

Roman Štěřba<sup>1</sup>

## Konkurenční pozice železniční osobní dopravy na přepravním trhu

**Klíčová slova:** železnice, osobní doprava, konkurence, tržní pozice

### Úvod

Bílá kniha dopravní politiky Evropské komise (EK) „*Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“ z března 2011 nastiňuje základní strategické vize, jež by měly být v nadcházejících desetiletích naplňovány v sektoru dopravy. Cílem komplexní strategie je zavést v Evropské unii (EU) konkurenceschopný dopravní systém s rebalancovaným podílem jednotlivých módů na přepravních výkonech, který zvýší mobilitu, odstraní největší překážky v klíčových oblastech a podpoří růst a zaměstnanost. Dramaticky by se také měla snížit závislost EU na dovozu ropy a emise uhlíku v dopravě by měli klesnout do roku 2050 o 60 %.

K dosažení tohoto cíle bude třeba transformovat současný dopravní systém v EU. Hlavní cíle, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050, jsou následující:

- žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech;
- 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě; nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy;
- 50% přesun přepravy na střední přepravní vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na ekologické druhy dopravy, tzn. železniční a vodní dopravu;
- uvedená opatření v případě zdárné realizace do roku 2050 přispějí k 60% snížení emisí z dopravy.

Z pohledu zákazníka, cestujícího, patří k základním kritériím rozhodování o volbě druhu dopravy pro uspokojení přepravních potřeb **cena**, **jízdní doba** a **komfort**. Ambicí příspěvku je zpracování jednoduchého přehledu konkurenční pozice železniční osobní dopravy na přepravním trhu. Pro zjednodušení dojde k porovnání vnitrostátní meziregionální a mezistátní dopravy.

---

<sup>1</sup> doc. Dr. Ing. Roman Štěřba – Ústav logistiky a managementu dopravy, Fakulta dopravní ČVUT ([www.fd.cvut.cz](http://www.fd.cvut.cz)). Víceprezident International Railway Research Board ([www.railway-research.org](http://www.railway-research.org)).

## Vnitrostátní železniční meziregionální osobní doprava

Porovnání provedeme na spojení hlavního města Prahy a jednotlivých krajských měst s pomocí webové aplikace<sup>2</sup> informačního systému jízdních řádů veřejné linkové dopravy<sup>3</sup>.

### PRAHA-BRNO

|               | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|---------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (EC173)  | 153                   | 100                         | 219          | 255                |
| Autobus (913) | 150                   | 89                          | 179 - 249    | 222                |

### PRAHA-OSTRAVA

|               | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|---------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (SC509)  | 181                   | 118                         | 295          | 356                |
| Autobus (913) | 295                   | 80                          | 319          | 395                |



### PRAHA - ÚSTÍ NAD LABEM

|               | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|---------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (EC172)  | 72                    | 88                          | 152          | 102                |
| Autobus (881) | 65                    | 94                          | 140          | 106                |

<sup>2</sup> <http://jizdnirady.idnes.cz>

<sup>3</sup> <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-122>

**PRAHA-PLZEŇ**

|                | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|----------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (SC506)   | 84                    | 81                          | 140          | 113                |
| Autobus (2431) | 90                    | 65                          | 100          | 97                 |


**PRAHA – ČESKÉ BUDĚJOVICE**

|                  | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (Ex1543)    | 118                   | 86                          | 165          | 169                |
| Autobus (133109) | 135                   | 68                          | 165          | 153                |

**PRAHA-LIBEREC**

|                     | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|---------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (R1146/R1272)* | 151                   | 56                          | 119          | 140                |
| Autobus (154420)**  | 75                    | 76                          | 100          | 95                 |

) \* není přímé vlakové spojení; přestup v Turnově

) \*\* odjezd z autobusové zastávky Praha Černý Most (metro B)


**PRAHA – HRADEC KRÁLOVÉ**

|                  | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (R945)      | 104                   | 67                          | 99           | 116                |
| Autobus (640111) | 95                    | 67                          | 110          | 106                |

**PRAHA-PARDUBICE**

|               | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|---------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (SC505)* | 52                    | 125                         | 164          | 104                |
| Autobus )**   |                       |                             |              | 125                |

