dohodnout na částech, které budou během plnění smlouvy indexovány dohodnutým způsobem. Kompenzace se může zvýšit o polovinu rozdílu mezi výchozími a skutečnými náklady a výnosy (snížení skutečných nákladů nebo zvýšení skutečných výnosů ve srovnání s výchozími daty). Stále platí, že nejvyšší dovolená výše kompenzace za veřejné služby nesmí přesáhnout poměr čistého příjmu k provozním aktivům nejvyšší dovolenou míru výnosu na kapitál (tj. 7,5 % ročně, viz níže). [3]

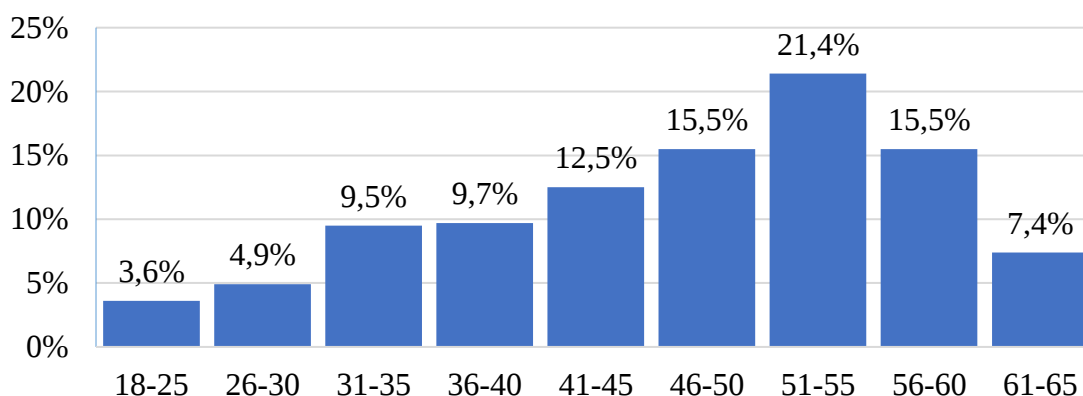
V příloze je uveden vzor formuláře nabídkového řízení (vyhláška č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících) a přílohy vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

4. Počet řidičů a jejich mzdy

Vybírat dopravce do závazku veřejné služby podle nejnižší nabízené ceny za kilometr i za předpokladu, že orgány veřejné moci prověří, zda za danou cenu je možné dostat závazku veřejné služby, je cesta k limitům objemu výkonů ve veřejné dopravě osob, neboť k tomu nepřispívá mzdová atraktivita odvětví. Dopravci jsou nuceni nabídnout provozně nejnižší cenu za kilometr, což je v pořádku týká-li se to nelidského faktoru služeb. Naopak v lidském faktoru to vede k nižšímu tempu růstu mezd v odvětví a také ke snižování atraktivity dané profese. To v konečném důsledku povede nejen k nemožnosti navýšení objemu výkonů ve veřejné dopravě (nedostatek řidičů), ale naopak k jejich snižování a prodlužování intervalů mezi jednotlivými spoji. Na jaře v roce 2017 jsme toho byli svědky v ostravském dopravním podniku, v roce 2018 hned v lednu v Dopravním podniku hlavního města Prahy, dále v Plzni a od počátku dubna i v Hradci Králové, kde se ukázalo navýšení mezd řidičům o 30 % za 2 roky jako krok správným směrem (ze 100 Kč na 130 Kč za 1 odpracovanou hodinu, tj. při 40hodinové pracovní týdenní době více než 30 000 Kč hrubé mzdy měsíčně), neboť nejen tím zažehnali personální krizi, ale získali zpět i některé zaměstnance, jenž odešli za vyšším výdělkem do nedalekých Pardubic. Toto zvýšení mezd stojí magistrát města Hradce Králové 20 milionů Kč ročně navíc. Dále dopravní podnik v Hradci Králové vychází vstříc maminkám, které mohou jezdit takové směny, že stihnout odvést nejen dítě ze školky nebo školy, ale také je z ní vyzvednout. [13] Nejenom městské dopravní podniky se potýkají s nedostatkem řidičů, ale také linkoví dopravci hledají řidiče nejen na Slovensku či Ukrajině, ale už jsou nuceni se vydat i dále do států jako je Rumunsko, Bulharsko nebo Srbsko a u těchto řidičů může být zpočátku také jazyková bariéra, neboť je potřeba je rychle dostat do provozu, ale znalost českého jazyka u nich může váznout. Na železnici situace také není o moc lepší. Pokud se strojvedoucí rozhodne podat výpověď, je možné, že daný zaměstnavatel se může v některých případech snažit si ho udržet tím, že mu nabídne lepší finanční ohodnocení než měl dosud. V příhraničních oblastech navíc někteří řidiči odcházejí za výdělkem do zahraničí, především do Německa a Rakouska. Jak je situace vážná může dokreslit nejen počet řidičů, kteří pracují mimo obor, ale také jejich věková struktura. S tím souvisí i čím dál menší počet řidičů, kteří v důchodovém věku jsou ochotni pomoci na vedlejší pracovní poměr s přepravou lidí. Pro mladé lidi není příliš perspektivní trávit v práci na linkovém autobusu až 300 hodin měsíčně v kontrastu s vlastním volným časem, nemotivujícím mzdovým ohodnocením či možností založit nebo mít vlastní rodinu.

V roce 2016 dosahoval celkový počet vydaných profesních průkazů pro osobní i nákladní silniční dopravu hodnoty kolem 360 000. Současně se odhaduje, že profesi řidiče aktivně vykonává přibližně 300 000 řidičů osobní i nákladní dopravy (přibližně 5 % práceschopného obyvatelstva), tj. zhruba pro 60 000 řidičů není výkon této profese atraktivní (asi 1 % práceschopného obyvatelstva). Na tom se podepisují nejen mzdové poměry, ale také chování ostatních řidičů a chodců v silničním provozu. Pokud se podíváme na věkovou strukturu řidičů v osobní dopravě, tak začíná být nejvyšší čas daný stav věcí řešit, protože požadavky krajů na vyšší objemy výkonů rostou, zvláště v krajích, kde funguje integrovaný dopravní systém a garantované návaznosti mezi spoji. [8]

Obrázek 1: Věková struktura řidičů v osobní dopravě v roce 2016



Zdroj: HROMÍŘ, Vojtěch. Nedostatek řidičů v silniční dopravě, zlepšení image profese řidič: ČESMAD BOHEMIA, z. s., vlastní úprava obrázku

Nutno podotknout, že výše výdělku v městských dopravních podnicích nekorresponduje s dostatkem řidičů a hrubé měsíční výdělky jsou zavádějící, neboť z nich není patrné kolik hodin přesčasů řidiči v daném dopravním podniku pracují měsíčně přesčas. Pro ukázkou zde uvedu tabulku mezd získanou z vlastních zdrojů od organizace Sdružení dopravních podniků s průměrným měsíčním výdělkem na jednotlivých traktách, kterou jsem na základě dat Českého statistického úřadu rozšířil o medián mezd a průměr mezd v daném kraji, kde se dopravní podnik nacházel. Města jsou seřazena abecedně a mzdy jsou z roku 2016 (novější data nebyla k dispozici). Červeně podbarvené jsou města, kde proběhla nebo probíhá personální krize. Co se týká měsíčních výdělků, tak červeně podbarvené jsou měsíční výdělky, které nedosahují ani mediánu mezd v kraji a zeleně podbarvené jsou výdělky přesahující průměr mezd v kraji (v Praze u metra je vyšší výdělek dán příplatkem za práci pod zemí).

