

Opětovné zavedení žakovského jízdného

Ing. Michal Němec

Vláda ČR na svém dubnovém zasedání přijala usnesení č. 398 zajišťující finanční prostředky na zavedení zlevněného jízdného pro žáky a studenty (dále „žakovské jízdné“) ve veřejné vnitrostátní silniční linkové osobní autobusové dopravě a v železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravě, včetně způsobu jejich rozdělení. Tento krok byl nezbytný pro zavedení žakovského jízdného od září tohoto roku, jak bylo rozhodnuto usnesením vlády o reformě veřejných financí.

Trocha historie

Žakovské jízdné má za sebou v České republice dlouhou historii, zavedeno bylo již v první polovině minulého století. Příjeťtím zákona č. 17/1995 Sb., o státní sociální podpoře bylo s účinností od 1. 1. 1996 žakovské jízdné zrušeno. Poskytování sociálních zvýhodnění žákům a studentům k dojíždění do škol bylo poté prováděno formou příspěvku na dopravu jako jedné ze sociálních dávek, kterou zákon obsahuje. Příspěvek byl přiznáván rodinám na krytí nákladů spojených s dojížděním nezaopatřeného dítěte do školy. Byl poskytován za podmínky, že rozhodný příjem rodiny nepřesáhl v uplynulém roce dvojnásobek životního minima, s výjimkou dítěte povinné školní docházky, kde byl vyplácen bez ohledu na příjem rodiny.

Na základě jednání ministra práce a sociálních věcí s ministrem dopravy a spojů byla v roce 2000 uzavřena předběžná dohoda o opětovném zavedení žakovského jízdného a jeho adekvátní kompenzaci dopravcům ze státního rozpočtu. Avšak teprve v rámci reformy veřejných financí v roce 2003 bylo definitivně rozhodnuto stávající podpory pomocí příspěvku na dopravu transformovat do systému žakovského jízdného.

Usnesení vlády č. 624 ze dne 23. června 2003 uložilo ministru dopravy zpracovat podklady pro cenový výměr upravující žakovské jízdné s tím, že finanční objem celkové částky, poskytované dopravcům jako náhrada prokazatelné ztráty vzniklé plněním závazku veřejné služby ve formě zvýhodněného jízdného pro žáky a studenty, bude činit max. 50% objemu stávajícího vypláceného příspěvku na dopravu.

Pro zavedení slevy do praxe bylo nejprve potřeba rozhodnout, jak vysoká by měla její výše být. Jelikož je celkový objem přidělených finančních prostředků limitovaný, nelze nastavit vyšší slevy přehnaně vysoko. Dalším aspektem rozhodování

byl fakt, že slevy pro žáky a studenty nezdisly v roce 1995 úplně, zrušeno bylo pouze státem nařízené přiznávání slev. Jednotliví dopravci ve svém podnikatelském zájmu sami často žáky a studenty zvýhodňovali. To se však netýkalo všech dopravců a ani výše slev nebyla jednotná. Nicméně i tento fakt musel být při navrhování nového systému žakovského jízdného zohledněn. Nebylo možné zavést slevy tak nízké, aby uživatelům nepřinesly žádný užitek.

Mobilita žáků

Stanovení počtu a struktury dojíždějících žáků a studentů je z důvodu absence jejich vykazování dopravci velice obtížné. Při kvalifikovaném odhadu počtu byly využity statistiky dopravců za rok 1995 (poslední rok života původního systému žakovského jízdného) a výsledky Sčítání lidu, domů a bytů 2001 - část dojíždění do zaměstnání a do škol denně mimo obec.

Tyto údaje však dnes již lze označit za historické. Mezi nimi, současností a projekcí do nejbližší budoucnosti stojí následující trendy:

- Vývoj porodnosti v ČR - dle současného trendu dojde do roku 2005 k citelnému poklesu žáků základních škol na cca 850 - 900 tis.
- Rušení základních škol z demografických důvodů - nárůst počtu dojíždějících žáků a jejich průměrné přepravní vzdálenosti.
- Růst délky studia - i přes zdvojnásobení počtu studentů terciárního vzdělání (vyšší odborné školy, vysoké školy) mezi roky 1991 - 2001 není 50% uchazečů uspokojeno. V roce 2005 dosáhne počet studentů této formy studia cca 250 tis.
- Nárůst počtu SŠ, vyšších odborných škol a VŠ - možné snížení vzdálenosti pro dojíždění.

Výše a podmínky přiznání slevy

Na základě těchto údajů byla výše slevy stanovena na 25% z obvyčejného jízdného (pro žáky do 15 let 25% z polovičního jízdného, tedy 62,5% z obvyčejného). Toto číslo bylo odvozeno na základě předpokládaného počtu dojíždějících studentů, jejich průměrné přepravní vzdálenosti (resp. její ceny) a předpokládaného počtu jízd v měsíci. Výše slevy je nyní zakotvena ve výměru Ministerstva financí č. 02/2004, kterým se mění seznam zboží s regulovanými cenami vydaný výměrem MF č. 01/2004. Jízdné ve veřejné vni-

trostátní silniční linkové osobní autobusové dopravě a v železniční veřejné vnitrostátní pravidelné osobní dopravě totiž patří mezi ceny věcně usměrňované, na něž se vztahují pravidla předepsaná právě výše zmiňovaným výměrem. Každý dopravce je povinen tento předpis respektovat, je zaštiťen zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů.