)\* cena včetně příplatku 35 Kč za použití vlaku SC Pendolino

)\*\* neexistuje přímé autobusové spojení

**PRAHA - KARLOVY VARY**

|                  | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (R612)      | 193                   | 73                          | 169          | 236                |
| Autobus (141103) | 135                   | 62                          | 165          | 139                |

**PRAHA-JIHLAVA**

|                  | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (R961)      | 139                   | 70                          | 159          | 163                |
| Autobus (721309) | 95                    | 81                          | 150          | 129                |





### PRAHA-OLMOUC

|               | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|---------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (SC505)* | 123                   | 122                         | 255          | 250                |
| Autobus (913) | 220                   | 77                          | 299          | 284                |

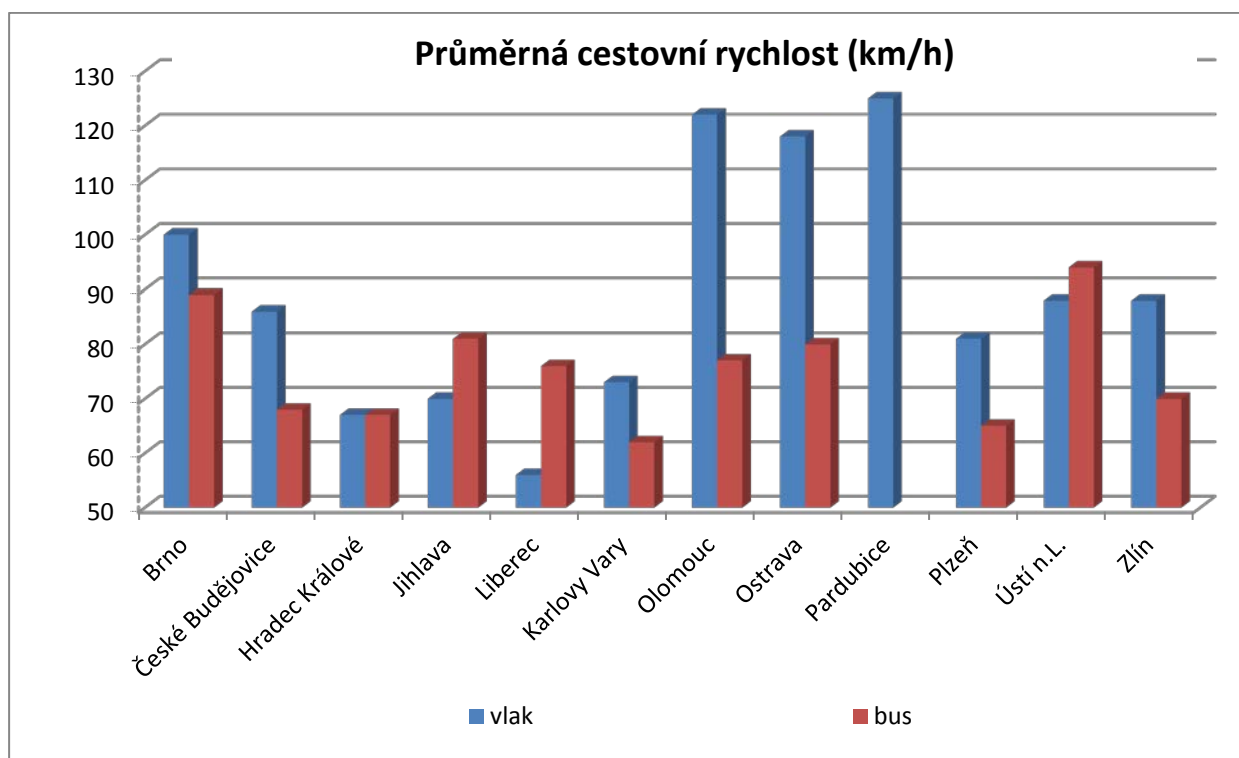
) \* cena včetně příplatku 35 Kč za použití vlaku SC Pendolino

### PRAHA-ZLÍN

|                  | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (Rx897)     | 213                   | 88                          | 269          | 311                |
| Autobus (820901) | 270                   | 70                          | 295          | 315                |