Tabulka 1: Průměrné hrubé měsíční mzdy řidičů v městských dopravních podnicích

Rok 2016	Autobusy	Trolejbusy	Tramvaje	Metro	Medián mezd v kraji	Průměrná mzda v kraji
Brno	31 227	30 908	27 698	-	24 701	28 456
České Budějovice	24 105	25 583	-	-	24 027	26 591
Děčín	23 351	-	-	-	23 994	26 542
Hradec Králové	26 084	24 955	-	-	23 873	26 656
Chomutov	25 294	26 011	-	-	23 994	26 542
Karlovy Vary	23 779	-	-	-	22 691	25 006
Liberec a Jablonec	23 095	-	23 893	-	24 841	27 326
Most a Litvínov	24 459	-	21 805	-	23 994	26 542
Olomouc	25 205	-	24 736	-	23 165	25 861
Opava	24 255	22 110	-	-	24 163	26 555
Ostrava	25 251	24 822	23 816	-	24 163	26 555
Pardubice	23 872	23 872	-	-	23 693	26 356
Plzeň	28 293	28 660	27 419	-	25 389	28 276
Praha	34 328	-	33 522	43 679	30 209	37 931
Ústí nad Labem	21 734	22 846	-	-	23 994	26 542
Zlín a Otrokovice	23 247	23 269	-	-	23 363	26 246

Zdroj: Vlastní zdroj (Sdružení dopravních podniků ČR), Český statistický úřad, vlastní zpracování a úprava

Pokud se člověk podívá pozorněji na obrázek s věkovou strukturou řidičů v osobní dopravě (bez strojvedoucích), zjistí, že 44,3 % řidičů v roce 2016 je starších 51 let. Z toho vyplývá nejen odchod téměř poloviny řidičů do důchodu (i přes výpomoc na vedlejší pracovní poměr budou limitováni hodinami, které budou moci odjezdit a které jsou výrazně nižší než na hlavní pracovní poměr), ale také možné problémy se zajištěním dopravní obslužnosti napříč všemi kraji a celou republikou. [8] Podle nejnovějších údajů sdružení dopravců Česmad Bohemia během následujících 5 let má odejít do penze až 1/3 řidičů autobusů. [14] Z ekonomického hlediska i když se bude díky nedostatku řidičů zvyšovat tlak na růst mezd v odvětví, tak na základě čistě tržního mechanismu dojde k dalšímu časovému zpoždění příchodu nových zaměstnanců do odvětví. S přihlédnutím k vědeckotechnickému rozvoji, kdy je snaha vyvinout samoříditelná auta i autobusy a vlaky, ještě stále několik let (s největší pravděpodobností i více než 15 let v České republice) bude trvat nejen vývoj, ale také implementace do provozu zejména v rozvinutém (západním) nebo bohatém (ropném) světě. Z tohoto důvodu by měla být přijata taková opatření, aby došlo alespoň k zatraktivnění tohoto odvětví. Obecně zvýšení mezd řidičů v dopravě povede k vyšším nákladům na převoz, které se může promítnout ve vyšší ceně přeprav (vyšší poštovné), ale také ve vyšších cenách jízdného respektive vyšších tržbách za převoz a při stejném objemu cestujících (určitý úbytek může nastat tím, že se některým lidem vyplatí více cestovat vlastním autem nebo s více lidmi vlastním autem, na druhou stranu lidé stále budou dojíždět za prací, nemají-li ji v místě svého bydliště, a především studenti do škol) a tím nižších kompenzacích veřejné dopravy z veřejných rozpočtů. [8]

Orgány veřejné moci by měly přijmout taková opatření, aby nedocházelo ke snižování tempa růstu mezd zaměstnanců ve veřejné dopravě kvůli ekonomickým aspektům výběrového řízení na dopravce, jenž nabídky hodnotí téměř výhradně na základě ekonomických parametrů (tj. podle nejnižší nabízené ceny za kilometr) a opomíjí sociální aspekty v nabídce i přes vlastní kontrolu, zda je schopný dopravce za tu cenu tyto výkony zajistit po celou dobu trvání uzavřené platné smlouvy. Rozhodně je nedostatečné řešení pouze přesunout řidiče do jiné skupiny zaručených mezd, jak to provedla vláda v roce 2017, neboť to vedlo k přesunutí peněžních prostředků z nenárokové složky mzdy do základní složky mzdy a pro řidiče to znamenalo žádné nebo malé navýšení odměny za práci. S tím souvisí vedení účetnictví pro služby ve veřejné dopravě osob. Legislativa sice vyžaduje oddělené vedení účetnictví pro výkony v závazku veřejné služby a dopravci tak

konají, ale položku „mzdové náklady“ by bylo vhodné vést podrobněji. Co se této položky týká doporučoval bych vedení analytických účtů v účetnictví rozhodně pro řidiče a strojvedoucí vykonávající závazek veřejné služby jako koncové zaměstnance, dále pro pomocný personál typu mechaniků a opravářů, kteří se podílejí na bezproblémové provozuschopnosti vozů ve veřejné dopravě, a administrativu s ostatními zaměstnanci možná i spojenou s vedením podniku tak, aby bylo možné přesněji klíčovat peníze z veřejných rozpočtů pro koncové zaměstnance a nedocházelo tak z „přiměřeného zisku“ k vyšší odměnám pouze pro vedení dopravní společnosti. V návaznosti na tuto analytickou evidenci mzdových nákladů mají příslušné (místní) orgány veřejné moci prostředek pro cílené navyšování mzdových prostředků pro konkrétní skupiny zaměstnanců tak, aby v rámci srovnání mzdových nákladů na řidiče u jednotlivých poskytovatelů veřejných služeb docházelo nejen k jejich postupnému zvyšování alespoň o reálnou míru inflace do základní složky mzdy, ale také k jejich konvergenci mezi jednotlivými poskytovateli veřejných přepravních služeb na přibližně stejnou úroveň u jednotlivých typů dopravy (linkové, drážní a městské). Objednatel veřejných služeb k tomu může využít indexaci, kdy na základě ekonomických očekávání lze s poskytovatelem veřejných služeb na základě uzavřené platné smlouvy dohodnout růst mzdových nákladů na každý následující rok zvlášť (jako je tomu například při příspěvku na palivo/energie při očekávaném růstu cen). Veřejná správa by tak mohla více pracovat se sociálním aspektem u dopravců (pokud by chtěl orgán veřejné moci příliš zvýhodnit zaměstnance jednoho poskytovatele veřejných služeb v přepravě cestujících, pak by pro dopravce bylo složité na základě ekonomických kritérií uspět v nabídkovém řízení pro další období) a vzít tak v potaz kritiku Ministerstva práce a sociálních věcí České republiky.

