

# Rok 2011 z pohledu **osobní silniční dopravy**

Osobní silniční doprava se stejně tak jako ostatní dopravní obory potýká s důsledky hospodářské krize. A nyní nelze říci, že by se z ní zcela vzpamatovala. V loňském roce, tj. v roce 2010, byl zaznamenán největší pokles přeprav u zájezdové dopravy. Pokles výkonů byl téměř o 20 %. Lépe na tom byla veřejná linková doprava. Zde byl v 1. pololetí mírný pokles cestujících, který se zastavil až v závěru roku. Většina krajů snížila výši dotace do osobní dopravy prováděné v závazku veřejné služby. Toto snížení se pohybovalo od 2 do 6 %. Na druhé straně rostly náklady zejména na pohonné hmoty.

Po několika jednáních se podařilo od ministerstva dopravy získat účelovou dotaci ve výši téměř 200 milionů korun na čekání řidičů (v roce 2010 byla nařízením vlády ČR č. 353/2007 Sb. zvýšena sazba za čekání řidičů mezi spoji z 25 Kč/hod. na 50 Kč/hod.) a udržet program na podporu obnovy vozového parku autobusů, který byl dotován 160 miliony korun. Uvedené dotace pomohly dopravcům eliminovat zvyšující se náklady. Dále je třeba zdůraznit, že odvod DPH z jízdného, jehož výše je stanovena včetně DPH, se v loňském roce zvýšil o další 1 %. V roce 2010 se dopravci, podnikající v osobní dopravě, konečně dočkali zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Tento zákon upravuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Stanoví postup státu, krajů

a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou. Proto je tak důležitý pro budoucí období.

## ■ Co lze očekávat v roce 2011 z pohledu osobní silniční dopravy?

Všechny druhy osobní silniční dopravy se budou muset vyrovnat s avizovaným růstem nákladů. Budou to především zvýšené náklady na pohonné hmoty, na mýto, které podraží o 25 %, na nemocenské dávky, kde budou zaměstnavatelé hradit zaměstnancům další týden nemocenské (bez jakékoli kompenzace), na energie, opravy a další inflační náklady. Veřejná dotovaná doprava v roce 2011 nemůže již počítat s jakoukoli podporou ze strany ministerstva dopravy. Kraje začnou připravovat vyhlášení veřejných zakázek na zabezpečení dopravní obslužnosti dle nařízení (ES) č. 1370/2007 a zákona č. 194/2010 Sb. K uvedenému zákonu bude nutné dopracovat metodiku zadávání veřejných zakázek a právní předpis na stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti veřejných služeb v přepravě cestujících.

## a) Veřejná osobní doprava ve veřejném zájmu (dotovaná)

V této oblasti osobní dopravy vzhledem k propadu příjmů u krajských, městských a obecních úřadů očekávám stagnaci rozsahu dopravní obslužnosti. Část krajů a měst uvažuje o zvýšení jízdného, které by pokrylo očekávaný nárůst nákladů, aby nedošlo ke snížení rozsahu dopravní obslužnosti. Výjimkou je Středočeský kraj, kde dojde ke snížení dotace o 25 % vůči skutečnosti roku 2010. Tento radikální pokles dotace nepokryje zvýšení jízdného, a proto bude nutné přistoupit i k razantnímu snížení rozsahu dopravní obslužnosti Středočeského kraje. Zde je třeba také zdůraznit, že Ministerstvo dopravy ve svém rozpočtu na rok 2011 nepočítá s žádnou podporou (dotací) dopravců, a to jak na čekání řidičů, tak na program obnovy vozového parku autobusů, který byl zahájen v roce 1997. Dopravcům tak bude v roce 2011 chybět 350 milionů korun.



## b) Veřejná osobní doprava (nedotovaná)

V této dopravě rovněž neočekávám zásadní změny, pokud se týká jejího rozsahu. Velmi ztrátové linky a spoje byly zrušeny v minulých letech. Nyní linky v nedotované dopravě propojují především větší města a směřují do rekreačních oblastí. V nedotované dopravě je však třeba počítat se zvýšením jízdného, protože nárůst počtu cestujících nebude tak velký, aby plně pokryl nárůst nákladů.

## c) Zájezdová doprava

V zájezdové dopravě po dvou letech jejího propadu - a to u některých dopravců až o 30 % - očekávám její oživení. Pomalu odzvánění starým zájezdovým Karosám, se kterými jezdili zejména malí dopravci za ceny, které neodpovídaly nákladům. Zákazníci začínají požadovat kvalitní a bezpečné autobusy včetně profesionálních řidičů. Takové máme signály od cestovních kanceláří a dalších našich zákazníků. Začíná růst zájem o zájezdovou dopravu. Nyní, v zimní sezoně, je navýšení poptávky po zájezdové dopravě o 15 % vůči předchozímu roku.

Hospodářská krize přinesla dopravcům celou řadu ponaučení a bude to jistě i v roce 2011.

Jedním z nich je skutečnost, že musí spoléhat především sami na sebe. Nemohou zcela spoléhat na stát a státní úředníky, že jim v této kritické době pomohou. Státní správa je přebujelá a nyní v období vládních škrťů a snižování počtu jejích úředníků má problémy sama se sebou. Nelze tedy v roce 2011 očekávat v této oblasti zásadní zlepšení.