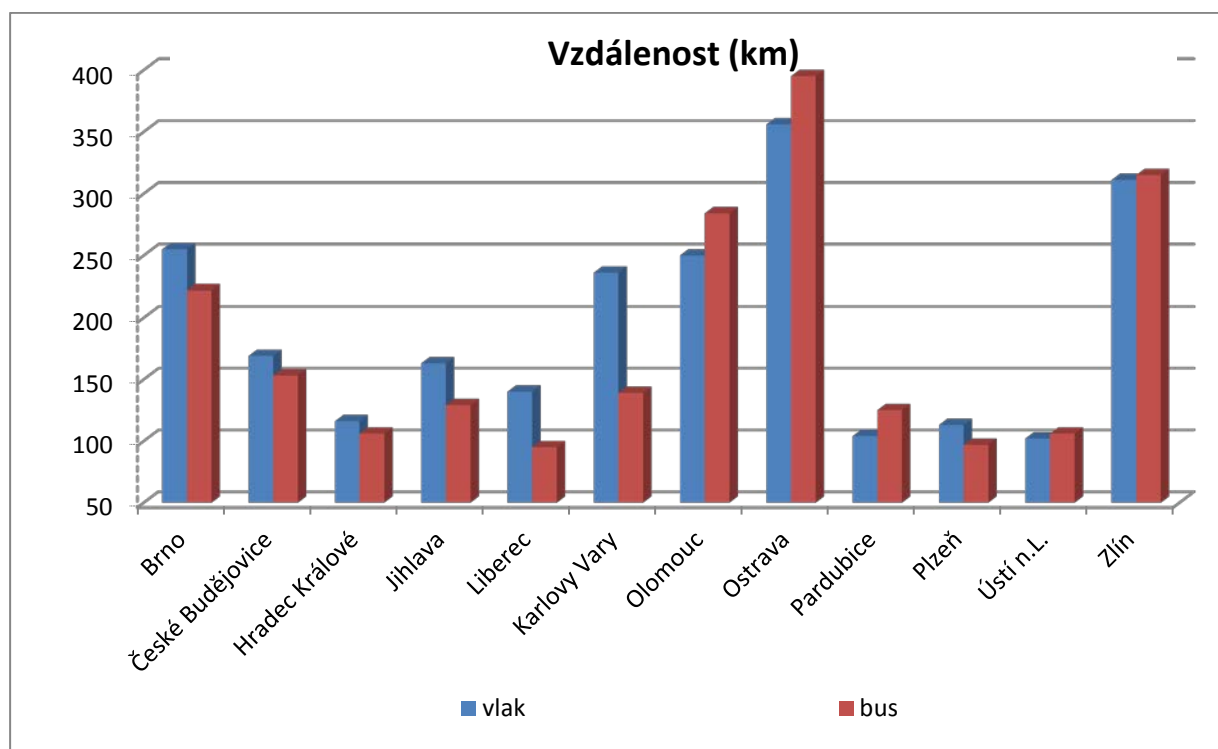
## Porovnání průměrné cestovní rychlosti



Graf č. 1: Porovnání průměrných cestovních rychlostí meziregionální silniční linkové a železniční osobní dopravy

Z porovnání průměrných cestovních rychlostí meziregionální silniční linkové a železniční osobní dopravy mezi hl.m. Prahou a krajskými sídly vyplývá negativní rozdíl pro železnici u relací Jihlava, Liberec a Ústí nad Labem. Tyto relace jsou zároveň nejvýstižnějším příkladem, kdy stát podcenil zlepšení parametrů železniční dopravní cesty, zatímco buduje dálniční spojení. Zvláštním případem je relace Karlovy Vary, kde sice cestovní rychlost vlaku je o téměř 18% vyšší než autobusu, nicméně délka trasy vlaku vedeného v elektrické trakci oklikou přes Ústí nad Labem je delší o neuvěřitelných 70%. Z grafu je patrné, jakou konkurenční výhodu poskytují vlakové dopravě modernizované úseky koridorových tratí s rychlostí 160 km/h (především Pardubice, Olomouc a Ostrava).