Je nutné zmínit, že některé legislativní kroky vlády spíše uškodily osobním dopravcům, a podle toho vypadá i věková struktura řidičů v osobní dopravě. Bylo-li níže zmíněno, že 44,3 % řidičů v osobní dopravě je starších 51 let, pak při pohledu do minulosti zjistíme, že tito řidiči měli možnost si bezplatně udělat řidičská oprávnění během svého výcviku na povinné vojenské službě (tito řidiči ji vykonávali přibližně mezi lety 1975 a 1989). Ta byla zrušena v roce 2004. Budeme-li předpokládat, že na vojenský výcvik nastoupil muž v 18 letech v mezním roce 2004, pak by mu v roce 2016 bylo 30 let a při pohledu na věkovou strukturu je více než patrné, že za těchto 12 let se podílí na celkovém počtu řidičů (bez strojvedoucích) žalostnými 8,5 % řidičů. Je vidět, že zrušení povinného

vojenského výcviku pro muže ovlivnilo počet nových řidičů jak v osobní, tak i v nákladní dopravě. Situace v dnešní době, kdy je hustý provoz, řidiči nerespektující pravidla silničního provozu a chybějící pravomoci policie České republiky pro zadržení řidičského oprávnění na místě spolu s mzdovými poměry rozhodně není pro mladé lidi lákavá práce. Pro úplnost uvedu aktuální tabulku vybraných městských dopravních a významných regionálních autobusových firem s aktuálními daty z roku 2018 zveřejněnými Českou televizí dne 21. dubna na základě vlastního průzkumu. [18]

Tabulka 2: Počet řidičů a jejich průměrný věk u vybraných linkových dopravců

Dopravce	Počet řidičů	Podstav	Průměrný věk
ADOSA	86	9	-
Arriva	2700	150	50,0
BDS-BUS	129	23	52,5
BusLine	727	100	53,0
COMETT	58	3	51,0
ČSAD Liberec	109	5	50,5
ICOM Transport	1080	300	51,0
MARTIN UHER	54	4	49,0
Celkem	4943	594	50,7

Zdroj: Česká televize (2018)

Tabulka 3: Počet řidičů a jejich průměrný věk u vybraných městských dopravních podniků

Dopravní podnik	Počet řidičů	Podstav	Průměrný věk
Brno	599	30	47,7
České Budějovice	104	8	53,0
Hradec Králové	230	15	50,0
Jihlava	94	11	55,2
Karlovy Vary	108	0	52,5
Liberec a Jablonec	124	18	48,0
Mladá Boleslav	65	0	45,0
Olomouc	132	8	50,1
Opava	62	0	51,0
Ostrava	523	9	48,0
Pardubice	185	15	49,5
Plzeň	202	20	49,8
Praha	2200	176	49,0
Prostějov	28	0	55,0
Přerov	34	0	47,4
Trutnov	10	8	-
Ústí nad Labem	100	5	53,0
Zlín a Otrokovice	182	5	46,0
Celkem	4982	328	49,1

Zdroj: Česká televize (2018)

V souvislosti se zvyšujícím se věkem řidičů se zvyšuje i riziko vážnějších dopravních nehod z důvodu momentální zdravotní indispozice řidiče, neboť je výkon této profese fyzicky i psychicky stále náročnější ve stále hustějším provozu. V za posledních 5 let vážných dopravních nehod autobusů v České republice bylo minimálně 13 (např. srpen 2017 – Krupka, leden 2017 – Praha a Hradec Králové, březen 2016 – Děčín, srpen 2015 a květen 2013 – České Budějovice, květen 2013 – Liberec, březen 2013 – Ostrov u Macochy, leden 2013 – Ostrava). Dopravní psycholožka z České zemědělské univerzity Pavla Rymešová tvrdí, že optimální věk pro odchod do důchodu by u člověka, jenž celoživotně vykonává povolání řidiče, měl být 55 let, nejvýše 60 let. Zároveň si uvědomuje, že v současné praxi je nemožné toto realizovat, neboť aby celý systém veřejné dopravy byl funkční, tak mu dopomáhají právě i pracující důchodci na částečný úvazek, kteří tuto profesi vykonávali většinu svého života. Ač takoví lidé mají dlouholetou praxi s řízením autobusů v provozu, tak právě kolem 55 až 60 let věku se k tomu přidává i pomalejší reakční schopnost a zejména v hustém městském provozu v ranních a odpoledních špičkách pracovních dní, kdy se k vozům v provozu přidává navíc velké množství chodců, kteří ne vždy jsou pozorní a na reakci řidiče ve veřejné přepravě osob závisí odvrácení mimořádné události bez zdravotních následků. Takovéto situace řidičům přináší velké psychické vypětí a vyžadují zvýšenou míru psychické odolnosti. Zároveň zákon ukládá řidičům nad 50 let ukládá každoroční zdravotní prohlídky (do 50 let každé 2 roky). Dále se Rymešová domnívá, že není podloženo, že psychika člověka se mezi 25. a 50. nemění, neboť se dopravně psychologické testování dělá při nástupu do zaměstnání a další až v 50 věku a poté každých 5 let. Osobně se domnívám, že minimálně psychologické vyšetření by měli absolvovat všichni řidiči (tedy včetně řidičů osobních automobilů) nejen při žádosti o řidičské oprávnění, ale také při opětovné žádosti o řidičské oprávnění (většinou po 10 letech platnosti) a současně s tím projít také přezkoušením ze znalostí potřebných zákonů (týkajících se dopravy a s dopravou souvisejících), neboť se stává, že zejména starší řidiči neznají jejich platné znění a tím může dojít v některých případech k nebezpečným situacím vyžadujícím předvídavost a včasnou reakci i řidičů veřejných dopravních prostředků. [18]

5. Struktura nákladů

Tabulka 4: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Brně

Brno	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Osobní náklady	47 %	50 %	45 %	44 %	42 %	42 %
Materiál, energie, služby	28 %	30 %	28 %	31 %	35 %	33 %
Odpisy	21 %	18 %	20 %	18 %	17 %	17 %
Ostatní náklady	4 %	2 %	7 %	7 %	6 %	8 %

Zdroj: Výroční zprávy DPMB, a. s., vlastní zpracování

Tabulka 5: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Jihlavě

Jihlava	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Osobní náklady	62 %	59 %	52 %	52 %	53 %	53 %
Materiál, energie, služby	24 %	23 %	23 %	23 %	23 %	25 %
Odpisy	9 %	11 %	14 %	14 %	15 %	14 %
Ostatní náklady	5 %	7 %	11 %	11 %	10 %	9 %

