

2 Analýza podmienok a možností tvorby IDS v SR, analýza súčasného stavu IDS na území Žilinského kraja a vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)

2.1 Analýza legislatívy súvisiacej s IDS v SR

V rámci SR sa uplatňujú predpisy EÚ, ktoré sú priamo vykonateľné v každom členskom štáte EÚ a taktiež národné právo Slovenskej republiky. Hlavnou právnou normou EÚ priamo vykonateľnou v SR je nariadenie (ES) č. 1370/2007.

Právo EÚ priamo vykonateľné v SR

Právo EÚ neupravuje priamo integráciu hromadnej osobnej dopravy priamo vykonateľnou právnou normou. Priamo však upravuje obstarávanie dopravnej obslužnosti, ktoré je nevyhnutné aplikovať aj v prípade zabezpečenia dopravnej obslužnosti prostredníctvom integrovaných dopravných systémov. Podľa Nariadenia (ES) č. 1370/2007, ktoré upravuje obstarávanie dopravnej obslužnosti, ak objednávatel' výkonov (štát, samosprávny kraj, obec) udelí vybranému dopravcovi výlučné právo, to znamená právo, ktoré poskytovateľa služieb vo verejnom záujme oprávňuje poskytovať určité služby vo verejnom záujme v osobnej doprave na určitej trase, sieti alebo v určitej oblasti s vylúčením ostatných takýchto poskytovateľov, alebo poskytuje dopravcovi akúkoľvek úhradu ako protihodnotu za plnenie záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, je povinný tak urobiť v rámci zmluvy o službách vo verejnom záujme. Štát, samosprávny kraj alebo obec bez zmluvy o službách vo verejnom záujme môže pre všetky alebo vybrané skupiny cestujúcich stanoviť maximálnu výšku tarify.

Povinným obsahom Zmluvy o službách vo verejnom záujme sú ustanovenia, ktoré:

- jasne vymedzia záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme vrátane územného vymedzenia, ktoré má dopravca splniť,
- vopred stanovujú parametre, na základe ktorých sa majú počítať prípadné platby úhrady a povahu a rozsah prípadných výlučných poskytnutých práv spôsobom, ktorý zabráni nadmernej úhrade prostriedkov z verejných zdrojov,
- určujú spôsob stanovenia nákladov spojených s poskytovaním služieb (nariadenie č. 1370/2007 stanovuje, že tieto náklady môžu zahŕňať najmä náklady na zamestnancov, energiu, poplatky za infraštruktúru, údržbu a opravy vozidiel verejnej dopravy, parku koľajových vozidiel a zariadení potrebných na poskytovanie služieb osobnej dopravy, fixné náklady a vhodnú návratnosť kapitálu).

Nariadenie (ES) č. 1370/2007 ďalej obmedzuje platnosť zmluvy o službách vo verejnom záujme. Zmluvu nie je možné uzatvoriť na dobu neurčitú, pretože nariadenie stanovuje maximálne obdobie, na ktoré je možné zmluvu uzatvoriť. Maximálne je zmluvu možné uzatvoriť na:

- 10 rokov – v prípade autobusovej dopravy,
- 15 rokov – v prípade železničnej alebo inej koľajovej osobnej dopravy.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

V prípade, že zmluva sa týka viacerých druhov dopravy, je ju možné uzatvoriť maximálne na 15 rokov iba v prípade, že železničná alebo iná koľajová osobná doprava predstavuje viac ako 50 % hodnoty dotknutých služieb.

Vo výnimočných prípadoch je možné predĺžiť platnosť zmluvy, maximálne však o 50 % z limitov stanovených nariadením (ES) č. 1370/2007. Za výnimočný prípad predĺženia zmluvy je možné považovať:

- podmienky odpisovania aktív - ak dopravca poskytuje aktíva významné z hľadiska celkových aktív potrebných na výkon služieb vo verejnom záujme,
- podmienky na strane nákladov - ak je to odôvodnené nákladmi, ktoré vyplývajú z konkrétnej geografickej polohy najvzdialenejších regiónov.

Podľa platnej legislatívy EÚ je možné zabezpečiť dopravnú obslužnosť autobusovou a železničnou z pozície zodpovedného orgánu (v SR prímestskú autobusovú dopravu zabezpečuje príslušný samosprávny kraj, mestskú dopravu zabezpečuje príslušné mesto, regionálnu železničnú dopravu zabezpečuje MDVRR SR) nasledujúcimi spôsobmi:

- sám poskytovať služby vo verejnom záujme,
- zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme priamo bez súťaže právne odlišnému subjektu, nad ktorým vykonáva príslušný orgán kontrolu podobnú kontrole, ktorú vykonáva nad vlastnými oddeleniami (interný poskytovateľ),
- zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme tretej osobe.

V prípade, že príslušný orgán zverí poskytovanie služieb tretej strane inej ako internému poskytovateľovi, je možné zadávať zmluvu o službách vo verejnom záujme dvoma spôsobmi:

- priamym zadaním konkrétnemu poskytovateľovi služieb,
- verejnou súťažou, ktorá umožňuje účasť všetkým poskytovateľom služieb (spravodlivá, transparentná a nediskriminačná súťaž).

Priame zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme je možné iba v prípade, ak sa priemerná ročná hodnota poskytnutých služieb odhaduje na menej ako 1 000 000 €, alebo ak sa týkajú poskytovania služieb vo verejnom záujme v osobnej doprave v rozsahu menšom ako 300 000 km ročne.

Hranica 1 000 000 € sa zvyšuje na hranicu 2 000 000 € za rok a hranica 300 000 km sa zvyšuje na hranicu 600 000 km v prípade, ak sa zmluva o službách vo verejnom záujme priamo zadáva malému alebo strednému podniku, ktorý neprevádzkuje viac ako 23 vozidiel.

Priamo je možné taktiež zadať zmluvu o službách vo verejnom záujme v železničnej doprave (s výnimkou iných druhov koľajovej dopravy, ako sú metro alebo električky), maximálne však na dobu 10 rokov.

V prípade prerušenia poskytovania služieb alebo bezprostredného rizika vzniku takejto situácie môže príslušný orgán prijať núdzové opatrenie, ktoré spočíva v priamom zadaní realizácie služieb vo verejnom záujme. Takéto núdzové zadanie zmluvy o službách vo verejnom záujme nesmie presiahnuť 2 roky.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007 každá úhrada za služby realizované vo verejnom záujme nemôže prekročiť sumu zodpovedajúcu čistému finančnému vplyvu, ktorý zodpovedá súčtu vplyvov, pozitívnych alebo negatívnych, z dodržiavania záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme na náklady alebo výnosy poskytovateľa služieb vo verejnom záujme. Vplyvy sa vyhodnocujú porovnaním situácie, keď sú záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme splnené, so situáciou, ktorá by nastala, ak by záväzky neboli splnené.

Pre stanovenie čistého finančného vplyvu je potrebné dodržať nasledujúci postup:

- vypočítajú sa náklady vynaložené v súvislosti so záväzkom vyplývajúcim zo služieb vo verejnom záujme, ktoré uložil príslušný orgán a sú uvedené v zmluve o službách vo verejnom záujme,
- od nákladov sa odpočítajú akékoľvek pozitívne finančné výsledky vytvorené sieťou v rámci príslušného záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme,
- a pripočíta sa primeraný zisk, ktorým sa rozumie zvyčajná miera návratnosti kapitálu v odvetví v danom členskom štáte, ktorá zohľadňuje riziko alebo neprítomnosť rizika pre poskytovateľa služieb vo verejnom záujme z dôvodu zásahu orgánu verejnej moci.

Výpočet nákladov a výnosov sa musí uskutočňovať s súladom s platnými daňovými a účtovnými pravidlami. V prípade, ak poskytovateľ služieb vo verejnom záujme vykonáva aj iné činnosti, je povinný viesť oddelené účtovníctvo služieb vo verejnom záujme z dôvodu zvýšenia transparentnosti a zamedzenia krížového financovania. Poskytovateľ musí spĺňať nasledujúce podmienky:

- účty jednotlivých prevádzkových činností musia byť oddelené a príslušný podiel na aktívach a fixných nákladoch sa musí vykazovať podľa platných účtovných a daňových pravidiel,
- všetky variabilné náklady, primeraný podiel fixných nákladov a primeraný zisk spojený s akoukoľvek inou činnosťou poskytovateľa služieb vo verejnom záujme sa za žiadnych okolností nesmú účtovať ako príslušná služba vo verejnom záujme,
- náklady na službu vo verejnom záujme musia byť vyvážené výnosmi z jej poskytovania a platbami od orgánov verejnej moci bez možnosti presunu výnosov do inej činnosti poskytovateľa služieb vo verejnom záujme.

Spôsob úhrady musí podporovať udržanie alebo rozvoj:

- účinného riadenia poskytovateľov služieb vo verejnom záujme, ktoré môže byť predmetom objektívneho hodnotenia,
- poskytovania služieb v osobnej doprave v dostatočne vysokej kvalite.

V súvislosti s hromadnou osobnou dopravou právo EÚ definuje ešte nasledujúce priamo vykonateľné právne normy v každom členskom štáte:

- nariadenie (ES) č. 1371/2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave, ktoré upravuje pravidlá, ktoré sa týkajú:

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- informácií, ktoré majú železničné podniky poskytovať, uzavretia prepravných zmlúv, vydávania prepravných dokladov a zavedenia počítačového informačného a rezervačného systému pre železničnú prepravu,
 - zodpovednosti železničných podnikov a ich poistnej povinnosti voči cestujúcim a za ich batožinu;
 - povinnosti železničných podnikov voči cestujúcim pri meškaní;
 - ochrany a pomoci zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, ktoré cestujú po železnici;
 - vymedzenia a monitorovania noriem kvality služieb, riadenia rizík osobnej bezpečnosti cestujúcich a riešenia sťažností a
 - všeobecných pravidiel presadzovania.
- nariadenie (ES) č. 181/2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave a o zmene a doplnení nariadenia (ES) č. 2006/2004, ktoré upravuje pravidlá, ktoré sa týkajú:
 - nediskriminácie medzi cestujúcimi, pokiaľ ide o prepravné podmienky ponúkané dopravcami;
 - práv cestujúcich v prípade nehôd v dôsledku prevádzky autobusu alebo autokaru s následkom smrti alebo zranenia cestujúcich alebo straty alebo poškodenia ich batožiny;
 - nediskriminácie a povinnej pomoci zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou;
 - práv cestujúcich v prípade zrušenia alebo meškania spojenia;
 - minimálnych informácií, ktoré sa majú poskytnúť cestujúcim;
 - vybavovania sťažností a reklamácií;
 - všeobecných pravidiel presadzovania.