## Porovnání vzdáleností



Graf č. 2: Porovnání vzdáleností vnitrostátní meziregionální silniční linkové a železniční osobní dopravy

Z porovnání vzdáleností meziregionální silniční linkové a železniční osobní dopravy mezi hl.m. Prahou a krajskými sídly vyplývá negativní rozdíl pro železnici u relací Brno, České Budějovice, Jihlava, Liberec, Karlovy Vary a Plzeň. Tyto relace jsou zároveň nejvýstižnějším příkladem, kdy stát podcenil zlepšení parametrů železniční dopravní cesty, zatímco buduje moderní dálniční spojení. Zvláštním případem je relace Karlovy Vary, kde sice cestovní rychlost vlaku je o téměř 18% vyšší než autobusu, nicméně délka trasy vlaku vedeného v elektrické trakci oklikou přes Ústí nad Labem je delší o neuvěřitelných 70%. Z grafu je patrné, jakou konkurenční výhodu poskytují „přímé“ dálnice silniční dopravě (především Brno, Jihlava a Karlovy Vary).

## Mezinárodní železniční dálková osobní doprava

Porovnání provedeme na spojení hlavního města Prahy a jednotlivých hlavních měst států sousedících s Českou republikou pomocí webové aplikace<sup>4</sup> informačního systému jízdních řádů veřejné linkové dopravy<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> <http://jizdnirady.idnes.cz>

<sup>5</sup> <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2014-122>



**PRAHA-BERLIN**

|               | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|---------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (EC176)* | 269                   | 89                          | 386          | 397                |
| Autobus (88)  | 270                   | 81                          | 390          | 363                |

\*) Včasná jízdenka


**PRAHA-BRATISLAVA**

|               | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|---------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (EC273)  | 241                   | 99                          | 766          | 396                |
| Autobus (153) | 285                   | 72                          | 395          | 344                |


**PRAHA-VARŠAVA**

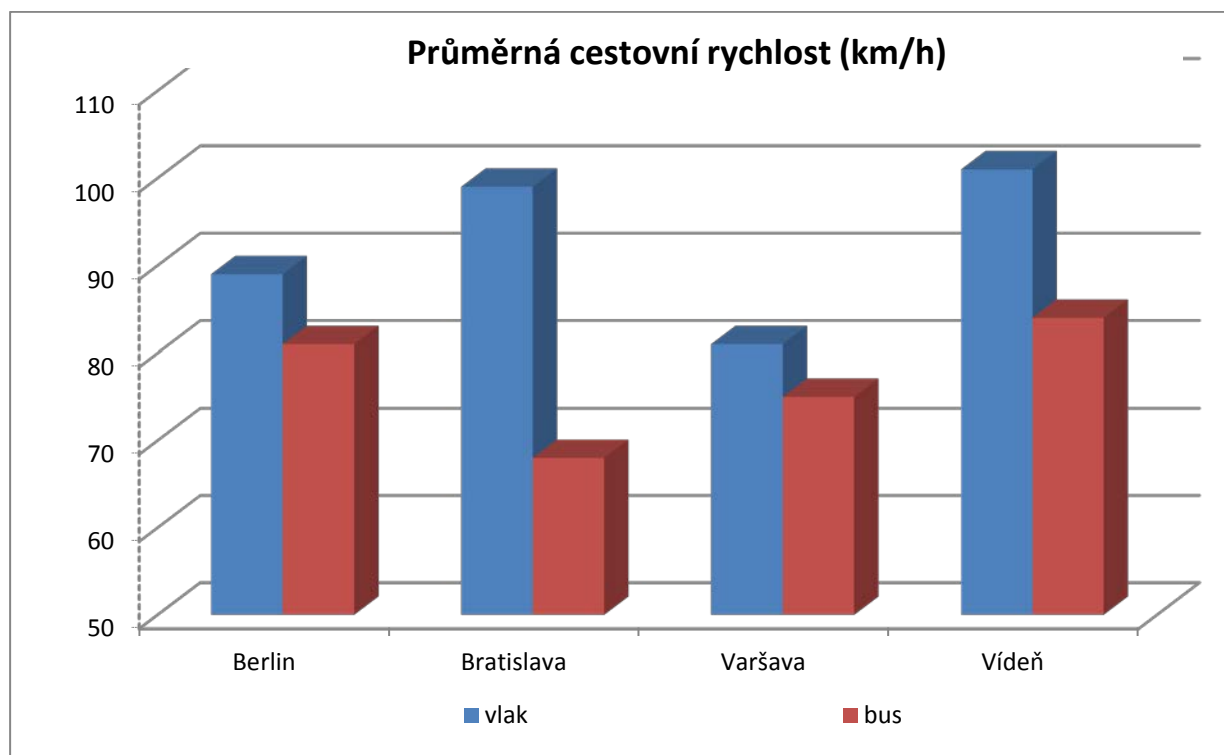
|                | Jízdní doba<br>(min.) | Průměrná rychlost<br>(km/h) | Cena<br>(Kč) | Vzdálenost<br>(km) |
|----------------|-----------------------|-----------------------------|--------------|--------------------|
| Vlak (EC113)*  | 513                   | 81                          | 524          | 692                |
| Autobus (N183) | 545                   | 75                          | 729          | 682                |