Zdroj: Výroční zprávy DPMJ, a. s., vlastní zpracování

Tabulka 6: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Plzni

Plzeň	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Osobní náklady	37 %	36 %	34 %	32 %	33 %	42 %
Materiál, energie, služby	39 %	44 %	41 %	44 %	42 %	35 %
Odpisy	19 %	19 %	17 %	16 %	15 %	16 %
Ostatní náklady	5 %	1 %	8 %	8 %	10 %	7 %

Zdroj: Výroční zprávy PMDP, a. s., vlastní zpracování

Tabulka 7: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Praze

Praha	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Osobní náklady	37 %	35 %	34 %	33 %	33 %	33 %
Materiál, energie, služby	44 %	45 %	47 %	49 %	50 %	50 %
Odpisy	17 %	17 %	16 %	16 %	15 %	15 %
Ostatní náklady	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	3 %

Zdroj: Výroční zprávy DPP, a. s., vlastní zpracování

Tabulka 8: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Ostravě

Ostrava	2017	2016	2015	2014	2013	2012
Osobní náklady	50 %	48 %	46 %	44 %	43 %	42 %
Materiál, energie, služby	29 %	30 %	31 %	33 %	34 %	33 %
Odpisy	15 %	16 %	15 %	15 %	16 %	15 %
Ostatní náklady	6 %	6 %	7 %	7 %	7 %	9 %

Zdroj: Výroční zprávy DPO, a. s., vlastní zpracování

Budeme-li předpokládat, že náklady každý rok vzrostou o reálnou míru inflace, pak by se struktura nákladů neměla měnit, neboť by šlo každý rok vždy o něco více peněz do každé skupiny nákladů. Jak je možné vypořádat z vybraných městských podniků z výročních zpráv v letech 2012 až 2017 (novější výroční zprávy v době zpracování této práce nebyly k dispozici) níže, lze pozorovat trend zvyšování podílu mzdových nákladů na celkových nákladech jednotlivých městských dopravních podniků (malá anomálie u dopravního podniku v Plzni v roce 2012). Vše je dáno souhrnem faktorů v dnešní době ještě více výrazných, kdy nedostatek pracovníků na trhu práce přesouvá zaměstnance do finančně zajímavějších odvětví (dalo by se ještě více analyzovat z pohledu demografického, kdy především zaměstnanci v předdůchodovém věku mají minimální potřebu měnit své zaměstnání a raději zůstanou posledních pár let u práce, kterou znají) a zároveň se projevuje nedostatek kvalifikovaných lidí na volné pozice u zaměstnavatelů. Ze statistik Úřadu práce k 31. 10. 2018 vyplývá, že bylo k dispozici 316 884 volných pracovních míst (nejvíce v historii České republiky) a z celkového počtu 215 622 registrovaných

nezaměstnaných na Úřadu práce by jich bylo schopno okamžitě nastoupit druhý den do zaměstnání 193 983 nezaměstnaných. Míra registrované nezaměstnanosti činila k poslednímu říjnovému dni 2018 2,8 procenta (podle metodiky EUROSTATu za říjen 2018 2,3 % - nejméně ze všech členských zemí Evropské unie). Nejvíce poptávanými pozicemi jsou u zaměstnavatelů zedníci, uklízečky, dělníci a právě řidiči jak v osobní, tak také v nákladní dopravě. Pro udržení stávajících zaměstnanců na pozici řidiče a na nábor nových řidičů a jejich zaplacení je potřeba čím dál více mzdových prostředků a tento trend by měl pokračovat, dokud ohodnocení stávajících řidičů se nebude blížit k hranici přijatelné odměny za vykonanou práci pro nové zájemce. [9]

Pokud se podíváme na statistická fakta, tak ročně se sníží počet řidičů v osobní i nákladní dopravě o 3 tisíce (odchod mimo obor, penzionování...). Do roku 2023 má odejít 2 500 řidičů autobusové dopravy do důchodu, tj. 1/3 z celkového počtu řidičů autobusů. Přes 12 % řidičů autobusů v dnešní době jezdí již v důchodovém věku. Ředitel české odnože Arrivy Daniel Adamka dále uvádí, že autobusoví dopravci jako celek v roce 2017 na základě statistik prodělali 200 miliónů korun, z toho 160 miliónů korun (80 % z celkové výše) v oblastech získaných na základě veřejné soutěže. Tržby dopravcům klesly o 3 procenta na 3,7 miliardy korun. Mzdy řidičům vzrostly o 21 procent (v roce 2015 hrubá hodinová mzda řidiče autobusu činila 80 korun, dnes je 104 korun hrubého). V roce 2018 se předpokládá růst mezd řidičů o 11 %, což je do položky nákladů přibližně dalších 400 miliónů korun a růst cen pohonných hmot by měl dopravcům zvýšit náklady o dalších 200 miliónů korun. Z toho plyne, že na základě aktuálních dat a prognóz letošního roku by dopravci měli celkově prodělat až 400 miliónů korun. Šéf Odborového svazu dopravy Luboš Pomajbík tvrdí, že řidiči by měli brát minimálně 250 korun za hodinu hrubého, a ne pouze zaručenou mzdu ve výši 104 korun za hodinu hrubého, což je méně než hodinové ohodnocení brigádníka v Lidlu. Dále říká, že je třeba zlepšit nejen mzdové ohodnocení řidičů, ale také jejich pracovní podmínky, neboť jde také o volný čas a rodinný život řidičů. [14]

6. Návrh změn

Jak bylo zmíněno níže, zklidnění provozu by mohlo pomoci zavést psychologická vyšetření (neboť někteří řidiči se za volantem mění v agresivní) a přezkoušení ze zákonů, ale také možnost vyzkoušet si, jak je pro řidiče jiných typů vozidel někdy složité například jejich typ vozidla zastavit v různých podmínkách (např. na suchu, na mokru, v zimě na solených nebo zledovatělých cestách), aby nedošlo k mimořádné situaci nebo dopravní kolizi (třeba jako spolujezdec).

Vzhledem k tomu, že není žádoucí mít silnice ucpané auty, a je veřejným zájmem, aby veřejná doprava fungovala, měly by se také příslušné (místní) orgány starat i o to, aby jim dopravní obslužnost území fungovala i v dlouhodobějším výhledu. Možností, jak docílit pravidelnějšího přísunu řidičů do odvětví i osobní dopravy, je začlenit již do učebních osnov získání řidičského oprávnění i profesního průkazu u oborů s dopravou a opravou vozidel souvisejících včetně možností získání oprávnění i na drážní vozidla, ale bez klasifikace. Jako vhodné obory mohu vybrat například mechanik opravář motorových vozidel, autoelektrikář, mechanik elektrotechnik, elektrikář, elektrikář silnoproud a další. Studentům středních a vyšších odborných škol dát povinně na výběr 1 průkaz, který by absolvovali ve studijním plánu, a ostatní průkazy dobrovolně s možností postupného rozšiřování. Na výběr by měli z možností řidičské oprávnění C (+ E) u nákladních vozidel (s přívěsem), řidičské oprávnění D u autobusů a průkaz způsobilosti k řízení u trolejbusů, dále u kolejových vozidel průkaz způsobilosti k řízení tramvaje a přípravu ke zkouškám na licenci strojvedoucího motorových i elektrických lokomotiv. V součinnosti s tím by měli městské dopravní podniky, linkoví i drážní dopravci poskytnout nejen kvalifikované zaměstnance, kteří provádí školení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ale také umožnit přístup na simulátory jednotlivých vozidel, případně tyto simulátory zajistit do určitých školních zařízení (nejlépe do škol, kde je více oborů s dopravou souvisejících). Pro firmy tyto výdaje stanovit jako daňově uznatelné náklady snižující základ daně a pro studenty i formou zábavy možnost vyzkoušení řízení takových vozidel a jejich chování než by získali řidičské oprávnění B na osobní automobil (které je vyžadováno ještě před zahájením výcviku na rozšíření řidičského oprávnění nebo k získání průkazu způsobilosti k řízení vozidel na dráze trolejbusové a tramvajové) a mohli se tak kvalifikovaněji rozhodnout, na které vozidlo by chtěli získat oprávnění k řízení. Tento výběr by mohl být pro některé studenty zúžen z důvodu nesplnění zákonných zdravotních požadavků pro