Národné právo SR

V SR neexistuje národné právo, ktoré by upravovalo všeobecne verejnú hromadnú osobnú dopravu a jej integráciu (napr. ako v ČR). V SR hromadná osobná doprava je upravená nasledujúcimi právnymi normami:

- zákon NR SR č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave,
- zákon NR SR č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach.

Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave (posledná zmena účinná od 30. 11. 2013) upravuje prístup na trh v pravidelnej autobusovej doprave a taktiež podmienky vykonávania pravidelnej autobusovej dopravy. Podľa § 3 **dopravcom** je prevádzkovateľ cestnej dopravy. Zákon za dopravcu taktiež považuje obchodnú spoločnosť založenú na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému alebo mestského dopravného systému aj vtedy, ak nespĺňa požiadavky prístupu na trh, ktoré sa vyžadujú od dopravcu.

Zákon č. 56/2012 Z. z. o cestnej doprave definuje požiadavky na **prepravný poriadok**, ktorý musí obsahovať:

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- druh prevádzkovej cestnej dopravy a rozsah poskytovaných dopravných služieb,
- spôsob uzavretia a platnosť zmluvy o preprave osôb alebo zmluvy o preprave tovaru,
- práva a povinnosti dopravcu, najmä rozsah zodpovednosti za spôsobenú škodu na zdraví cestujúcich a zvierat a na tovare, batožine alebo iných veciach a rozsah z toho vyplývajúcich nárokov cestujúcich, odosielateľov a príjemcov vecí na náhradu škody alebo na zľavu z ceny prepravy,
- rozsah práv a povinností dopravcu v pravidelnej doprave,
- spôsob rezervácie a predaja cestovných lístkov na autobusových stanicích a v linkových autobusoch alebo elektronickými médiami v elektronickom rezervačnom a predajnom systéme,
- podmienky uzatvárania zmluvy o preprave osôb a platenia cestovného,
- rozsah práv a povinností cestujúcich pred začatím prepravy, počas prepravy a bezprostredne po skončení prepravy, ako aj pri neuskutočnení, nedokončení alebo omeškaní prepravy a postup uplatňovania ich nárokov vyplývajúcich z nedodržania podmienok prepravy,
- rozsah osobitných práv a povinností cestujúcich so zdravotným postihnutím a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou vrátane sprevádzajúcich osôb, ako aj dôchodcov, žiakov a študentov,
- podmienky prepravy príručnej batožiny cestujúcich, cestovnej batožiny, poštových a autobusových zásielok a živých spoločenských zvierat,
- podmienky prepravy psa so špeciálnym výcvikom, ktorý poskytuje pomoc cestujúcemu s ťažkým zdravotným postihnutím,
- pravidlá platnosti cestovných lístkov a miesteniek a spôsob preukazovania zaplateného cestovného pri kontrole a možnosti náhrady za stratu cestovného lístka v pravidelnej doprave,
- postup pri kontrole cestovných lístkov v pravidelnej doprave, práva a povinnosti zamestnancov dopravcu oprávnených kontrolovať cestovné lístky a spôsob sankcionovania cestujúcich bez platného cestovného lístka a vymáhania cestovného,
- tarifu,
- reklamačný poriadok.

Zákon požaduje, aby ak dopravca sám alebo spoločne s iným dopravcom prevádzkuje pravidelnú dopravu ako súčasť integrovaného dopravného systému alebo ako súčasť mestského dopravného systému, môže mať jeden prepravný poriadok pre celý dopravný systém.

Integrovaný dopravný systém je ďalej upravený zákonom v súvislosti s cestovnými dokladmi. **Cestovné lístky** sú jednorazové a časové. Jednorazový cestovný lístok oprávňuje cestujúceho na jednu prepravu do zastávky, po ktorú zaplatil cestovné. Časový cestovný lístok oprávňuje cestujúceho vo vyznačenom časovom období platnosti cestovného lístka na opakované prepravy všetkými spojmi jednej autobusovej linky; v mestskom dopravnom systéme alebo v integrovanom dopravnom systéme aj viacerými alebo všetkými linkami dopravného systému.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Dopravná obsluha sa vykonáva podobne ako v ostatných štátoch na základe plánu dopravnej obsluhy. V SR nie sú právne požiadavky na spracovanie jedného plánu dopravnej obsluhy pre autobusovú aj železničnú dopravu. Zákon č. 56/2012 Z. z. požaduje, aby na zabezpečenie dopravnej obsluhy územia objednávateľ zostavil **plán dopravnej obsluhy** a uzatvoril s dopravcami zmluvy o službách. Pri zostavovaní plánu dopravnej obsluhy objednávateľ berie do úvahy oprávnené požiadavky verejnosti, prevádzkované železničné a autobusové linky a ich prepravnú kapacitu a ďalšie kapacitné možnosti dopravcov, technický stav ciest na trase autobusových liniek, kapacitné možnosti súbežnej železničnej dopravy a mestskej dráhovej dopravy, hospodárnosť zabezpečovania prepravy a finančné možnosti verejného rozpočtu na úhradu za službu vo verejnom záujme. Pri zostavovaní plánu dopravnej obsluhy objednávateľ spolupracuje s objednávateľom dopravných služieb železničnej dopravy na zosúladení kapacitných a prevádzkových možností v železničnej doprave a v pravidelnej autobusovej doprave. Objávateľ musí vypracovať plán dopravnej obsluhy tak, aby riešil efektívnosť a hospodárnosť zabezpečovania dopravnej obsluhy, najmä racionálne usporiadanie pravidelnej dopravy s cieľom minimalizovať súbežné prepravy a vytvoriť funkčnú nadväznosť pravidelnej dopravy na železničnú dopravu a na mestskú dráhovú dopravu a aby **podporoval integrované dopravné systémy**.

Účelom **zmluvy o službách** definovanej v zákone č. 56/2012 Z. z. je zabezpečiť verejnosti bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby za určené základné cestovné, ich primeranú výkonnosť podľa potrieb dopravnej obsluhy územia a zohľadniť sociálne a environmentálne faktory a ciele regionálneho rozvoja, ak nie sú zabezpečené dopravcami pravidelnej dopravy na komerčnom základe. **Objávateľ je povinný podporovať vznik a prevádzkovanie integrovaného dopravného systému**. Na tento účel môže objednávateľ uzatvoriť zmluvu o službách aj s obchodnou spoločnosťou založenou na účel prevádzkovania integrovaného dopravného systému.

Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach (posledná zmena účinná od 1. 2. 2014) upravuje prístup na trh pri prevádzkovaní dopravy na dráhach a práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich vo verejnej osobnej doprave.

Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v § 2 **definuje integrovaný dopravný systém** funkčné spojenie železničných dopravných služieb so systémom mestskej dopravy, prípadne aj s mestskou a prímestskou verejnou autobusovou dopravou do vzájomne prepojeného systému trás a harmonogramu spojov, spravidla na základe jedného prepravného poriadku a s jednotným systémom predaja cestovných lístkov alebo iných prepravných dokladov. Integrovaný dopravný systém musí umožniť cestujúcemu uskutočniť cestu vzájomne prepojenými trasami a spojmi na jeden prepravný doklad.

Aj podľa zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach pri definovaní prepravného poriadku je uvedená možnosť pre dopravcu, ktorý môže vyhotoviť jeden prepravný poriadok, ak sám alebo spoločne s inými dopravcami poskytuje dopravné služby ako integrovaný dopravný systém, alebo ak poskytuje dopravné služby v mestskej doprave a súčasne prevádzkuje aj mestskú verejnú autobusovú dopravu ako jeden mestský dopravný systém. Prepravný poriadok vo verejnej doprave musí obsahovať podľa tohto zákona:

- druh poskytovaných dopravných služieb,

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- rozsah prepravnej povinnosti,
- podmienky uzavretia zmluvy o preprave,
- spôsob rezervácie a predaja prepravných dokladov na stanicích, zastávkach a v dráhových vozidlách, pravidlá platnosti a neplatnosti prepravných dokladov a preukazovania sa pri kontrole a možnosti náhrady za stratu prepravného dokladu,
- rozsah práv a povinností cestujúcich pred začatím prepravy, počas prepravy a bezprostredne po skončení prepravy, ako aj pri neuskutočnení, nedokončení alebo omeškaní prepravy a postup uplatňovania nárokov vyplývajúcich z nedodržania podmienok prepravy,
- rozsah práv a povinností zdravotne postihnutých cestujúcich, cestujúcich so zníženou pohyblivosťou v dôsledku postihnutia alebo veku a iných skupín cestujúcich, vrátane sprevádzajúcich osôb,
- podmienky prepravy príručnej batožiny, cestovnej batožiny, živých zvierat a motorových vozidiel,
- podmienky prepravy psa so špeciálnym výcvikom, ktorý poskytuje pomoc cestujúcim s ťažkým zdravotným postihnutím,
- rozsah práv a povinností odosielateľov a príjemcov vecí, najmä požiadavky na prepravu rôznych druhov tovaru, iných vecí a živých zvierat, a pravidlá pristavovania vozňov na nakládku a vykládku,
- postup pri kontrole prepravných dokladov, práva a povinnosti osôb oprávnených kontrolovať prepravné doklady a cestujúcich bez platného prepravného dokladu,
- práva a povinnosti dopravcu, rozsah zodpovednosti dopravcu za spôsobenú škodu na zdraví ľudí a zvierat a na tovare, batožine alebo iných veciach a rozsah z toho vyplývajúcich nárokov cestujúcich a odosielateľov a príjemcov vecí na náhradu alebo na zľavu,
- reklamačný poriadok,
- tarifu cestovného vo verejnej osobnej doprave.