\*) Včasná jízdenka



**PRAHA-VÍDEŇ**

|               | Jízdní doba (min.) | Průměrná rychlost (km/h) | Cena (Kč) | Vzdálenost (km) |
|---------------|--------------------|--------------------------|-----------|-----------------|
| Vlak (RJ73)   | 241                | 101                      | 1099      | 404             |
| Autobus (N60) | 235                | 84                       | 673       | 330             |

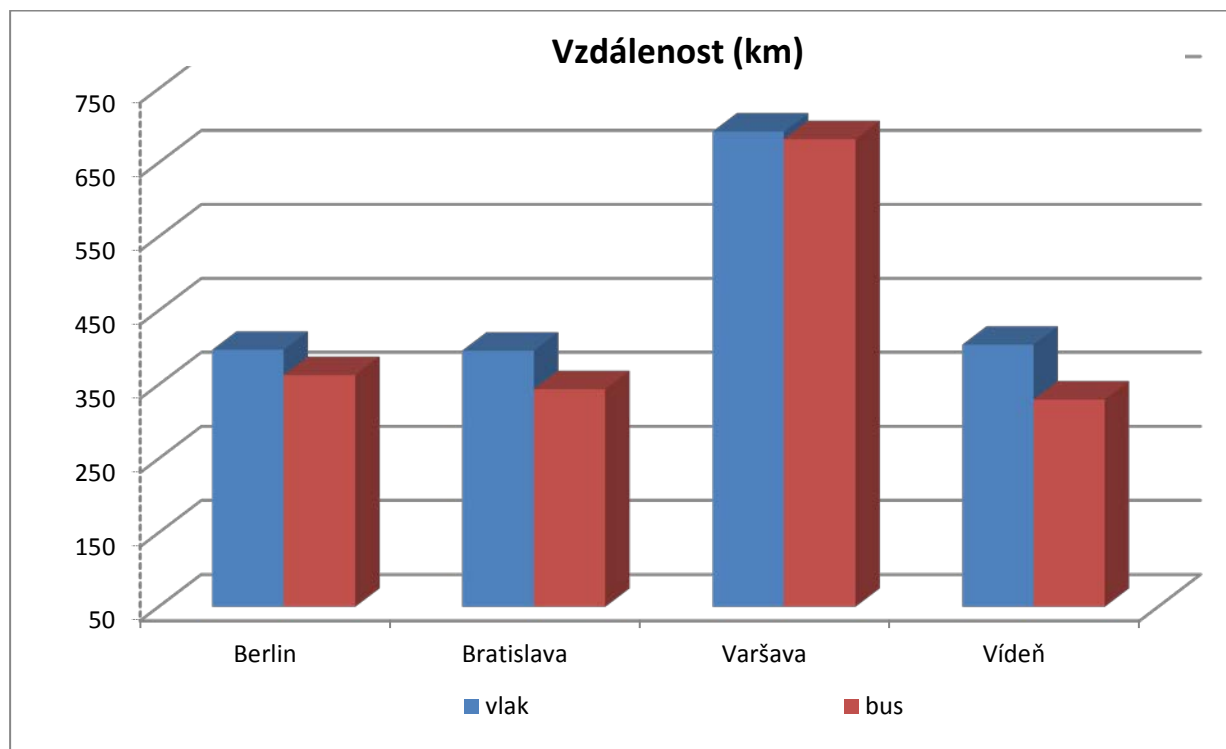
**Porovnání průměrné cestovní rychlosti**


*Graf č. 3: Porovnání průměrných cestovních rychlostí mezinárodní silniční linkové a železniční osobní dopravy*