řízení daného vozidla, případně by byli nepřipuštěni k výcviku v případě nesplnění stanovených psychotestů, ale mohly by se podmínky pro zdravotní způsobilost zmírnit, neboť Sdružení dopravních podniků České republiky jedná s Ministerstvem dopravy České republiky, které čeká na vyjádření Ministerstva zdravotnictví České republiky o zmírnění podmínek pro získání zdravotní způsobilosti k oprávnění řízení na trolejbus a tramvaj. Největší problém dělá uchazečům barvocit. [17] Stanovený rozsah výuky pro rozšíření řidičského oprávnění je 140 hodin. Příslušné orgány veřejné moci by měli více podporovat obory, které jsou v rámci národního hospodářství nedostatkové, a dát tak větší možnost místním úřadům, pod které dané školské zařízení spadá, zvýšit příspěvek na provoz formou kompenzace nákladů spojených s výcvikem a získáním oprávnění k řízení (náklady na rekvalifikaci jsou také hrazeny z veřejných rozpočtů). To by mohlo vést nejen k pravidelnějšímu zvyšování počtu mladých řidičů, ale také po dosažení stanoveného věku možnost pracovat na vedlejší pracovní poměr jako řidič nebo strojvedoucí. Navíc by někteří absolventi přinesli do provozu bonus navíc tím, že by byli schopni si drobné poruchy opravit sami. Pro studenty těchto oborů by mohla být zavedena zákonná výjimka, která by jim umožňovala po složení závěrečné zkoušky (výuční list nebo maturita) věnovat se dále profesi řidič. Zákonná výjimka by mohla například pro tyto studenty snížit věkovou hranici pro výkon povolání na 20 let věku. Motivujícím prvkem pro studenty může být stipendijní program realizovaný ve spolupráci s dopravcem, který si může předem vybrat své budoucí zaměstnance a případně jim nabídnout spolupráci. Stipendijní program je realizován již na dráze, kde na vybraných školách jsou studenti připravováni pro praxi (např. stipendijní program Českých drah ČéDés nebo Správy železniční dopravní cesty Nádražák). Svá fakultní pracoviště mohou vytvořit na odborných školách nižšího stupně i vysoké školy, které tím mohou studentům napomoci nejen v oblasti praxe, ale také v návaznosti na terciální vzdělávání doplnit učební osnovy o věci, které je vhodné znát pro další studium.

To, že nedostatek řidičů v osobní dopravě bude palčivý problém, možná teď ještě nevypadá, ale vznik integrovaných dopravních systémů, kdy jsou vytvořeny přípoje mezi spoji, které na sebe navíc i čekají, postupně vrací cestující do veřejných dopravních prostředků. Stojí za tím mimo jiné i výhodnější jízdné než při jízdě spojem mimo závazek veřejné služby. Toto všechno by mohlo být umocněno vznikem národního tarifu, který ve spolupráci vymýšlí Ministerstvo dopravy České republiky a Ministerstvo financí České republiky s tím, jak je plánované postupné otevírání trhu dálkových vlaků.

Důvodem je, aby při různých dopravních na různých dálkových tratích cestující měl možnost cestovat na jeden jízdní doklad. Platnost tohoto tarifu je plánována i na výkony regionální železnice (na osobní i spěšné vlaky) od začátku platnosti jízdního řádu na období 2019/2020 (tj. přibližně od poloviny prosince 2019). Při úspěšné realizaci by mohlo dojít k navýšení výkonů i u vlaků dálkové dopravy mimo koridorové tratě (tratě s provozem mezinárodních spojů), což by byl přínos pro cestující veřejnost, neboť u dálkové dopravy v některých směrech chybí spoje v okrajových časech. Vzhledem k tomu, že nedostatek řidičů v osobní dopravě se týká i strojvedoucích, a jakýkoli návrh přijatý do praxe se projeví s časovým zpožděním, je nutné danou záležitost začít řešit již v současné době, kdy mnohdy neobsazené spoje jezdí na vedlejší pracovní poměr bývalí zaměstnanci, kteří již byli penzionováni. To ale nese riziko, že již neprojdou každoroční zdravotní prohlídkou, a ze zákonných důvodů budou muset skončit. Pětina řidičů bude penzionována do 10 let a další pětina do 15 let. I v případě jejich přechod z hlavního pracovního poměru na vedlejší pracovní poměr, nebudou schopni jezdit takové výkony jako dosud, neboť vedlejší pracovní poměr bývá limitován počtem hodin (dohoda o pracovní činnosti). To povede nejen ke snižování výkonů a z tohoto důvodu i k delším časovým intervalům mezi spoji (snaha jezdit taktově v konkrétní minutu), ale i riziku opětného odlivu cestujících. To je opačný trend než potřebují organizátoři veřejné dopravy, kteří rok od roku objem výkonů navyšují ruku v ruce s tím, jak se zvyšuje počet cestujících v rámci celého systému dotované veřejné dopravy. Při současné úrovni mezd není pro mladé lidi lákavé v tomto oboru pracovat a uzavírat smlouvu s dopravcem jen na základě nejnižší nabízené ceny za kilometr (v linkové regionální dopravě se nejčastěji pohybuje nabízená cena za kilometr kolem 30 – 40 korun, v regionální železniční dopravě kolem 120 korun, ale v případě pořízení nových vozů se může kompenzace pohybovat i ve vyšších částkách během jejich účetního odepisování). To je pod kritikou Ministerstva práce a sociálních věcí České republiky, neboť to brzdí růst mezd bez dialogu s objednatelem a vytváří to podmínky pro prohloubení krize nejen na pracovním trhu, ale také to vytváří hrozbu omezení spojů ve veřejné dopravě.