Zákon č. 514/2009 Z. z. definuje taktiež zmluvu o službách vo verejnom záujme. Účelom zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme je zaručiť bezpečné, efektívne a kvalitné dopravné služby za určené cestovné, ich primeranú výkonnosť podľa potrieb dopravnej obslužnosti územia, zohľadniť sociálne a environmentálne faktory, faktory regionálneho rozvoja a požiadavky ozbrojených síl. Zmluvu o dopravných službách vo verejnom záujme uzatvára objednávatel' dopravných služieb s dráhovým podnikom na dopravné výkony, ktoré by ako podnikateľ z hľadiska svojich obchodných záujmov, najmä pre ekonomickú nevýhodnosť, vôbec neposkytoval, alebo neposkytoval v požadovanom rozsahu alebo kvalite, alebo neposkytoval za regulované cestovné, ale ktoré sú potrebné z hľadiska zabezpečenia dopravnej obslužnosti územia. Zmluva o dopravných službách vo verejnom záujme sa neuzatvára na poskytovanie dopravných služieb miestneho rekreačného, komerčného a turistického charakteru. V zmluve o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave sa dohodne **podiel železničných výkonov z dopravných služieb v rámci integrovaného dopravného systému** objednaných objednávatel'om dopravných služieb. Dráhový podnik môže po dohode s objednávatel'om dopravných služieb použiť finančné prostriedky určené zmluvou o dopravných službách vo verejnom záujme na výkony vo verejnom záujme na integrovaný dopravný systém

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

jednotlivých dopravcov rôznych druhov dopravy uplatnením jednotnej tarify cestovného, prepravnými podmienkami, a spoločným prepravným dokladom na účel efektívnejšieho využitia kapacity dráhových podnikov na zabezpečenie dopravnej obslužnosti územia.

V SR je spracovaný strategický dokument **Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020**, podľa ktorého verejná osobná doprava podporuje dosahovanie viacerých sociálno-ekonomických cieľov. Jej prednosti možno definovať z hľadiska ekologického, sociálneho, regionálneho, priestorového a bezpečnostného. Zabezpečenie kvality verejnej osobnej dopravy (prímestská a diaľková osobná autobusová a železničná doprava a mestská hromadná doprava) je možné dosiahnuť tvorbou optimálneho modelu ponuky, riadenia a financovania. Úlohou dopravného plánovania je:

- analyzovať potreby služieb verejnej dopravy: prepravné vzťahy územia autobusovej a železničnej dopravy, štruktúra cestujúcich a štatistika frekvencie cestujúcich, prognóza dopytu,
- analyzovať požiadavky cestujúcich na verejnú dopravu: kvalita služieb, kvalita prestupných bodov, výška taríf a integrácia dopravy,
- analyzovať potreby verejných prostriedkov na verejnú dopravu (dopyt, náklady, príjmy, tarifná politika zohľadňujúca elasticitu dopytu a výšku verejných prostriedkov pre subvencovanie verejnej dopravy),
- **stanoviť opatrenia na vytvorenie integrovaných dopravných systémov:** zásady integrácie autobusových a železničných dopravcov, návrh prestupných bodov, určenie nosného druhu dopravy v závislosti od veľkosti prepravného prúdu (napr. železničná doprava zabezpečí líniovú (radiálnu) dopravnú obslužnosť a autobusová doprava nadväznú prepravu k prestupným uzlom (tzv. tangenciálne väzby).

V nadväznosti na postupný prechod kompetencií na samosprávne kraje v oblasti železničnej osobnej dopravy bude vhodné zakladať integrátorov dopravy, predovšetkým tam, kde je v súčasnosti verejná doprava zabezpečovaná prostredníctvom troch úrovní: štát, samosprávny kraj a krajské mesto. Úlohou koordinátora bude zabezpečiť dopravnú koordináciu a kooperáciu medzi dopravcami s cieľom skvalitnenia služieb, zvýšenia ekonomickej efektivity prevádzky a zabezpečenia konkurenčného prostredia pri prevádzkovaní služieb.

Podľa Stratégie rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 prioritami v oblasti verejnej osobnej dopravy je vytvoriť podmienky na komplexné zabezpečenie základnej dopravnej obslužnosti regiónov a samosprávnych krajov **formou integrovaných dopravných systémov:**

- v oblasti dopravnej infraštruktúry zabezpečiť, aby koľajová doprava prepájala prímestské oblasti s centrami veľkých miest, tam kde je to možné aj integráciu infraštruktúry koľajovej dopravy,
- v miestach spádových centier (identifikovaných v plánoch dopravnej obslužnosti) realizovať prestupné body verejnej dopravy a IAD vrátane budovania záchytných parkovísk (park & ride), čím sa vytvoria podmienky na to, aby líniová (radiálna) dopravná obslužnosť bola zabezpečovaná železničnou dopravou a autobusová doprava zabezpečovala nadväznú prepravu k prestupným uzlom (tzv.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- tangenciálne väzby), budovať záchytné parkoviská, ktoré umožnia realizovať kombinovaný spôsob prepravy prestupom z IAD na verejnú dopravu,
- postupne presunúť kompetencie v oblasti regionálnej a prímestskej železničnej dopravy na samosprávne kraje.

Analýza legislatívy súvisiacej s IDS vo vybraných štátoch Európy (Česká republika, Nemecko, Švajčiarsko, Rakúsko, Francúzsko)

V niektorých štátoch Európy existujú osobitné právne predpisy, upravujúce tvorbu a financovanie integrovaných dopravných systémov. V nasledujúcej časti sú analyzované právne podmienky tvorby integrovaných dopravných systémov v Českej republike, Nemecku, Švajčiarsku, Rakúsku a Francúzsku.

Česká republika

V Českej republike sú v platnosti nasledujúce právne normy upravujúce integráciu verejnej dopravy:

- zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů,
- Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace,
- Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících,
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v preprave cestujících upravuje v nadväznosti na právo EÚ postup štátu, krajov a obcí pri zabezpečovaní dopravnej obslužnosti verejnými službami v preprave cestujících železničnou a pravidelnou autobusovou dopravou. Zákon definuje **dopravnú obslužnosť** ako zabezpečenie prepravy v priebehu všetkých dňoch v týždni, predovšetkým prepravy do škôl a školských zariadení, prepravy k orgánom verejnej moci, do zamestnania, do zdravotníckych zariadení poskytujúcich základnú zdravotnú starostlivosť a na uspokojenie kultúrnych, rekreačných a spoločenských potrieb, vrátane prepravy späť, prispievajúcej k trvale udržateľnému rozvoju územného obvodu.

Dopravná obslužnosť je rozdelená z hľadiska obstarávania na:

- Kraje a obce stanovujú rozsah dopravnej obslužnosti a zabezpečujú dopravnú obslužnosť verejnou železničnou osobnou dopravou a verejnou autobusovou dopravou a taktiež zabezpečujú ich vzájomné prepojenie.
- Kraj zabezpečuje dopravnú obslužnosť vo svojom územnom obvode a so súhlasom iného kraja v jeho územnom obvode. Kraj môže objednávať dopravnú obslužnosť verejnou železničnou osobnou dopravou a verejnou autobusovou dopravou.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- Obec zabezpečuje dopravnú obslužnosť vo svojom územnom obvode nad rámec dopravnej obslužnosti územia kraja. Obec môže objednávať dopravnú obslužnosť verejnou železničnou osobnou dopravou a verejnou autobusovou dopravou mimo svoj územný obvod v prípade, ak je to potrebné pre zabezpečenie dopravnej obslužnosti obce. Zabezpečiť takúto dopravnú obslužnosť je možné iba po súhlase kraja a obcí, ktoré už majú uzavretú zmluvu o dopravnej obslužnosti a táto dopravná zazmluvnená dopravná obslužnosť súvisí s obslužnosťou, ktorú obec uvažuje zabezpečiť.
- Štát zabezpečuje dopravnú obslužnosť verejnými službami v preprave cestujúcich verejnou železničnou osobnou dopravou vlakmi celoštátnej dopravy, to znamená vlakmi, ktoré majú nadregionálny alebo medzinárodný charakter.

Dopravné plánovanie zabezpečuje Ministerstvo dopravy a kraje prostredníctvom **plánu dopravnej obslužnosti územia**. Cieľom dopravného plánovania je vytvárať podmienky pre hospodárne, efektívne a účelne zabezpečovanie dopravnej obslužnosti a vzájomnú spoluprácu štátu, krajov a obcí pri tejto činnosti. Dopravné plánovanie vychádza z nosných spojov verejnej železničnej osobnej dopravy. Plán dopravnej obslužnosti územia sa spracováva na dobu najmenej 5 rokov a obsahuje najmä:

- popis zabezpečovaných verejných služieb v preprave cestujúcich,
- predpokladaný rozsah poskytovanej kompenzácie,
- časový harmonogram uzatvárania zmlúv o verejných službách a postup pri uzatváraní týchto zmlúv,
- harmonogram a spôsob integrácie, pokiaľ sa štát a kraje podieľajú na organizácii integrovaných verejných služieb v preprave cestujúcich.

Podľa zákona č. 194/2010 Sb. sa integrovanými verejnými službami rozumejú **integrované verejné služby** v preprave cestujúcich podľa nariadenia (ES) č. 1370/2007. Podľa zákona č. 194/2010 Sb. je požiadavka na jednotnú informačnú službu splnená, pokiaľ je zabezpečené poskytovanie informácií o jednotnom cestovnom poriadku a tarife na jednom mieste. Kraje a obce môžu samostatne alebo spoločne založiť právnickú osobu pre plnenie úloh pri zriaďovaní a organizácii integrovaných verejných služieb v preprave cestujúcich. Takáto osoba je označovaná ako organizátor. **Organizátor** môže byť poverený, aby v mene kraja alebo obce uzatváral zmluvy o verejných službách v preprave cestujúcich na určenom území a u určených druhov dopravy. Majetkovú účasť v organizátorovi môže mať iba kraj alebo obec. Organizátor nesmie prevádzkovať verejnú železničnú osobnú dopravu alebo verejnú autobusovú dopravu.

Zákon č. 194/2010 Sb. ďalej upravuje:

- elektronické systémy platieb a vybavovanie cestujúcich,
- zmluvu o verejných službách v preprave cestujúcich,
- verejnú súťaž a priame zadanie zabezpečenia dopravnej obslužnosti,
- kompenzáciu za realizované služby.