Z porovnání průměrných cestovních rychlostí mezistátní silniční linkové a železniční osobní dopravy mezi hl.m. Prahou a hl.m. sousedních států vyplývá pozitivní rozdíl pro železnici u všech relací. Lze předpokládat, že zvyšování rychlostí na tuzemských i zahraničních traťových úsecích až na 200 km/h u konvenčních tratí přinese razantní posílení konkurenceschopnosti železnice, v budoucnu dále umocněné výstavbou vysokorychlostních tratí. Podle VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU a 10 CÍLŮ EK PRO KONKURENCESCHOPNÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM ÚČINNĚ VYUŽÍVAJÍCÍ ZDROJE bude do roku 2050 dokončena evropská vysokorychlostní železniční síť. Již do roku 2030 má dojít k ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních železničních sítí a k udržování husté železniční sítě ve všech členských státech EU. To bude jeden z podnětů pro přepravu většiny cestujících na střední vzdálenost (nad 300 km) do roku 2050 po železnici. Jedním z efektů

vysokorychlostních tratí přitom bude, že jejich dodatečná nová kapacita přinese uvolnění kapacity konvenčních tratí od dálkové osobní dopravy pro nákladní dopravu.

## Porovnání vzdáleností



*Graf č. 4: Porovnání vzdáleností mezinárodní silniční linkové a železniční osobní dopravy*

Z porovnání vzdáleností mezistátní silniční linkové a železniční osobní dopravy mezi hl.m. Prahou a hl.m. sousedních států vyplývá negativní rozdíl pro železnici u všech relací. Lze předpokládat, že pouze výstavba nových (vysokorychlostních) úseků železničních tratí přinese razantní posílení konkurenceschopnosti železnice. Podle VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU a 10 CÍLŮ EK PRO KONKURENCESCHOPNÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM ÚČINNĚ VYUŽÍVAJÍCÍ ZDROJE bude do roku 2050 dokončena evropská vysokorychlostní železniční síť. Již do roku 2030 má dojít k ztrojnásobení délky stávajících vysokorychlostních železničních sítí a k udržování husté železniční sítě ve všech členských státech EU. Zkrácení délky páteřních tras a zvyšování rychlostí podníí přesun přepravy cestujících na střední vzdálenost (nad 300 km) do roku 2050 ze silnic na železnici. Jedním z efektů vysokorychlostních tratí přitom bude, že jejich dodatečná nová kapacita přinese uvolnění kapacity konvenčních tratí od dálkové osobní dopravy pro nákladní dopravu.

## Podpora ekologické železniční dopravy

Podpora ekologické železniční dopravy patří mezi základní stavební kameny dopravní strategie EK i členských států EU, jejímž cílem je podpořit konkurenceschopnost prostřednictvím efektivních, ale hlavně udržitelných dopravních systémů. Cílem tak je dosáhnout do roku 2030 převedení alespoň 30 % silniční přepravy nad 300 km na alternativní ekologickou dopravu, jakou je doprava železniční či vodní, a do roku 2050 dokonce více než 50 %.

Stále přetrvávají překážky hladkého fungování vnitřního trhu v dopravě a spravedlivé hospodářské soutěže na přepravním trhu. Cílem EK pro příští desetiletí je vytvořit řádný jednotný evropský dopravní prostor odstraněním všech zbývajících překážek mezi druhy dopravy a vnitrostátními systémy, usnadněním integrace a podporou vzniku nadnárodních a multimodálních provozovatelů. Vedle „bdělého“ prosazování pravidel hospodářské soutěže uvnitř jednotlivých druhů dopravy je nutno činnost a pozornost EK proaktivně směřovat na narovnání podmínek podnikání mezi jednotlivými druhy dopravy. Vyšší stupeň konvergence a prosazování sociálních, bezpečnostních, ochranných a environmentálních pravidel, minimální služební standardy a uživatelská práva musí být nedílnou součástí této strategie, aby se zamezilo napětí, nesouladu a nevyváženosti v dopravním systému v neprospěch železnice.