Jihomoravský kraj jde opačnou cestou. Prostřednictvím své právnické osoby plánuje nákup nových vlaků na své regionální tratě s využitím dotace z Operačního programu Doprava 2 (OPD2), kde je alokováno celkem 7,73 miliardy korun a po schválení Ministerstvem dopravy České republiky se nyní „ladí“ projektová žádost, aby si nákup nových 36 elektrických nízkopodlažních vlaků za přibližně 5,5 miliardy korun

Jihomoravský kraj před Evropskou komisí obhájil. Vlaky budou nasazovány postupně na linky S2 a S3 Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) čili na trasy Křenovice horní nádraží – Březová nad Svitavou (S2) a Břeclav – Tišnov (S3). Nyní probíhají jednání s 5 výrobci (Škoda Transportation, Siemens, Stadler, Bombardier a Alstom). Následně bude zveřejněna zadávací dokumentace a výrobci předloží finanční nabídky s předpokládaným výběrem zhotovitele vlaků na konci roku 2018. Jihomoravský kraj hodlá soutěžit celou svou železniční síť s postupným uváděním do provozu nových elektrických jednotek. V první řadě půjde o ekonomickou výhodnost nabídek, ale svou roli zde bude hrát i kvalita nasazovaných vlaků (stáří), jejich nízkopodlažnost, zda budou mít klimatizaci nebo třeba bezplatný bezdrátový internet ve vozech. Do soutěže se může přihlásit každý osobní dopravce, který ujel v minulém roce alespoň 1 milion kilometrů na železnici. Vzhledem k tomu, že se soutěží celá železniční síť, kterou bude zajišťovat dopravce vlastními vozy než se začnou uvádět do provozu nové elektrické jednotky, pak je favoritem společnost České dráhy, neboť zřejmě nikdo do 1. ledna 2020, kdy má začít platit nová smlouva, nedokáže nikdo jiný sehnat takové množství vozidel. Celková hodnota zakázky je stanovena na 5,6 miliardy korun na 3 roky (do prosince 2022) s možností prodloužení o 2 roky. Nyní za drážní dopravní obslužnost Jihomoravského kraje dostávají České dráhy na kompenzacích necelou 1 miliardu korun ročně včetně příspěvku od státu. Zakázka je k nahlédnutí na protikorupčním portálu Jihomoravského kraje pod názvem: „Poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících v regionální železniční osobní dopravě“ včetně všech potřebných dokumentů. Jihomoravský kraj tak získá nejen přehled o skutečných nákladech na provoz osobní drážní dopravy, ale také na vlastní vlaky bude soutěžit pouze personální zajištění (tj. strojvedoucí a průvodčí). Cílem kraje je nevozit cestující v několik desítek let starých vozech a následně si může zpětně vyhodnotit, zda je výhodnější veřejnou dopravu na území kraje poskytovat s vlastními vozy (a následně možná i personálem) či ji nechat čistě na soukromých dopravcích. Jinými slovy se Jihomoravský kraj snaží personálně zajistit funkčnost svého dopravního systému. Podobnou vizi měl Kraj Vysočina s linkovými autobusy, kterými chtěl zajišťovat dopravní obslužnost, aby zjistil skutečné náklady na provoz. Zatím od tohoto plánu ustoupil a chystá spuštění integrovaného dopravního systému na Vysočině s názvem „Veřejná doprava Vysočiny“ s termínem od neděle 9. prosince 2018, kdy vchází v platnost nový jízdní řád. Kraj Vysočina si od tohoto systému slibuje efektivněji vynaložené peníze na dopravní obslužnost kraje. Osobně se domnívám, že příslušné (místní) orgány veřejné správy by měly v první řadě dbát na dostatečné personální

zajištění spojů veřejné dopravy, aby nedocházelo k neodjetým spojům, a následně řešit ekonomickou stránku nabídky. Jak již bylo níže zmíněno, současně by s dopravci měl jednat také o jejich spolupráci s vybranými oborovými školami, neboť to je jedna z cest jak se pokusit zajistit dostatek řidičů v osobní dopravě a zároveň tak i snížit věkový průměr řidičů.

7. Shrnutí

V úvodu praktické části je uvedeno, jak současné nastavení systému má dopad na počet řidičů v oboru. Na to navazuje obrázek s věkovou strukturou řidičů a tabulka s průměrnými výdělky ve vybraných dopravních podnicích v porovnání nejen mezi městy, ale také i k průměru a mediánu mezd v daném kraji, kde se město nachází (větší vypovídací hodnota než při porovnávání s celostátními daty). Dále je zmíněno, jaké možnosti má veřejná správa ke zvyšování mezd řidičů a doporučení, kterými by mohlo být dosaženo vyššího výdělku u koncových pracovníků (nejde o to vůz jen řídit, ale také udržet ho v provozuschopném stavu).

Následuje zamyšlení nad věkovou strukturou řidičů a jaké faktory počet řidičů ovlivnily. To potom doplňují tabulky ukazující současný stav u linkových dopravců a městských provozů včetně průměrného věku řidiče u dané společnosti. S tím souvisí i vyjádření odbornice jaká rizika přináší současný stav do provozu.

Analýza struktury nákladů u vybraných městských dopravních podniků jasně ukazuje trend u mezd. V souvislosti s tím je pohled na současný trh práce a možnosti získání pracovníků do řad řidičů s krátkodobým výhledem do následujících let.

Ředitel české odnože Arrivy dává nahlédnout na skutečný stav věcí, jak co se týká nákladů dopravce, tak co se týká zvyšování mezd v oboru a proč není ochota je zvyšovat. Svůj názor prezentoval i šéf největší odborové organizace v dopravě v České republice na straně druhé.

V návrzích změn se můžeme setkat s doporučením do různých oblastí. Od obecně řidičů motorových vozidel, přes možnosti stipendijních programů (a možné legislativní úpravě), zdravotní způsobilost k vykonávání dané profese až například po chystaný národní tarif Ministerstva dopravy České republiky. Dále také jsou zmíněny rozdílné cesty v krajích, kde v některých se drží veřejných soutěží (resp. přímého zadání na základě průzkumu trhu) a někde volí formu vlastního dopravce, aby předešli nevyjetým spojům (např. v Ústeckém kraji) nebo nákup vlastních vozidel (např. vlaků v Jihomoravském kraji).