Kompenzácia za realizované služby vyžaduje pred uzatvorením zmluvy o dopravnej obslužnosti, aby dopravca obstarávateľovi dopravnej obslužnosti predložil finančný model. Obstarávateľ je povinný skontrolovať na základe finančného modelu, či

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

navrhovaná kompenzácia vo finančnom modeli nie je nadmerná. Postup zostavovania finančného modelu upravuje vyhláška č. 296/2010 Sb., ktorá definuje:

- spôsob zostavovania finančného modelu a určenie nadmernej kompenzácie,
- náklady, výnosy a prevádzkové aktíva, ktoré môžu byť využité pre zostavenie finančného modelu,
- spôsob, ktorým náklady, výnosy a prevádzkové aktíva dopravca preukazuje obstarávateľovi,
- vymedzenie čistého príjmu a maximálnej dovolenej miery výnosu na kapitál,
- pravidlá pre zmeny vo výške kompenzácie.

Podľa vyhlášky č. 296/2010 Sb. maximálna dovolená miera výnosu na kapitál je 7,5 % ročne z prevádzkových aktív definovaných vyhláškou.

V ČR existuje taktiež právna norma, ktorej cieľom je stanovenie požiadaviek a postupov na **zabezpečenie prepojitelnosti elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich**. Uvedenú problematiku upravuje nariadenie vlády č. 295/2010 Sb. o stanovení požiadaviek a postupov na zabezpečenie prepojitelnosti elektronických systémov platieb a vybavenia cestujúcich. Nariadenie vlády stanovuje v prílohách požiadavky na:

- požiadavky na technický nosič dát,
- požiadavky na technické riešenie systému elektronického vybavenia cestujúcich.

Vzhľadom na to, že v ČR existuje osobitná právna norma, ktorá upravuje verejné služby v preprave cestujúcich, zákon č. 111/1994 Sb. o cestnej doprave sa zaoberá výlučne prístupom na trh bez požiadaviek upravujúcich integráciu dopravy. Integrácia dopravy je uvedená iba na jednom mieste v zákone a pri požiadavke na prepravný poriadok pravidelnej autobusovej dopravy a to nasledovne: Podmienky, za ktorých sa prepravujú osoby, ich batožina a veci a zvieratá s nimi prepravované v cestnej doprave a integrovanej doprave, stanovuje prepravný poriadok.

Nemecko

Spolkovú republiku Nemecko tvorí 16 spolkových krajín, ktoré majú po administratívno-právnej stránke v porovnaní s ostatnými krajinami vysokú mieru samostatnosti, umožňujúcu okrem iného prijímať na území spolkových krajín i vlastnú krajiniskú legislatívu, ktorá však musí v plnej miere rešpektovať celospolkovú legislatívu. Vo vzťahu k regionálnej doprave a jej financovaniu, majú rozhodujúce postavenie najmä:

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG - zákon o regionalizácii verejnej osobnej dopravy),
- Personenbeförderungsgesetz (241/1961 - zákon o osobnej doprave),

ktoré majú celospolkovú pôsobnosť. Jednotlivé spolkové krajiny môžu podrobnejšie upravovať vlastnú legislatívu.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (zákon o regionalizácii verejnej osobnej dopravy) bol prijatý 27. decembra 1993 a v Nemecku preniesol právomoci v oblasti zabezpečenia dostatočnej dopravnej obsluhy regiónu zo štátu na jednotlivé spolkové krajiny. Posledná zmena zákona je zo 14. 12. 2012.

Zákon definuje ako verejnú osobnú dopravu všeobecne prístupnú prepravu osôb dopravnými prostriedkami v linkovej doprave, ktoré sú určené prevažne na to, aby uspokojovali dopyt po preprave v mestskej, prímestskej alebo regionálnej doprave. V prípade pochybností je to doprava, v rámci ktorej celková prepravná vzdialenosť nepresahuje 50 kilometrov alebo celková doba prepravy nepresahuje 1 hodinu.

V rámci úloh regionalizácie verejnej dopravy pre potreby zvýšenia efektivity dopravných služieb je podľa zákona potrebné spojiť plánovanie, organizáciu a financovanie, čo na vlastnom území bližšie upravujú spolkové krajiny.

V rámci § 5 zákon stanovuje, že **na financovanie verejnej osobnej prímestskej dopravy v spolkových krajinách sa používajú ako zdroje príjmy z dane z minerálnych olejov**. Spolkovým krajinám na osobnú prímestskú dopravu z federálnej dane z minerálnych olejov podľa uvedeného zákona rozdelilo v roku 2008 celkovo 6 675 miliónov €. Suma stanovená v roku 2008 sa zvyšuje od roku 2009 každoročne o 1,5 %. Taktiež presne stanovuje v § 5 percentuálny podiel pridelenia výšky finančných prostriedkov na verejnú dopravu v jednotlivých spolkových krajinách takto:

• Baden-Württemberg	10,44
• Bayern	14,98
• Berlin	5,46
• Brandenburg	5,71
• Bremen	0,55
• Hamburg	1,93
• Hessen	7,41
• Mecklenburg-Vorpommern	3,32
• Niedersachsen	8,59
• Nordrhein-Westfalen	15,76
• Rheinland-Pfalz	5,24
• Saarland	1,32
• Sachsen	7,16
• Sachsen-Anhalt	5,03
• Schleswig-Holstein	3,11
• Thüringen	3,99

Personenbeförderungsgesetz - **zákon o osobnej preprave** v Nemecku platí od roku 21. 3. 1961, pričom bol od tohto dátumu viackrát aktualizovaný. Posledná aktualizácia vstúpila do platnosti 14. 12. 2012. Zákon o osobnej preprave sa vecne vzťahuje na platenú prepravu osôb električkami, trolejbusmi a motorovými vozidlami, teda na verejnú pravidelnú osobnú dopravu.

Požiadavky dopravnej obsluhy a vyrovnávanie dopravných záujmov vo verejnej osobnej prímestskej doprave upravuje § 8 zákona o osobnej preprave, ktorý definuje osobnú

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

prímestskú dopravu zhodne so zákonom o regionalizácii ako všeobecne prístupnú prepravu osôb električkami, trolejbusmi a motorovými vozidlami v linkovej doprave, ktoré sú určené prevažne na to, aby uspokojili dopyt po preprave v mestskej, prímestskej alebo regionálnej doprave, pričom v prípade pochybností je to doprava, kedy vo väčšej časti dopravných prípadov celková prepravná vzdialenosť nepresahuje 50 kilometrov alebo celková doba prepravy nepresahuje jednu hodinu. K verejnej prímestskej doprave patrí aj preprava vozidlami taxi alebo nájomnými vozidlami, ktorá nahrádza, dopĺňa alebo zhusťuje vyššie uvedené druhy dopravy.

Povoľovací úrad má v spolupôsobnosti s nositeľom úlohy verejnej prímestskej dopravy a s dopravnými podnikmi v záujme dostačujúcej obsluhy obyvateľstva dopravnými výkonmi vo verejnej prímestskej doprave ako aj hospodárnej formy pre integráciu obsluhy prímestskou dopravou, osobitne pre dopravné kooperácie na zosúladenie cestovných poriadkov. Má pritom prihliadať na stanovený **plán prímestskej dopravy**, ktorý dbá na jestvujúce dopravné štruktúry. Tento plán tvorí rámec pre rozvoj verejnej dopravy. Zostavenie plánov verejnej dopravy ako i určenie nositeľa dopravy upravujú spolkové krajiny.

Dopravné výkony vo verejnej doprave sú dodávané ako samofinancujúce. Samofinancujúce sú dopravné výkony, ktorých náklady sú kryté výnosmi z dopravy, ziskami zo zákonných vyrovnávacích a platobných pravidiel v oblasti taríf a cestovných poriadkov ako i osobitných podnikových výnosov v obchodno-právnom zmysle. Ak samofinancujúcimi výkonmi nie je možné zabezpečiť dostatočnú dopravnú obsluhu, uplatní sa Nariadenie (ES) č. 1370/2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave v platnom znení.

§ 45 zákona o osobnej preprave rieši povinnosť finančného vyrovnávania, v rámci ktorého v doprave zabezpečenej električkami a trolejbusmi, ako i v linkovej doprave motorovými vozidlami je podnikateľovi pre prepravu osôb s časovými cestovnými dokladmi pri jazdách do školy poskytnuté na žiadosť vyrovnanie podľa udanej miery, kým:

- výnos z týchto povolených odplát za dopravu na pokrytie vypočítaných nákladov nepostačuje,
- podnikateľ požadoval počas primeraného časového obdobia súhlas na prispôsobenie v menovaných dopravných formách vybraných dopravných odplát na výnosový a ziskový základ.

Ako vyrovnanie sa **poskytuje 50 % rozdielu sumy** medzi výnosom, ktorý bol dosiahnutý v menovaných formách dopravy na prepravu osôb s časovými preukazmi na prepravu do škôl a produktom z v tejto doprave dodaných osobokilometrov a priemerných špecifických dopravných nákladov. Za priemerné špecifické dopravné náklady sa považujú sadzby nákladov na osobokilometer, ktoré sú paušálne stanovené prostredníctvom vlád spolkových krajín alebo nimi splnomocnených úradov cez právne nariadenie o priemerných hodnotách nákladov jednotlivých reprezentujúcich podnikov, ktoré úsporne hospodária a sú výkonné; pritom môžu byť stanovené náležité podnikové a dopravné zvláštnosti rôznych nákladových základov pre koľajovú a nekoľajovú dopravu, ako aj pre rôzne dopravné regióny. Vyrovnanie dostane krajina, na území ktorej je prevádzkovaná doprava.

Švajčiarsko

Švajčiarsko je administratívne rozčlenené na 26 kantónov, departementy a obce. Nakoľko hospodárske postavenie jednotlivých správnych celkov (kantónov) je veľmi rozdielne, Švajčiarsko túto skutočnosť riešilo zákonom o finančnej úprave medzi kantónmi (613.1 Bundesgesetz über den Finanzausgleich unter den Kantonen) z 19. júna 1959, ktorý platil do roku 2007. V súčasnosti platí Verordnung vom 9. November 2005 über die Festsetzung der Finanzkraft der Kantone für die Jahre 2006 und 2007 (Nariadenie zo 9. novembra 2005, ktoré stanovilo finančné kapacity regiónov na roky 2006 a 2007), ktoré sa aktualizuje na nasledujúce obdobie. Princípy stanovené nariadením ale platia aj v súčasnosti a sú postavené na princípe subvencií, poskytovaných kantónom na základe ich finančnej kapacity. Kantóny sa tak členia na tri skupiny a ich finančná kapacita sa prehodnocovala najprv každé dva roky, v súčasnosti je to dlhšie časové obdobie. Pri poskytovaní spolkových subvencií sú osobitne zohľadňované najmä horské regióny. Podľa uvedeného nariadenia sa finančná kapacita regiónov určuje prostredníctvom štyroch ukazovateľov: kantónálny príjem, fiškálna sila, fiškálne zaťaženie a horská oblasť.