Není nadále možné, aby ekologická železniční doprava byla z přepravního trhu vytěšňována, a to především vyššími (dražšími) sociálně oprávněnými standardy zaměstnanců, vyššími náklady na nesrovnatelně vyšší míru bezpečnosti provozu v intencích technických specifikací interoperability, a v neposlední řadě úhradou poplatků za neekonomické (tržně neobhajitelné) obnovitelné zdroje energie. Je zjevné, že veškeré náklady neharmonizované mezi jednotlivými druhy dopravy, které musí nést železniční doprava na rozdíl od jiných druhů dopravy, znemožňují spravedlivou hospodářskou soutěž mezi módy na přepravním trhu.

## Dekarbonizace dopravy

Jedním z témat Dopravní politiky ČR na období 2014-2020 je snižování negativních dopadů dopravy na veřejné zdraví a infrastrukturu, čehož má být vedle dalších opatření dosaženo zvýšením podílu „nízkoemisní“ dopravy. Pokud však bezemisní ekologická elektrická trakce (bez ohledu na tzv. „energetický mix“) nebude odběremeněna od poplatků OZE, nebude cenově konkurenceschopná na přepravním trhu.

V programovém prohlášení vlády ČR je deklarováno, že vláda povede Českou republiku na základě sociálně a ekologicky orientovaného tržního hospodářství k prosperitě. V rámci resortních priorit se vláda zavázala prostřednictvím Ministerstva

průmyslu a obchodu zajistit udržitelnou energetiku a usilovat o environmentální udržitelnost energetiky. V resortu Ministerstva dopravy se vláda zavázala podpořit přesun přepravy nákladů ze silnice na železnice.

## **Dopravní politika evropské komise**

### VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

#### 10 CÍLŮ EK PRO KONKURENCESCHOPNÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM ÚČINNĚ VYUŽÍVAJÍCÍ ZDROJE

##### Vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů

- 1) Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO<sub>2</sub> (dekarbonizace).
- 2) Používání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví by do roku 2050 mělo dosáhnout 40 %; ve stejné lhůtě by rovněž měly být sníženy emise CO<sub>2</sub> z námořních lodních paliv EU o 40 % (případně o 50 %, pokud je to proveditelné).

##### Optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, mj. větším využitím energeticky účinnějších druhů dopravy

- 3) 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na ekologické druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu, tzn. s dostatečnou volnou kapacitou pro nákladní vlaky. Splnění tohoto cíle si vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- 4) Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost (nad 300 km) by do roku 2050 měla probíhat po železnici. Jedním z efektů vysokorychlostních tratí bude, že jejich dodatečná nová kapacita přinese uvolnění kapacity konvenčních tratí od dálkové osobní dopravy pro nákladní dopravu.
- 5) Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.
- 6) Propojit do roku 2050 všechna hlavní letiště na železniční síť, pokud možno vysokorychlostní; zajistit, že všechny hlavní mořské přístavy jsou napojeny na nákladní železniční dopravu a případně na vnitrozemské vodní cesty.

##### Zvyšování účinnosti dopravy a využívání infrastruktury prostřednictvím informačních



### systemů a tržně orientovaných stimulů

- 7) Zavést modernizovanou infrastrukturu uspořádání letového provozu (Single European Sky Air Traffic Management Research - SESAR) v Evropě do roku 2020 a dokončit společný evropský letecký prostor. Zavést příslušné systémy řízení dopravy (ERTMS, ITS aj.). Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo).
- 8) Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy.
- 9) Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.
- 10) Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a více zapojit soukromý sektor do odstraňování nesouladu, včetně škodlivých dotací, do vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic.

### **Stanovování správných cen a předcházení nesrovnalostem**

Cenové signály hrají klíčovou roli v mnoha rozhodnutích, která mají dlouhodobé účinky na dopravní systém. Poplatky a daně z dopravy je třeba upravit (harmonizovat) tak, aby se více uplatňovala zásada „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. Měly by podpořit úlohu dopravy při propagaci cílů evropské konkurenceschopnosti a soudržnosti. Celková zátěž pro odvětví by zároveň měla odrazit celkové náklady dopravy, včetně infrastruktury a vnějších nákladů.