Co brání lepšímu zotavování osobní silniční dopravy? Postrádáme především dlouhodobou koncepci zabezpečování dopravní obslužnosti, která by stanovila její rozsah včetně finančního zabezpečení. Dále jsou to jasná pravidla pro podnikání v delším časovém období. Nyní je to pouze jeden rok a nikdo neví, co bude v dalších letech.

Od roku 2011 si také slibuji, že mírné oživení ekonomiky bude pokračovat, a že se začne promítat i do osobní silniční dopravy. V tomto roce se nebudou, po dlouhé době, konat žádné volby. To by také mělo přispět ke zklidnění politického dění v ČR. ■

František Neterda  
prezident Asociace dopravních, spedičních  
a servisních společností středních Čech



# 2011 With Regard to Passenger Transport

Similarly to other transport sectors, passenger road transport has been wrestling against the consequences of the economic crisis. And it is hard to say now whether it has fully recovered. In 2010 the biggest drop of transport volumes was experienced in irregular bus transport. The volumes decreased by almost 20 %. The situation was better in case of municipal bus operations. There was a slight continuous decrease of the number of passengers in the first six months of the year and the numbers stopped to go down only in the end of the year. Most regional authorities cut the subsidies to passenger transport provided within the public service. The decrease ranged between 2 and 6 %. On the other hand, costs (especially for fuel) continued to grow.

After several rounds of negotiations the Ministry of Transport finally allocated a special purpose subsidy of almost CZK 200 million to cover waiting time of drivers (in 2010 the rate for waiting time of drivers in between individual connections was increased from CZK 25 per hour to CZK 50 per hour based on the Government Order no. 353/ 2007 Coll.) and the programme supporting bus fleet renewal continued (it was subsidised by CZK 160 million). The above mentioned subsidies helped bus transport operators to eliminate the growing costs. It is furthermore necessary to stress the VAT rate on collected fare, which is calculated including VAT, was increased by another 1 % last year. In 2010 passenger transport operators finally saw adoption of Act no. 194/2010 Coll., on Public Services in Passenger Transport. The act makes provisions for the Regulation of the European Parliament and of the Council on public passenger transport services by rail and by road. It stipulates the conduct of the state, regions and municipalities in assuring transport serviceability by public municipal bus operations. That is why it is so important for the future.

## ■ What can we expect in passenger road transport in 2011?

All road passenger transport sectors will have to cope with the expected cost increase. It will mean especially increased fuel expenses, toll fees

(they will go up by 25 %), sick benefits, as employer will pay another week of sick leave to employees without any compensation, energy costs, repair costs and other inflation costs. In 2011 subsidised public transport cannot rely on any support of the Ministry of Transport any more. The regional authorities will start to prepare tenders for assuring transport serviceability in accordance with the Regulation (EC) no. 1370/2007 and Act no. 194/2010 Coll. It will be necessary to prepare a methodology of public procurement and a legal regulation for setting minimal standard values and indicators of public service quality and security in passenger transport.

### d) Public passenger transport in public interest (subsidised)

Considering the decrease of the income of the regional and municipal authorities, I expect this sector of passenger transport to stagnate in terms of transport serviceability. A part of regions and cities considers increasing of fares, which would cover the expected growth of costs and prevent reduction of transport serviceability. An exception is the Central Bohemia Region, where the subsidies will be cut by 25 % compared to 2010. This radical subsidy cut will not be covered by increased fares and it will be necessary to reduce the extent of transport serviceability dramatically. It should be also highlighted that the Ministry of Transport does not plan any support (subventions) to bus operators in its 2011 budget in the form of support to waiting times of drivers or bus fleet renewal programme that was initiated in 1997. It means operators will be short of CZK 350 million in 2011.

### e) Public passenger transport (not subsidised)

I do not expect any fundamental changes in this field either, in terms of extent. Highly unprofitable



lines and connections were cancelled in the past years. Now not-subsidised lines serve mainly bigger cities and lead to recreation areas. However, in case of not-subsidised transport it is necessary to get ready for fare increases, as the growth of the number of passengers will not be big enough to fully cover the growing costs.

### f) Irregular transport

After two years of downsizing – in case of some operators by up to 30 % - I expect revival of irregular bus transport. Old tourist Karosa buses, which have been used mainly by small bus operators for prices that were not in line with costs, have started to disappear from roads slowly. Clients have started to require good quality and safe buses including professional drivers, as indicated by travel agencies and other customers. The demand for irregular transport has started to grow. Now, in winter season, the demand for irregular transport has increased by 15 % compared to the previous year.

The economic crisis has brought a number of lessons to transport operators and the same will happen in 2011. One of them is the fact they should rely mainly on themselves. They cannot fully rely on the state and public officers to help them in a critical situation. The public administration is overinflated and today, in time of governmental cuts and reductions of the number of officers, it has problems to solve within its own system. That is why no turning points can be expected in that field in 2011.

What is the obstacle hampering better recovery of passenger road transport? We miss especially a long-term conception of securing of transport serviceability, which would define its scope including financing. Missing are also clear rules for business operations in a longer term. Now it is only one year and nobody knows what will happen in the next years.

What I also expect from the year 2011 is continuation of the slight economy revival, which should start to be reflected also in passenger road transport. This year there will be no elections after a long time. Also that should help to cool down the political situation in the Czech Republic. ■

František Neterda

President, Association of Transport, Forwarding and Service Companies of the Central Bohemia