Pri zohľadnení ukazovateľov švajčiarskych kantónov dosiahnutých v predošlých rokoch a spôsobe výpočtu, ktorý je stanovený v nariadení, mali finančné kapacity 26 kantónov na roky 2006 a 2007 nasledovné indexy:

• Zug	224
• Glarus	77
• Basel- Stadt	173
• Solothum	76
• Genf	152
• Bern	68
• Zürich	147
• Luzern	64
• Nidwalden	128
• Neuenburg	63
• Schwyz	110
• Appenzell A. Rh.	61
• Basel-Landschaft	109
• Appenzell I. Rh.	61
• Aargau	108
• Graubünden	58
• Waadt	99
• Freiburg	47
• Schafhausen	94
• Uri	40
• Tessin	88
• Jura	38
• Thurgau	86
• Wallis	32
• St. Gallen	79
• Obwalden	30

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Podľa predpisu 613.22 Bundesbeschluss über die Festlegung der Grundbeiträge des Ressourcenausgleichs für die Beitragsperiode 2012-2015 z 11. júna 2011 uvedené indexy platia aj na roky 2012 až 2015. Základný príspevok podľa tohto nariadenia na kantóny pre roky 2012 až 2015 predstavuje 1 631 498 659 švajčiarskych frankov ročne. 3. septembra 2014 bol schválený materiál Bundesbeschluss über die Festlegung der Grundbeiträge des Ressourcenausgleichs für die Beitragsperiode 2016–2019, ktorý nemení indexy kantónov ale predpokladá, že sa postupne každý rok bude znižovať o stanovenú percentuálnu hodnotu.

Indexy regiónov boli stanovené na základe základného rozdelenia kantónov na:

- kantóny so silnou finančnou kapacitou (5): Zug, Basel- Stadt, Genf, Zürich, Nidwalden,
- kantóny s priemernou finančnou kapacitou (15): Schwyz, Basel-Landschaft, Aargau, Waadt, Schaffhausen, Tessin, Thurgau, St.Gallen, Glarus, Solothurn, Bern, Luzern, Neuenburg, Appenzell A. Rh., Appenzell I. Rh.,
- kantóny so slabou finančnou kapacitou (6): Graubünden, Freiburg, Uri, Jura, Wallis, Obwalden.

Verejná osobná doprava a jej financovanie vo vzťahu k výkonom vo verejnom záujme je riešená vo Švajčiarsku v rámci viacerých legislatívnych úprav, ktorými sú najmä:

- 742.101 Eisenbahngesetz (Spolkový zákon o železniciach),
- 742.101.2 Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (Nariadenie o podiele kantónov na odškodnení a finančnej pomoci pre regionálnu dopravu).

742.101 Eisenbahngesetz (**Spolkový zákon o železniciach**) z 20. decembra 1957 upravuje výstavbu a prevádzku železníc, ale aj ich vzťahy s inými podnikmi verejnej dopravy, správnymi úradmi a tretími stranami. Posledná platná zmena vstúpila do platnosti 14. januára 2014 (prijatá 13. novembra 2013). Financovanie výkonov vo verejnom záujme upravujú kapitoly VI. a VII. tohto zákona. Uplatňuje sa princíp, že ponuku dopravnej obslužnosti objednáva spoločne spolok (Švajčiarsko) s kantónmi, ktoré aj uhrádzajú dopravným podnikom plánované nekryté náklady. Ponuka miestnej dopravnej obslužnosti je vylúčená zo spolkových dávok. Na úhradu nákladov majú nárok podniky:

- ktoré vedú účtovníctvo, zodpovedajúce predpisom kapitoly IX. zákona o železniciach,
- ktorých účtovníctvo je rozdelené na úseky a potvrdzuje nekryté náklady každého úseku,
- ktoré riadia ako oddelené úseky regionálnu osobnú dopravu.

Spolok môže poskytovať zľavy v prospech podnikov so slabou dopravou a zahraničných podnikov, prevádzkujúcich na území Švajčiarska len málo liniek. Ponuka poskytnutí a odškodnenie rôznych úsekov sú určované predbežne Spolkom (Švajčiarskom), zúčastnenými kantónmi a podnikmi v zmluve, ktorá zohľadňuje predpokladané účty podnikov. Spolková rada riadi postup objednávanía, ako aj princípy ponuky dávok a dohodnutého odškodnenia s kantónmi. V procese výkonu sú podniky autonómne. Ponuka dávok, pozostávajúca z návrhu ponuky i ceny, ako i úhrada sú určované najskôr dopytom. Do úvahy sa berú aj:

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- vhodná základná obsluha,
- požiadavky regionálnej politiky, najmä potreby spojené s hospodárskych rozvojom znevýhodnených regiónov,
- požiadavky politiky územného plánovania,
- požiadavky ochrany životného prostredia,
- požiadavky handicapovaných osôb.

Ak bola ponuka stanovená zmluvne, dopravné podniky majú právo na úhradu od každého spoločníka (spolok - Švajčiarsko, kantóny, ostatné osoby). V prípade sporov v procese objednávaní medzi kantónmi, dopravnými podnikmi a spolkovými úradmi, poverenými uzatvárať zmluvy, ktoré sa vzťahujú k ponukám na odškodnenie v zmysle zákona o železničiaci, rozhoduje departement. **Spolok môže znížiť požadovanú úhradu v priebehu procesu objednávaní podnikom, ak ich správa nie je hospodárna.**

V rámci technických zlepšení môže Spolok (Švajčiarsko) poskytnúť alebo ručiť za pôžičky so ziskom alebo bez zisku, alebo poskytnúť príspevky, ak podnik chce vybudovať alebo doplniť zariadenia alebo vybavenie, alebo získať vozidlá na podstatné zvýšenie rentability, kapacity alebo bezpečnosti svojej prevádzky, alebo realizovať opatrenia v prospech handicapovaných osôb. **Článok 57 umožňuje kantónu podporovať organizáciu obslúh cestnou dopravou, zdvojnásobujúcou alebo nahradzujúcou železničnú dopravu, ak jej prostredníctvom je doprava zabezpečovaná hospodárnejším spôsobom.** Dopravná obsluha musí zostať zabezpečovaná ako predtým a ponúkať rovnaké výhody. Za predpokladu, že nejde o celoštátnu dopravu, sa v prípade technických zlepšení a organizácii obslúh cestnou dopravou počíta aj s finančnou podporou kantónov. Na úhrade nákladov, ktoré súvisia s technickým zlepšením dopravy, sa Spolok podieľa 55 percentami.

Podľa vykonávacích predpisov k tomuto zákonu príjemcami náhrad a finančnej pomoci v oblasti osobnej dopravy môžu byť dopravné podniky vykonávajúce nasledovné činnosti:

- výstavba a prevádzka železničnej infraštruktúry, podliehajúcej zákonu alebo inej infraštruktúry, slúžiacej na pravidelnú osobnú dopravu,
- preprava cestujúcich linkovou dopravou s výnimkou obsluhy na osobitných linkách alebo smeroch prispôbených linkovej obsluhy na základe koncesie, povolenia alebo medzinárodnej dohody a v oblasti nákladnej dopravy,
- preprava tovarov na švajčiarskych železničných úsekoch, ktoré podliehajú zákonu alebo ich preprava lanovkami.

Z náhrady je vylúčená:

- miestna a zájazdová doprava,
- linky, ktoré spájajú lokality už obsluhované (viaceré dopravné spojenia) s výnimkou takých, pri ktorých linka zabezpečuje dôležité doplňujúce spojenie a ak zodpovedá dostatočnému dopytu.

Miestna doprava zahŕňa ponuky, ktoré slúžia na jemné dopravné spojenie lokalít. Linka osobnej dopravy zabezpečuje také dopravné spojenie, ak má krátke intervaly medzi zastávkami a ak sa tieto vo všeobecnosti nachádzajú menej ako 1,5 km od najbližšej

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

zastávky linky regionálnej dopravy. Zájazdová doprava zahŕňa ponuky, ktoré neplnia funkciu spojenia pre lokality.

Podľa vykonávacieho predpisu do regionálnej dopravy patrí:

- regionálna osobná doprava,
- preprava ucelenými vozňami v prípade, ak sú prevládajúce vnútroregionálne prepravné prúdy,
- infraštruktúra, ak nie je v držbe SBB a používa sa najmä na regionálnu osobnú a nákladnú dopravu,

za predpokladu, že:

- slúžia doprave vo vnútri regiónu, vrátane základného dopravného spojenia obcí, ako i doprave s pohraničnými regiónmi, tiež zahraničnými,
- sú prevádzkované celoročne,
- linky majú funkcie dopravného spojenia (linka má funkciu dopravného spojenia, ak sa obec nachádza na jednom konci tejto linky a obec alebo miesta spojenia s vyššou sieťou verejnej dopravy sa nachádza na ďalšom konci).

Za obce sú vo Švajčiarsku považované aglomerácie obývané po celý rok a ktoré majú aspoň 100 obyvateľov. Pre vlastné územie môžu kantóny stanoviť na zvýšenej úrovni minimálny počet stálych obyvateľov.

742.101.2 Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (Nariadenie o podiele kantónov na odškodnení a finančnej pomoci pre regionálnu dopravu) naposledy aktualizované 29. mája 2013 **upravuje financovanie regionálnej dopravy** v kantónoch, stanovuje podiely, ktoré majú tieto platiť ako odškodnenie za nekryté náklady regionálnej dopravy a prispievať na jej investičné prostriedky. Podiel kantónu sa stanovuje podľa predpísaných vzťahov. Finančná účasť kantónu sa vypočíta pre regionálnu osobnú dopravu vzťahom (A) a pre financovanie regionálnej dopravnej infraštruktúry vzťahom (I):

- podiel kantónu (A) = $MSI(A)^3 \times 0,525425 + 0,2$;
- podiel kantónu (I) = $MSI(I)^4 \times 0,733 + 0,15$.

Štruktúralne podmienky sú stanovené hustotou obyvateľstva a dĺžkou súkromných dráh. Sú vyjadrené indexom štruktúry v regionálnej osobnej doprave, označovaným SI(A) a indexom štruktúry financovania regionálnej dopravnej infraštruktúry SI(I).