Závěr

Je nutné si uvědomit, že i když silniční (a drážní) zákony profesionální řidiče ve většině případů chrání, v trestněprávní rovině už to tak jednoznačné není a je chráněn život a zdraví člověka i přes to, že se sám provinil porušením zákona. Zvláště jedná-li se o osobu s omezenou schopností orientace nebo jinak zdravotně tělesně postiženou. Pak i když může být větší míra zavinění na straně druhé, pořád může být vinen profesionální řidič z pohledu, že danou situaci mohl a měl předvídat, i když sám žádný předpis neporušil (na základě judikátu Nejvyššího soudu). To je další problém, se kterým by se mohl řidič setkat a na popularitě profese to přidá pramálo. Ve spojení se systémem výběrových řízení (nyní veřejná správa volí většinou variantu tzv. „průzkumu trhu“, jak to dělá Ministerstvo dopravy České republiky, a na základě podaných nabídek vybere tu, jenž splňuje požadavky objednatele s nejnižšími náklady (na počátku je určité přechodné období, aby dopravce měl čas případně pořídit vozy podle požadavků objednatele), a uzavře ji přímým zadáním s daným dopravcem (stále je zde tlak proti růstu mezd řidičů). Toto nastavení se odráží ve stárnutí řidičů ve veřejné dopravě a problémům s nábořem nových. Získání mladých řidičů stojí v cestě nejen jejich malý zájem, ale i celková úroveň slušnosti a ohleduplnosti společnosti navzájem (nerespektování pravidel a tím ohrožení bezpečnosti provozu a vystavení řidiče riziku trestněprávní odpovědnosti). V analýze nákladů vybraných městských dopravních společností je vidět trend růstu výdajů na mzdy řidičů, který je způsoben jejich nedostatkem (tlak na růst mezd z důvodu nedostatku zaměstnanců v oboru) a tento nedostatek se neustále prohlubuje nejen z důvodu konjunktury národního hospodářství a tím i velmi nízké nezaměstnanosti, ale také systémovým problémem, jež neřeší získání potřebných oprávnění k řízení během školního vzdělávání mladých (není ve studijních plánech vybraných oborů s dopravou souvisejících), ale také vysoké náklady na individuální pořízení potřebné kvalifikace (zavázání se odpracování určitého počtu let při získání kvalifikace od zaměstnavatele nebo platba poměrné části dohodnuté částky za neodpracování smlouveného počtu let u zaměstnavatele). Nedostatek řidičů v autobusové dopravě se začíná projevovat i při výlukách v drážní dopravě, neboť se výluky odsouvají, není-li zajištěna náhradní doprava (lukrativní pro provozovatele autobusové dopravy z pohledu platby za její realizaci). Ve veřejném zájmu by měla být stabilizace situace v odvětví, neboť zde hrozí nejen pokles výkonů v rámci závazku veřejné služby, ale také výrazně vyšší růst mezd v oboru než dojde k získání potřebného počtu nových řidičů. Otázkou zůstává, zda je výhodnější

veřejnou dopravu provozovat soukromými dopravci (soutěž mezi dopravci, tlak na nízkou cenu za výkony ve veřejné dopravě) nebo ji provozovat orgány veřejné moci (hrozba plýtvání veřejnými prostředky, zjištění skutečných provozních nákladů, možnost rychleji dosáhnout růstu mezd v oboru a tím rychlejší získání potřebných řidičů, možnost koordinace spojů v rámci návazností).

Zdroje

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2007.315.01.0001.01.CES&toc=OJ:L:2007:315:FULL
2. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici. Dostupné z: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2016.354.01.0022.01.CES
3. Silniční doprava: pozemní komunikace, veřejné služby v přepravě cestujících, dráhy. Ostrava: Sagit, 2011. ÚZ. ISBN 978-80-7488-251-7.

Internetové zdroje:

4. *Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost: Výroční zprávy* [online]. 2018 [cit. 2018-11-07]. Dostupné z: <http://www.dpp.cz/vyrocnizpravy/>
5. *Dopravní podnik města Brna, a. s.: Výroční zprávy* [online]. 2018 [cit. 2018-11-07]. Dostupné z: <http://www.dpmb.cz/cs/vyrocnizpravy/>
6. *Dopravní podnik města Jihlavy, a. s.: Výroční zprávy* [online]. 2018 [cit. 2018-11-07]. Dostupné z: http://www.dpmj.cz/www/mambo/index.php?option=com_content&task=view&id=254&Itemid=65
7. *Dopravní podnik Ostrava, a. s.: Výroční zprávy* [online]. 2018 [cit. 2018-11-07]. Dostupné z: <https://www.dpo.cz/o-spolecnosti/vyrocnizpravy.html>
8. HROMÍŘ, Vojtěch. Nedostatek řidičů v silniční dopravě, zlepšení image profese řidič: ČESMAD BOHEMIA, z. s. *Fórum Ústecký kraj* [online]. 1. 6. 2016 [cit. 2018-09-13]. Dostupné z: <http://www.forumusteckykraj.cz/dopravni/prezentace/>
9. Integrovaný portál MPSV, Statistiky nezaměstnanosti. Portal.mpsv.cz [online]. 2018, [cit. 2018-12-07]. Dostupné z: <http://portal.mpsv.cz/sz/stat/nz/mes>
10. *Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.: Výroční zprávy* [online]. 2018 [cit. 2018-11-07]. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/o-nas/povinne-udaje/vyrocnizpravy/>

11. SŮRA, Jan. PŘEHLEDNĚ: Kolik dopláci stát na dálkové vlaky ČD. Nejvíce prodělává Praha-Rakovník. *Zdopravy.cz* [online]. 7. 10. 2016 [cit. 2018-11-30]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/prehledne-kolik-doplaci-stat-na-dalkove-vlaky-cd-nejvice-prodelava-praha-rakovnik-2659/>
12. SŮRA, Jan. Růst pražského letiště zpomaluje, nejvíce lidí letelo do Amsterdamu. *Zdopravy.cz* [online]. 23. 11. 2018 [cit. 2018-11-30]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/rust-prazskeho-letiste-zpomaluje-poprve-nejvice-lidi-letelo-do-amsterdamu-19610/>
13. SŮRA, Jan. V Hradci Králové přestali chybět řidiči. Zabrало zvýšení mezd o 30 % za poslední 2 roky. *Zdopravy.cz* [online]. 23. 10. 2018 [cit. 2018-12-06]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/v-hradci-kralove-prestali-chybet-ridici-zabrало-zvysemi-mezd-o-30-za-posledni-2-roky-17987/>
14. ŠINDELÁŘ, Jan. Do pěti let odejde třetina řidičů autobusů do důchodu, nemá je kdo nahradit. *Zdopravy.cz* [online]. 12. 6. 2018 [cit. 2018-10-26]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/do-peti-let-odejde-tretina-ridicu-autobusu-do-duchodu-nema-je-kdo-nahradit-12727/>
15. ŠINDELÁŘ, Jan. Kanál DOL za 600 miliard ze studie vyšel efektivně. S labskou větví je ale na hraně. *Zdopravy.cz* [online]. 19. 10. 2018 [cit. 2018-11-30]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/kanal-dol-za-600-miliard-ze-studie-vysel-efektivne-s-labskou-vetvi-je-ale-na-hrane-17779/>
16. ŠINDELÁŘ, Jan. Letiště Brno po šesti letech míří k překonání hranice půl milionu cestujících. *Zdopravy.cz* [online]. 27. 11. 2018 [cit. 2018-11-30]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/letiste-brno-po-sesti-letech-miri-k-prekonani-hranice-pul-milionu-cestujicich-19777/>
17. ŠINDELÁŘ, Jan. Problém barvovit. Dopravci chtějí mírnější podmínky pro řidiče tramvají a trolejbusů. *Zdopravy.cz* [online]. 3. 12. 2018 [cit. 2018-12-07]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/problem-barvovit-dopravci-chteji-mirnejsi-podminky-pro-ridice-tramvaji-a-trolejbusu-20192/>
18. ŠVEC, Pavel. Průměrný věk řidičů autobusu překročil 50 let, dopravcům chybí stovky lidí. Je to hazard, varuje expertka. *Česká televize* [online]. 21. 4. 2018 [cit. 2018-10-26]. Dostupné z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2456728-prumerny-vek-ridicu-autobusu-prekrocil-50-let-dopravcum-chybi-stovky-lidi-je-hazard>