Širší socioekonomické výhody a kladné externality ekologických druhů dopravy do určité míry opodstatňují jejich veřejné kofinancování, avšak v budoucnosti je pravděpodobné, že uživatelé dopravy budou v cenách za přepravu hradit více nákladů než dnes. Je důležité, aby uživatelé, provozovatelé a investoři měli správnou a důslednou finanční motivaci. Internalizace externalit, odstranění daňové nerovnováhy a neoprávněných subvencí a svobodná a nenarušená hospodářská soutěž nejen intramodální, ale především intermodální, jsou tudíž součástí úsilí sjednotit tržní volby s potřebami udržitelnosti (a odrazit ekonomické náklady „neudržitelosti“). Jsou rovněž potřebné k tomu, aby vytvořily rovné podmínky pro různé druhy dopravy, které jsou navzájem konkurenční.

Pokud jde o emise skleníkových plynů, používají se dva hlavní tržně orientované nástroje: zdanění energie a systémy pro obchodování s emisemi. Zdanění se v současnosti uplatňuje u paliv používaných v pozemní dopravě, zatímco systémy pro obchodování s emisemi se používají u elektrické energie a uplatňovány jsou i v letectví. Očekávaná revize směrnice o zdanění energie je příležitostí, jak zajistit lepší soudržnost mezi těmito dvěma nástroji. EK zároveň usiluje o rozhodnutí Mezinárodní námořní organizace o globálním nástroji pro námořní dopravu, kde náklady plynoucí ze změny klimatu nejsou v současnosti internalizovány.

Náklady na místní externality, jako např. hluk, znečištění ovzduší a přetíženost, by mohly být internalizovány zpoplatněním využívání infrastruktury. Snahy EK o změnu tzv. „směrnice o euroviněť“ je prvním krokem k vyššímu stupni internalizace nákladů z těžkých nákladních vozidel, avšak rozdíly ve vnitrostátních politikách silničních poplatků budou přetrvávat. Je třeba přistoupit k postupnému

zavedení povinného systému harmonizované internalizace externích nákladů pro užitková vozidla na pozemních komunikacích.

U automobilů se silniční poplatky stále více považují za alternativní způsob tvorby zisku a ovlivňování dopravního chování. EK musí iniciovat jednotné pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u všech vozidel a pro všechny hlavní externality. Dlouhodobým cílem je zavést užitvatelské poplatky u všech vozidel a v celé síti pozemních komunikací s cílem odrazit alespoň náklady na údržbu infrastruktury, přetížení, znečištění ovzduší a hluk.

Jiné druhy dopravy mají ve srovnání se železniční dopravou daňové výhody. Jedná se o příznivé daňové podmínky pro podnikové automobily, výjimky z DPH a daně za energii u mezinárodní námořní a letecké dopravy atd. Tato opatření obecně skýtají protichůdnou (kontraproduktivní) motivaci, pokud jde o verbální úsilí EK zlepšit účinnost dopravního systému a snížit jeho externí náklady rebalancí přepravních výkonů směrem k ekologickým druhům dopravy. Komise musí aktivně konat v zájmu dosažení větší soudržnosti mezi různými prvky zdanění jednotlivých druhů dopravy a podpory přesunu přepravy na ekologicky a energeticky (z pohledu měrné spotřeby) méně náročnou hromadnou dopravu.

## **Závěr**

Železniční doprava je na úrovni ČR i na úrovni EU verbálně preferovaným ekologickým druhem dopravy, přesto v tuzemsku přetrvává nevyhovující stav, kdy pozemní komunikace se rozrůstají o nové dálnice, zatímco infrastruktura železniční dopravní cesty je konzervována v původních více než 100 let starých trasách se smíšeným provozem regionální, dálkové a nákladní dopravy. Bez výstavby nových moderních tratí bude konkurenční pozice železniční dopravy na přepravním trhu významně limitovaná.

**Literatura:**

- [1] Evropská komise: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, Bílá kniha, KOM(2011), Brusel, 2011
- [2] Evropská komise: EVROPA 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění, Sdělení Komise, KOM(2010), Brusel, 2010
- [3] Evropská komise: Energetický plán do roku 2050: Bezpečná, konkurenceschopná a nízkouhlíková energetika je možná, Sdělení Komise, KOM(2011), Brusel, 2011
- [4] <http://jizdnirady.idnes.cz>
- [5] [www.cd.cz](http://www.cd.cz)

Praha, září 2017

Lektorovali: Ing. Luboš Knížek  
Ministerstvo dopravy ČR

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.  
Univerzita Pardubice, DFJP