Štruktúralne indexy sa počítajú podľa nasledujúceho vzorca:

- $SI(A) = 0,7 \times IBD + 0,3 \times IBL$;
- $SI(I) = 0,3 \times IBD + 0,7 \times IBL$;

kde:

- IBD je index hustoty obyvateľstva, vyjadrený ako prevrátená hodnota kantónu vo vzťahu k švajčiarskemu priemeru; hustota obyvateľstva je vyjadrená koeficientom počtu sčítaného obyvateľstva a produktívnej plochy,

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- IBL je index dĺžky súkromných dráh, pričom ich dĺžka sa rovná súčtu podielov kantónov v infraštruktúrach, financovaných spoločne Spolkom a kantónmi (prevádzková dĺžka); súčet sa vyjadruje v percentách a 0,3 m na obyvateľa zodpovedá 100%.

Na výpočet účasti kantónu sa štrukturálne indexy menia tak, aby sa dosiahli nasledujúce koeficienty:

- $MSI(A) = [600\% - SI(A)] / 600\%$,
- $MSI(I) = [665\% - SI(I)] / 665\%$.

V prípade, ak trať prechádza územím viacerých kantónov, tieto určujú kľúč na rozdelenie nákladov. Ak kantóny nemôžu dosiahnuť dohodu, kľúč určuje Spolkový dopravný úrad, pričom prihliada na dĺžku trate na území kantónu a obsluhu zastávok. Obsluha zastávok sa rovná počtu odchodov predpokladaných podľa cestovného poriadku v rámci ponuky financovanej spoločne Spolkom a kantónmi. Stanice a miesta zastavenia sú prispôbené zastávkam. Tieto sú pridelené úplne alebo čiastočne k inému kantónu, ak sa nachádzajú vo vzdialenosti menej ako 1 km od hranice tohto kantónu a slúžia jeho obyvateľom. Rozdelenie sa vykonáva v podobe štvrtín.

Prevádzková dĺžka sa meria od začiatku hranice kantónu. Úseky bez stanice v službách príslušného kantónu nie sú počítané. Ak nekryté náklady nie sú známe len pre súhrn viacerých liniek, rozdelenie sa vykoná úmerne ubehnutým kilometrom.

Rakúsko

Rakúsko sa administratívne člení na 9 spolkových krajín, ktoré majú po administratívno-právnej stránke vysokú mieru samostatnosti, umožňujúcu okrem iného prijímať na území spolkových krajín i vlastné právne predpisy, rešpektujúce však v plnej miere celospolkovú legislatívu. Ako osobitosť možno z pohľadu verejnej dopravy hodnotiť fakt, že celé územie Rakúska je rozdelené do oblastí pôsobností 10 dopravných zväzov. Pojem dopravný zväz bol zavedený pred viac než 30 rokmi v súvislosti so spoločenskou a odbornou potrebou v rámci foriem kooperácie vo verejnej hromadnej doprave. Dopravný zväz predstavuje združenie dopravcov a financujúcich územno-správnych celkov, ktoré na základe jednotnej tarify umožňuje používanie dopravných prostriedkov dopravcov patriacich do zväzu s jedným cestovným lístkom.

Princípy financovania verejnej dopravy sú obsiahnuté najmä v týchto dvoch právnych normách:

- 204. Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999 - Spolkový zákon o usporiadaní verejnej osobnej dopravy na krátke vzdialenosti a regionálnej doprave),
- BGBl 103/2007 - Bundesgesetz, mit dem der Finanzausgleich für die Jahre 2008 bis 2016 geregelt wird und sonstige finanzausgleichsrechtliche Bestimmungen getroffen werden (Finanzausgleichsgesetz 2008 – FAG 2008 - Zákon o finančnom vyrovnaní).

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Spolkový zákon č. 204/1999 o usporiadaní verejnej osobnej dopravy na krátke vzdialenosti a regionálnej dopravy (OPNRV), naposledy aktualizovaný zákonom č. 32/2002, stanovuje organizačné a finančné základy prevádzky verejnej prímestskej dopravy a regionálnej dopravy s prihliadnutím na platné nariadenia Európskej únie v oblasti záväzkov a služieb verejnej dopravy, ako i štruktúru a pôsobnosť dopravných zväzov.

Zákon má 6 častí:

- I. Základné ustanovenia, vymedzenia pojmov, rozsah využitia, úlohy a plánovanie miestnej a regionálnej dopravy,
- II. Dopravné zväzy,
- III. Zabránenie paralelným trasám, zlepšenie spojení,
- IV. Financovanie,
- V. Kritéria kvality,
- VI. Poplatok za napojenie na komunikácie.

V rámci I. časti zákon definuje osobnú dopravu na krátke vzdialenosti ako dopravné služby, ktoré uspokojujú dopravné potreby na území mesta (mestská doprava) alebo medzi územím mesta a jeho okolím (predmestská doprava). Osobnú regionálnu dopravu definuje ako dopravné služby, ktoré uspokojujú dopravné potreby regiónu. Dopravné služby vo verejnom záujme podľa § 3 sú služby, ktorých náklady sa nemôžu kryť len z tarifných služieb a na ich udržanie je potrebný finančný príspevok štátu, spolkových krajín, obcí alebo tretích subjektov. Ustanovenia tohto zákona sa uplatňujú okrem verejnej osobnej dopravy na krátke vzdialenosti a regionálnej dopravy aj pre alternatívne formy prevádzky, zriadené na účely verejnej osobnej dopravy, ako sú autobusy na zavolanie alebo zberná taxislužba na zavolanie. Na základe § 11 je úlohou spolkových krajín a obcí plánovanie dopravných služieb, uskutočnené podľa §§ 7 a 10 (zredukovanie, rozšírenie alebo preskupenie dopravných služieb) so zhrnutím v § 31 uvedených kritérií kvality. Zmluvy o dopravných službách v regionálnej osobnej doprave, presahujúce ponuku podľa § 7 alebo predstavujúce zlepšenie ponuky v linkovej doprave motorovými vozidlami sú v oblasti pôsobnosti spolkových krajín a obcí, pričom je potrebné brať do úvahy rozpočtové krytie.

II. časť zákona všeobecne určuje úlohy:

- dopravného zväzu,
- dopravných podnikov v rámci dopravného zväzu,
- organizačnej spoločnosti dopravného zväzu.

III. časť zákona upravuje podmienky pre súbežné vedenie autobusových liniek navzájom alebo železničnej dopravy a autobusových liniek. Zákon zároveň určuje, že tieto ustanovenia stratili účinnosť po uskutočnenej reorganizácii dopravných zväzov od 1. januára 2004.

IV. časť zákona, upravujúca financovanie, stanovuje spôsob financovania podnikov verejnej dopravy, ktorý je rozdielny v prípade:

- podnikov, prevádzkujúcich výlučne mestskú a predmestskú dopravu,

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- podnikov prevádzkujúcich služby vo verejnej osobnej doprave na krátke vzdialenosti a regionálnej doprave.

Štát v zmysle § 24 poskytuje tieto prostriedky na úhradu dopravných služieb podnikov, prevádzkujúcich výhradne mestskú a predmestskú dopravu:

- finančné príspevky podľa § 20 ods. 3 pododstavec 1 Zákona o finančnom vyrovnaní a finančné príspevky podľa § 20 ods. 4 Zákona o finančnom vyrovnaní, pokiaľ sa poskytnú Viedni ako spolkovej krajine,
- úhrady pre podniky prevádzkujúce výlučne mestskú a predmestskú dopravu vykonané v čase nadobudnutia účinnosti tohto zákona podľa základných zmlúv a zmlúv o financovaní,
- príjmy, ktoré v čase nadobudnutia účinnosti tohto spolkového zákona plynuli podnikom, prevádzkujúcich výlučne mestskú alebo predmestskú dopravu priamo alebo prostredníctvom organizačnej spoločnosti dopravného zväzu na účely bezplatnej prepravy žiakov podľa § 29 a zo semestrálnych lístkov študentov.

Štát v zmysle § 26 poskytuje tieto prostriedky na úhradu dopravných služieb podnikov, prevádzkujúcich dopravné služby vo verejnej osobnej doprave na krátke vzdialenosti a regionálnej doprave:

- finančné príspevky podľa § 20 Zákona o finančnom vyrovnaní,
- prostriedky z rozpočtu Spolkového ministerstva dopravy a vedy na účely osobitných taríf pre určité skupiny cestujúcich podľa § 3 Zákona o spolkovej železnici a na účely výkonov podľa ustanovení Zákona o súkromných železniciach,
- úhrady plánované v čase nadobudnutia účinnosti tohto spolkového zákona v základných zmluvách a zmluvách o financovaní, ako aj štátne prostriedky podľa § 10 ods. 1,
- príjmy, ktoré v čase nadobudnutia platnosti tohto zákona plynuli podnikom priamo alebo prostredníctvom organizačnej spoločnosti dopravného zväzu na voľné jazdy žiakov a učňov podľa § 29 a zo semestrálnych lístkov študentov.

§ 30 zákona stanovuje, že ak sa v rámci verejnej dopravy majú použiť osobitné tarify pre určité skupiny cestujúcich, potrebné prostriedky je povinná zabezpečiť inštitúcia, ktorá požaduje takéto osobitné tarify.

V. časť zákona podľa § 31 určuje kritéria kvality, ktorých plnenie sa vyžaduje ako podmienka pre poskytnutie štátnych prostriedkov, pričom tieto kritéria sa majú posudzovať pre každú dopravnú službu osobitne.

VI. časť zákona upravuje tzv. poplatok za napojenie na komunikácie, ktorý vyberajú obce na účel krytia nákladov spojených s napojením verejných dopravných prostriedkov na jednotky osídlenia, ktorými sa rozumejú priemyselné prevádzkové zariadenia s plochou nad 0,1 km², ak sú vzhľadom na druh alebo rozsah svojho podnikania vhodné na to, aby podstatne dokázali zvýšiť prúd zákazníkov. Poplatok sa vyberá mesačne alebo jednorazovo v takej výške, aby zisk dokázal pokryť odhadované náklady vrátane finančných nákladov:

- na zriadenie verejného dopravného prostriedku k prevádzkovým zariadeniam,

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- na ďalšie k tomu potrebné prostriedky.