Seznam tabulek

Tabulka 1: Průměrné hrubé měsíční mzdy řidičů v městských dopravních podnicích ..	43
Tabulka 2: Počet řidičů a jejich průměrný věk u vybraných linkových dopravců	46
Tabulka 3: Počet řidičů a jejich průměrný věk u vybraných městských dopravních podniků	47
Tabulka 4: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Brně	49
Tabulka 5: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Jihlavě.....	49
Tabulka 6: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Plzni.....	49
Tabulka 7: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Praze	50
Tabulka 8: Vývoj struktury nákladů u městského dopravního podniku v Ostravě	50

Seznam obrázků

Obrázek 1: Věková struktura řidičů v osobní dopravě v roce 2016	42
---	----

Seznam příloh

Příloha 1: Vzor oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce	
Příloha 2: Výchozí finanční model (veřejná drážní doprava)	
Příloha 3: Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)	
Příloha 4: Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava)	
Příloha 5: Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava)	
Příloha 6: Výchozí model provozních aktiv	
Příloha 7: Výkaz provozních aktiv	

Příloha 1: Vzor oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce

**OZNÁMENÍ O ZAHÁJENÍ NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ PRO VÝBĚR
DOPRAVCE K UZAVŘENÍ SMLOUVY O VEŘEJNÝCH
SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH**

ODDÍL I: IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE O OBJEDNATELI

Název:		
IČ:		
Adresa:		
Identifikátor datové schránky:		
Obec:	PSČ:	Stát:
K rukám:	Telefon:	
E-mail:	Fax:	
Dokumentaci nabídkového řízení lze získat: ☐ na výše uvedených kontaktních místech ☐ jinde: <i>vyplňte prosím oddíl VI.1)</i>		
Nabídky musí být podány: ☐ na výše uvedená kontaktní místa ☐ jinak: <i>vyplňte prosím oddíl VI.2)</i>		

ODDÍL II: PŘEDMĚT NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ

II.1) POPIS PŘEDMĚTU NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ
II.1.1) Název
II.1.2) Popis a vymezení veřejných služeb v přepravě cestujících

II.1.3) Další informace k předmětu nabídkového řízení
II.2) ROZSAH PŘEDMĚTU NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ
II.2.1) Předpokládaná hodnota kompenzace za veřejné služby (v Kč bez DPH): _____
II.2.2) Předpokládaný rozsah veřejných služeb (v km): _____

ODDÍL III: KRITÉRIA PRO VÝBĚR DOPRAVCE

III.1) KVALIFIKAČNÍ PŘEDPOKLADY DOPRAVCE			
III.1.1) Základní a profesní kvalifikační předpoklady Informace a doklady nezbytné k posouzení, zda byly požadavky splněny: 			
III.1.2) Ekonomické a finanční předpoklady Informace a doklady nezbytné k posouzení, zda byly požadavky splněny: 			
III.1.3) Technické předpoklady Informace a doklady nezbytné k posouzení, zda byly požadavky splněny: 			
III.2) DÍLČÍ HODNOTÍCÍ KRITÉRIA PRO VÝBĚR DOPRAVCE			
Kritéria	Váha	Kritéria	Váha
1.		6.	

2.		7.	
3.		8.	
4.		9.	
5.		10.	
III.3) JEDNÁNÍ O PODANÝCH NABÍDKÁCH ano ☐ ne ☐			
III.3.1) Způsob jednání o nabídkách:			
III.3.2) Způsob výběru dopravců:			
III.4) OBJEDNATEL SI VYHRAZUJE PRÁVO ZRUŠIT NABÍDKOVÉ ŘÍZENÍ ano ☐ ne ☐			

ODDÍL IV: ADMINISTRATIVNÍ INFORMACE

IV.1) DOKUMENTACI NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ LZE ZÍSKAT NA KONTAKTNÍCH MÍSTECH:	
V listinné podobě	☐
Na vyžádání v elektronické podobě	☐
Neomezeným dálkovým přístupem	☐
IV.2) LHŮTA PRO PODÁNÍ NABÍDEK	
Datum: / / (dd/mm/rrrr)	Čas: _____
IV.3) JAZYK NEBO JAZYKY, VE KTERÝCH MOHOU BÝT NABÍDKY VYPRACOVÁNY	
ES CS DA DE ET EL EN FR IT LV LT HU MT NL PL PT SK SL FI SV ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	
Jiné: _____ _____	

ODDÍL V: DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

V.1) DALŠÍ INFORMACE
V.2) DATUM ODESLÁNÍ TOHOTO OZNÁMENÍ: □□/□□/□□□□ (dd/mm/rrrr)

ODDÍL VI: DALŠÍ ADRESY A KONTAKTNÍ ÚDAJE

VI.1) ADRESY A KONTAKTNÍ ÚDAJE, NA KTERÝCH LZE ZÍSKAT DOKUMENTACI NABÍDKOVÉHO ŘÍZENÍ		
Název:		
Adresa:		
Obec:	PSČ:	Stát:
K rukám:	Telefon:	
E-mail:	Fax:	
Internetová adresa (URL):		
VI.2) ADRESY A KONTAKTNÍ ÚDAJE MÍSTA PODÁNÍ NABÍDEK		
Název:		
Adresa:		
Obec:	PSČ:	Stát:
K rukám:	Telefon:	
E-mail:	Fax:	
Internetová adresa (URL):		

Příloha 2: Výchozí finanční model (veřejná drážní doprava)

Výchozí finanční model (veřejná drážní doprava)

Dopravce:

Objednatel:

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

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

** uveďte v souladu s přílohou č. 5

Příloha č. 3: Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)

Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)

Dopravce:
Objednatel:

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

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

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

Příloha č. 4: Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava)**Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava)**

Dopravce:

Objednatel:

Období:

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

* vyznačte použité jednotky

** uveďte v souladu s přílohou č. 6

Příloha č. 5: Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava)**Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava)**

Dopravce:

Objednatel:

Období:

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

* uveďte v souladu s přílohou č. 6

Příloha č. 6: Výchozí model provozních aktiv

Výchozí model provozních aktiv

Dopravce:

Objednatel:

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)			
		období 1	období 2	...	období n
Dopravní prostředky/řady vozidel					
Ostatní majetek					
Pozemky					
Stavby					
Jiný dlouhodobý majetek					
První mimořádné splátky (akontace) leasingu					
Součet					

Příloha č. 7: Výkaz provozních aktiv

Výkaz provozních aktiv

Dopravce:

Objednatel:

Období:

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky/řady vozidel		
Ostatní majetek		
Pozemky		
Stavby		
Jiný dlouhodobý majetek		
První mimořádné splátky (akontace) leasingu		
Součet		