Tento poplatok platia prevádzkovatelia alebo občianskoprávni vlastníci prevádzkových zariadení.

Základným zákonom, ktorým sa **upravuje finančné vyrovnanie na roky 2008 až 2016** v Rakúsku je Zákon o finančnom vyrovnaní (Bundesgesetz, mit dem der Finanzausgleich für die Jahre 2008 bis 2016 geregelt wird und sonstige finanzausgleichsrechtliche Bestimmungen getroffen werden - Finanzausgleichsgesetz 2008 – FAG 2008), naposledy aktualizovaný zákonom č. 17/2015, ktorý bol prijatý 18. 12. 2014. Na zákon OPNRV priamo nadväzuje § 20 tohto zákona, ktorý určuje finančné prídely pre verejnú osobnú dopravu v spolkových krajinách.

Na podporu podnikov verejnej prímestskej dopravy (§ 20 ods.1) poskytne štát obciam ročný finančný príspevok vo výške 15 600 000 €, ktorý zahŕňa 0,034 % z čistých zdrojov podľa kľúča uvedeného v § 9 ods.1 v období od novembra predchádzajúceho roku do októbra terajšieho roku. Z tohto finančného príspevku pripadá na Viedeň ako obec 55 % a ostávajúcich 45 % sa rozdelí medzi Viedeň na základe jej účasti na Viedenských miestnych dráhach AG a obce, ktorými vedú jedna alebo viaceré autobusové, trolejbusové alebo električkové linky alebo sú na takom vybavení prímestskej dopravy prevažne zúčastnené. Obciam prislúchajúce podiely sa delia podľa aritmetického priemeru z pomeru dĺžky trate a počtu prepravených osôb. Žiadosti o poskytnutie finančného príspevku posielajú obce najneskôr do 1. augusta Spolkovému ministerstvu financií.

Na investície v prímestskej doprave (§ 20 ods. 2) poskytuje štát obciam finančný príspevok v hodnote 16 500 000 € ročne, ktorý zahŕňa 0,034 % čistých zdrojov podľa kľúča uvedeného v § 9 ods.1 v období od novembra predchádzajúceho roku do októbra terajšieho roku. Príspevok sa rozdeľuje nasledovným spôsobom:

- ročne čiastka 500 000 € a 3 % zvyšnej časti zdrojov na poplatky za elektrinu a zemný plyn sú určené na poskytnutie finančného príspevku pre verejnosť určené pevné zariadenia na verejných linkách osobnej prímestskej dopravy (autobusové nástupištia); tento finančný príspevok nesmie presiahnuť 40 % celkovej sumy investícií. Žiadosti o poskytnutie finančného príspevku posielajú obce najneskôr do 1. augusta každého roku Spolkovému ministerstvu financií;
- zostávajúcich 16 000 000 € je určených na podporu investícií pre električkové a trolejbusové dráhy a prináleží hlavným mestám spolkových krajín s počtom obyvateľov nad 100 tis. Rozdelenie sa realizuje podľa podielu:
 - Viedeň 64,7 %,
 - Graz 11,1 %,
 - Innsbruck 8,7 %,
 - Linz 8,1 %,
 - Salzburg 7,4 %.

Na Viedeň pripadajúcom podiele, predstavuje 4,1 % účasť na miestnych dráhach. Čiastka 16 000 000 € je obciam poukázaná do 31. júla každého roku, ostatná najneskôr do 20. decembra daného roku. Ak sa nevyužije celá čiastka, zostávajúca suma sa rozdelí medzi vyššie uvedené obce stanovenom percentuálnom podiele.

Francúzsko

Francúzsko sa administratívne člení na regióny, departementy a obce. Uvedeným administratívnym celkom vo Francúzsku v rámci regionálnej dopravy prislúchajú určité pôsobnosti, vyplývajúce z platnej legislatívy, ktorou je v súčasnosti najmä:

- Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Zákon o orientácii vnútroštátnej dopravy),
- Article L1614-8-1 (Obecný zákonník územných spoločenstiev),
- Décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional (Nariadenie o prevode pôsobností vo veciach hromadnej dopravy regionálneho významu).

Zákon o orientácii vnútroštátnej dopravy z 30. decembra 1982 (jeho posledná modifikácia je z 19. februára 2014) tzv. „LOTI“ je základným zákonom, ktorý všeobecne upravuje organizáciu dopravy vo Francúzsku. Tento zákon zdôrazňuje, že globálna politika dopravy zabezpečuje harmonický a doplňujúci sa rozvoj rôznych druhov dopravy, individuálnej i hromadnej, s prihliadnutím na ich výhody a nevýhody z hľadiska regionálneho rozvoja, usporiadania miest, ochrany životného prostredia, racionálneho využitia energie, bezpečnosti a ich špecifik. Zákon LOTI uvádza, že v rámci osobnej dopravy má prednostný charakter rozvoj využívania hromadnej osobnej dopravy. Podľa zákona LOTI verejná služba dopravy obsahuje úlohy, ktoré patria do oblasti pôsobnosti verejnej správy vzhľadom na organizovanie a podporovanie dopravy osôb a tovaru. Menovite ide o nasledovné úlohy:

- realizácia a riadenie infraštruktúry a zariadení vymedzených doprave a ich poskytnutie k dispozícii užívateľom pri normálnych podmienkach údržby, prevádzky a bezpečnosti,
- zákonná úprava dopravných činností a kontrola jej aplikácie, ako i organizácia dopravy pre obranu,
- rozvoj informovanosti o dopravnom systéme,
- rozvoj výskumu, štúdií a štatistiky s charakterom uľahčenia realizácie cieľov určených dopravnému systému,
- organizácia verejnej dopravy.

Plnenie uvedených úloh je zabezpečované štátom, územnými celkami a ich verejnými inštitúciami v spojení so súkromnými alebo verejnými podnikmi, ktoré sú týmito úlohami poverené alebo sa na nich zúčastňujú na základe zákona LOTI. Za verejnú dopravu je považovaná každá preprava osôb alebo tovarov s výnimkou dopravy, ktoré organizujú na vlastný účet verejné alebo súkromné osoby. Štát, a v medziach svojich kompetencií územné celky alebo ich združenia, organizujú verejnú pravidelnú osobnú dopravu a môžu organizovať dopravnú obsluhu podľa objednávky.

Štát stanovuje:

- multimodálny plán hromadnej dopravnej obsluhy cestujúcich,
- multimodálny plán hromadnej dopravnej obsluhy nákladov.

Región pri rešpektovaní právomocí departementov, obcí a ich zdužení vypracúva Regionálny plán dopravy, zosúladzuje zložku osobnej dopravy a zložku nákladnej dopravy.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

Podľa článku 21-1 je od 1. januára 2002 región ako organizačný úrad pre hromadnú dopravu regionálneho charakteru poverený:

- organizáciou obsluhy regionálnej železničnej dopravy cestujúcim, vykonávanou na štátnej železničnej sieti, okrem služieb celoštátneho a medzinárodného záujmu,
- organizáciou obsluhy cestnej dopravy, vykonávanou ako náhrada za železničnú obsluhu.

Región rozhoduje v komplexe svojich územných kompetencií o obsahu verejnej služby regionálnej osobnej dopravy a osobitne o dopravných spojeniach, stanovení sadzieb, kvalite služby a informácii užívateľa, berúc do úvahy štátny multimodálny plán obsluhy hromadnou dopravou a regionálny plán dopravy pri rešpektovaní právomocí departementov, obcí a ich združení, ktorých garantom je štát. Regióny vykonávajú svoje právomoci v oblasti stanovenia sadzieb pri dodržiavaní zásad celoštátneho tarifného systému. Pri regionálnej preprave cestujúcich sa uplatňujú celoštátne sociálne tarify.

Cestná osobná doprava (okrem MHD) zahŕňa nasledujúce kategórie:

- pravidelné verejné služby,
- služby podľa požiadavky vykonávané vozidlami, ktorých kapacita presahuje hranicu určenú výnosom,
- súkromné služby,
- príležitostné verejné služby.

Uvedené kategórie cestnej dopravy prislúchajú vo Francúzsku spravidla do pôsobnosti regiónu v rámci hierarchie verejnej správy nižšie postavených subjektov ako región. Pravidelné služby a služby podľa požiadavky organizuje departement, okrem spojov regionálneho alebo štátneho záujmu. Sú zabezpečované departementom alebo verejnými alebo súkromnými podnikmi, ktoré s ním podpísali zmluvu na určitú dobu. Služby sú zaznačené v pláne departementu, ktorý zostavuje a zavádza generálna rada po vyjadrení príslušných obcí. Obvody mestskej dopravy a súkromné služby sú uvedené v prílohe k plánu dopravnej obslužnosti.

Pravidelné mimomestské služby regionálneho významu sú zaznačené v regionálnom pláne, zostavenom a zavádzanom regionálnou radou po vyjadrení generálnych rád a príslušných úradov pre organizáciu mestských dopráv. Služby regionálneho záujmu sú predmetom zmlúv na dobu určitú, podpísaných medzi regiónom, príslušnými departementmi a dopravcom.

Pravidelné mimomestské služby štátneho záujmu sú predmetom zmlúv na dobu určitú medzi štátom a dopravcom po vyjadrení príslušných regiónov a departementov.

Súkromné služby môžu byť organizované podnikmi pre prepravu svojich zamestnancov alebo inými združeniami pre prepravu členov.

Príležitostné služby, mimo vykonávaných, vozidlami s počtom miest nad 9 vrátane vodiča, podliehajú povoleniu, ktoré vydáva zástupca štátu v príslušnom departemente.

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

V nadväznosti na článok 21-1 zákona LOTI, článok 1614-8-1 obecného zákonníka územných spoločenstiev naposledy aktualizovaný 27. 12. 2008 určuje, že **náklady prenesené štátom na regióny z dôvodu prevodu pôsobností sú týmto regiónom plne kompenzované.** Týkajúc sa verejnej dopravy, kompenzácia pozostáva z troch častí:

- príspevok na prevádzku prenesených služieb,
- doplnková dotácia nevyhnutná na obnovu vozového parku, určeného na prenesené služby,
- dotácia zodpovedajúca kompenzácii sociálnych taríf, zavedených na žiadosť štátu.

Regionálne rozdiely by mal vyrovnávať Fond korekcie regionálnych nerovnováh, dotovaný najmä vyberaním fiškálnych príjmov z určitých regiónov. Vyberanie týchto príjmov sa vzťahuje na regióny, ktorých priamy fiškálny potenciál na obyvateľa je vyšší ako priemerný priamy fiškálny potenciál na obyvateľa všetkých regiónov podľa tohto pravidla:

- ak fiškálny potenciál na obyvateľa regiónu je vyšší najviac o 5 % od priemerného fiškálneho potenciálu, výber sa rovná 1 % zo sumy celkových výdavkov príslušného regiónu, zistených na administratívnom účte, vzťahujúcom sa k predposlednému výkonu,
- ak fiškálny potenciál na obyvateľa regiónu je vyšší od priemerného fiškálneho potenciálu od 5 do 20 %, výber sa rovná 1,5 % celkových výdavkov,
- ak fiškálny potenciál na obyvateľa regiónu je vyšší aspoň o 20 % od priemerného fiškálneho potenciálu, výber sa rovná 2 % celkových výdavkov.

Výber sa prestáva vykonávať, ak je v regióne miera nezamestnanosti predposledného roku, vypočítaná Štátnym ústavom štatistiky a ekonomických štúdií, vyššia od priemernej ročnej miery nezamestnanosti vnútrozemských regiónov.

Fiškálne príjmy podliehajúce výberu tvoria štyri dane:

- základná daň za zastavané pozemky,
- základná daň za nezastavané pozemky,
- domová daň,
- zamestnanecká daň.

Zákonník upravuje všeobecne aj **postup pri financovaní prepravy žiakov do škôl** a hromadnú dopravu regionálneho významu. Všetky subjekty zamestnávajúce viacej ako 9 zamestnancov, ktorých pracovné miesto sa nachádza buď na území obcí alebo v pôsobnosti verejnej inštitúcie medzi obecnej spolupráce, príslušnej na organizovanie mestskej dopravy, sú povinné uhrádzať príspevok na mestskú dopravu a na dopravu, ktorá nie je v celom rozsahu vykonávaná vo vnútri obvodu mestskej dopravy a prispieva k obsluhu aglomerácie. Príspevok je zriadený uznesením mestskej rady alebo príslušného orgánu verejného podniku a jeho základ tvoria mzdy vyplatené zamestnancom. Výška príspevku je určená alebo upravená uznesením mestskej rady alebo príslušného orgánu verejného podniku nasledovne (článok 2333-67 – posledná modifikácia 29. 12. 2014):

- 0,55 % z miezd, ak počet obyvateľov obce alebo pôsobnosti verejného podniku vrátane je 10 tisíc až 100 tisíc obyvateľov,

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

- 0,85 % z miezd, ak počet obyvateľov obce alebo pôsobnosti verejného podniku vrátane je 50 tisíc až 100 tisíc obyvateľov a obstarávateľ dopravnej obsluhy sa z vlastných zdrojov rozhodol budovať dopravnú infraštruktúru. Ak sa práce nezačnú do piatich rokov od zvýšenia daňovej sadzby, sadzba platná od šiesteho roku sa zníži na maximálne 0,55 %,
- 1% z miezd, ak počet obyvateľstva obce alebo pôsobnosti verejného podniku vrátane je vyšší ako 100 tisíc obyvateľov,
- 1,75 % z miezd, ak počet obyvateľstva obce alebo pôsobnosti verejného podniku je vyšší ako 100 tisíc obyvateľov a organizačný úrad rozhodol realizovať infraštruktúru hromadnej dopravy a ak štát zapojil oznámenie princípu o subvencovaní zodpovedajúcich investícií.

Spoločenstvá obcí a spoločenstvá miest majú oprávnenie zvýšiť o 0,05 % maximálne sadzby, uvedené v predchádzajúcich odrážkach. Toto oprávnenie majú rovnako mestské spoločenstvá a organizačné úrady, ku ktorým sa pripojilo mestské spoločenstvo, spoločenstvo miest alebo obcí.

Nariadenie č. 2001-1116 z 27. novembra 2001 o prevode pôsobností v hromadnej doprave regionálneho významu, ktoré prešlo poslednou úpravou 11. septembra 2011, bezprostredne vychádza z článku 21-1 zákona LOTI, pričom za služby hromadnej dopravy regionálneho významu, prenesené na každý región považuje tieto služby:

- ak región uzavrel zmluvu s SNCF (Francúzske štátne železnice), železničná obsluha, tvoriaca predmet tejto zmluvy a prípadne obsluha, zabezpečovaná expresnými vlakmi regionálneho významu, ktoré bez toho, aby boli zahrnuté v zmluve, sú uvedené v potvrdenom počte SNCF z titulu výkonu v roku 2000,
- ak región neuzavrel zmluvu s SNCF pred prenosom, regionálna železničná obsluha, zavedená SNCF a uvedená v potvrdenom počte SNCF z titulu výkonu v roku 2000,
- obsluha cestnou dopravou, vytvorená od nadobudnutia účinnosti zákona LOTI na nahradenie celkom alebo čiastočne zrušenej železničnej obsluhy, a ktorá je uvedená v potvrdenom počte SNCF z titulu výkonu v roku 2000.

Na zabezpečenie regionálnej osobnej dopravy poskytuje štát každému regiónu na prevádzku prenesených služieb príspevok vo výške potrebnej na zabezpečenie rovnováhy potvrdeného účtu SNCF z dôvodu výkonu v roku 2000, vzťahujúcej sa k regionálnej obsluhe cestujúcich tohto regiónu, s výnimkou nenávratných nákladov a po odpočítaní vlastného príspevku regiónu. **Okrem tohto príspevku na prevádzku prenesených služieb región dostáva aj doplňujúcu dotáciu, určenú na obnovu vozidlového parku a na kompenzáciu sociálnych taríf, zavedených na žiadosť štátu.**

Kompenzácia, ktorú vypláca štát regiónu, sa preskúma v prípade, ak je potrebné zmeniť skladbu ponuky regionálnej obsluhy cestujúcich v dôsledku úpravy obsluhy celoštátneho charakteru, spojenej s prevádzkovaním novej infraštruktúry alebo výkonu modernizácie. Pri preskúmaní sa hodnotí hustota zrušených obslúh celoštátneho významu a do úvahy sa berú výlučne vlaky, zabezpečujúce súčasne obsluhu celoštátneho a obsluhu regionálnu na rovnakých dráhach od doby, kedy tieto vlaky obsluhujú aspoň dve priemerné

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

mestá regiónu alebo jedno priemerné mesto regiónu a pohraničného regiónu, alebo ak nejedná sa o iný vlak celoštátneho alebo regionálneho významu, schopný zabezpečiť ekvivalentnú službu v období špičky za menej ako 30 minút intervalu. Prehodnotená kompenzácia sa počíta na základe ceny, vrátane kapitálových nákladov, priamo pripadajúcej na zavedenie doplnkovej regionálnej obsluhy, nevyhnutnej na zabezpečenie obsluhy, ekvivalentnej zrušeným vlakom a vzhľadom na výdavky, zodpovedajúce novým dopravám, odhadovaným spoločne regiónom a SNCF.

Vzájomné vzťahy medzi regiónom a SNCF sa riešia formou zmluvy, uzavieranej na dobu aspoň piatich rokov. Zmluva stanovuje:

- hustotu a charakter služieb, ktoré požaduje región od SNCF,
- pevnosť materiálneho parku, určeného na tieto služby,
- technické a obchodné podmienky, za ktorých SNCF vykonáva tieto služby,
- úlohy úrovne služby, kvality a produktivity,
- spôsoby dohody v čase úprav obsluhy, ktoré môžu mať významné dôsledky na vlaky veľkých trás SNCF alebo na zmluvné regionálne služby,
- finančné vzťahy medzi regiónom a SNCF, najmä prípadné finančné dopady špecifických tarifných ustanovení.

Zmluva môže určovať ďalej najmä:

- spôsoby súvislostí, kontroly a hodnotenia úloh, ktoré zveril región spoločnosti SNCF,
- zvláštne ustanovenia o bonusoch a o penále,
- spôsoby úpravy zmluvy a podmienky jej predĺženia,
- recipročné spôsoby informovania, týkajúce sa prípadného zavedenia nových špecifických tarifných ustanovení,
- spôsoby predbežného zmieru pri každom právnom odvolaní pre vyrovnanie sporov vo vzťahu k aplikácii zmluvy.

Zmluva môže v prílohe obsahovať aj program investičných činností vo vzťahu k regionálnej obsluhu cestujúcich s označením ich povahy, predpokladanej sumy a finančnej účasti, prislúchajúcej na každú zo zmluvných strán.

[Biela kniha EÚ o doprave - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje](#)

Biela kniha EÚ o doprave nie je priamo vykonateľná právna norma, avšak definuje strategické ciele súvisiace s dopravou v EÚ. Dokument definuje nasledujúce strategické ciele súvisiace s integrovanými dopravnými systémami:

- Verejná doprava musí v kombinácii jednotlivých druhov dopravy získať vyšší podiel než v súčasnosti, byť ľahko dostupná pre každého a plne integrovaná s nemotorizovanými druhmi dopravy.
- Lepšia integrácia všetkých druhov dopravy je skutočne multimodálna vízia a spolu so širším využívaním informačných a komunikačných technológií nielen

Stratégia tvorby a budovania integrovaného dopravného systému v ŽSK

umožní vyššiu energetickú účinnosť, ale bude tiež kľúčom k efektívnejšiemu využívaniu dopravnej siete.

- V súčasnosti nie je žiadny európsky právny predpis o právach cestujúcich, ktorí v priebehu jednej cesty používajú dva alebo viacej druhov dopravy, a ktorí si kúpili rôzne cestovné lístky v rámci jedinej kúpnej zmluvy. Títo cestujúci môžu byť vystavení vyšším nákladom v prípade meškania (lebo zmeškali spoj) alebo straty batožiny (lebo konečné miesto určenia nie je na konci trasy, na ktorej bola batožina stratená). Komisia bude pracovať na podpore a rozvoji koncepcie integrovaných cestovných lístkov a možno že z tohto dôvodu navrhne zaradiť otázku práv cestujúcich využívajúcich multimodálnu prepravu s integrovanými cestovnými lístkami do niektorého zo súčasných alebo budúcich právnych rámcov.
- Je potrebné vymedziť potrebné opatrenia na dosiahnutie lepšej integrácie rôznych druhov prepravy cestujúcich s cieľom poskytovať súvislú priamu mobilitu až na miesto určenia.