Koho se žakovské jízdné týká

Nárok na žakovské jízdné mají žáci a studenti všech škol v ČR do věku 26 let, kteří plní povinnou školní docházku nebo se soustavně připravují na budoucí povolání ve střední, vyšší odborné, vysoké nebo speciální škole v denní nebo prezenční formě studia a využívají železniční veřejnou vnitrostátní pravidelnou osobní dopravu nebo veřejnou vnitrostátní silniční linkovou osobní autobusovou dopravu k dojíždění z místa bydliště do místa školní k účasti na školním vyučování nebo praktickém vyučování, praktické přípravě či praktické výuce a praxi. Pro městskou dopravu se sleva neposkytuje, příspěvek na dopravu (který je nyní slevou nahrazován) se na ni nevztahoval. Pro direktivní zahrnutí městské dopravy do systému žakovského jízdného by bylo zapotřebí podstatně více finančních prostředků na dojednání ztrát dopravcům.

Žakovské jízdné platí pro jízdu ze stanice místně nebo časově nejbližší místo bydliště žáka do stanice místně nebo časově nejbližší místo sídla školy nebo její součásti či místa konání praktického vyučování a zpět. Místo bydliště, sídlo školy i sídlo praktického vyučování se musí nacházet na území ČR.

Žakovské jízdné se poskytuje v období školního/akademického roku vyznačeného školou na průkazu pro poskytování žakovského jízdného s výjimkou měsíců července a srpna. Při denním dojíždění je žakovské jízdné přiznáváno pouze v pracovní dny, čímž je umožněno dojíždění studentům VŠ a SŠ na koleje a internáty.

Financování slevy

Slevu musí přiznávat oprávněným žákům a studentům každý dopravce. Celková předpokládaná částka poskytnuté slevy se bude v roce 2005 blížit 800 mil. Kč, což jistě není zanedbatelná část tržeb dopravců. Poskytování slevy je nezbytné dopravcům kompenzovat.

Předpoklad výše úniku tržeb je založen na historických statistických údajích a odborných odhadech jejich dalšího vývoje. Je nutno zohlednit také celou řadu rizik výpočtu, jako například:

- někteří studenti mohou použít žakovské jízdné v jednom dni dvakrát - na dopolední a odpolední vyučování,
- z technických důvodů (odbavování ces-

tujících) nelze zcela vyloučit možnost zneužití slevy k cestám za jiným účelem než je školní vyučování,

- v průběhu roku 2004 (i dalších let) lze předpokládat nárůst cen jízdného v silniční dopravě jako reakci na zvyšování cen vstupů (růst cen pohonných hmot, mezd zaměstnanců dopravců atd.),
- slevu nelze odepřít zahraničním studentům českých škol (s bydlištěm na území ČR), kterých zejména v případě VŠ není zanedbatelný počet,
- se zkvalitňováním osobní dopavy především v rámci systémů integrované dopavy lze očekávat nárůst zájmu o veřejnou osobní dopravu atd.

Navrhovaný systém žákovského jízdného včetně metodických pokynů pro jeho praktickou aplikaci byl průběžně konzultován se zástupci nejen dalších ministerstev (financí, školství, mládeže a tělovýchovy, práce a sociálních věcí), ale i dopravců (jak železničních, tak silničních) a zástupci krajů - odborů dopavy některých krajských úřadů. To z toho důvodu, že značný podíl žáků a studentů bude používat regionální spoje zařazené do systému základní dopravní obslužnosti území.

Dopravce v systému základní dopravní obslužnosti má nárok na úhradu prokazatelné ztráty z důvodu poskytnutí žákovského jízdného v tom případě, že uzavře smlouvu o závazku veřejné služby - poskytování žákovského jízdného (např. dodatkem ke stávající smlouvě o ZDO). Pro rok 2004 uzavírá smlouvu s dopravním úřadem příslušného kraje. Příslušným dopravním úřadem je pro dopravce ve veřejné vnitrostátní silniční linkové autobusové dopravě dopravní úřad, který vydal licenci k lince nebo licenci k lince vydal DÚ města v správním území příslušného kraje. Pro rok 2005 uzavírá smlouvu s krajem.

Na spoje mimo základní dopravní obslužnost je uzavření smlouvy v kompetenci kraje, jehož dopravní úřad vydal příslušnou licenci. Platná právní úprava umožňuje, aby kraje zajistily základní dopravní obslužnost (a stejně tak i dopravní obslužnost obecně) i jinými formami než jsou smlouvy o závazku veřejné služby.

Ve veřejné železniční vnitrostátní pravidelné osobní dopravě uzavírá dopravce smlouvu v roce 2004 s Ministerstvem dopavy, od roku 2005 na základní dopravní obslužnost s krajem. Na železniční spoje v rámci zajištění základních dopravních potřeb státu uzavírá smlouvu Ministerstvo dopavy.

Vláda se zavázala pokrýt případně chybějící prostředky. Toto riziko bylo totiž pro kraje pravděpodobně nejzávažnější, a to i s ohledem na výše jmenovaná úskalí výpočtu předpokládaných poskytnutých slev.

Další postup zavádění žákovského jízdného

V současné době je vydán dodatek k výměru MF č. 01/2004 (který slevu definuje a určuje podmínky, za kterých ji budou dopravci poskytovat). V průběhu června dostali dopravci a dopravní úřady ve všech krajích metodický pokyn k zavedení žákovského jízdného, který je vlastně jakousi „kuchařkou“ pro dopravce a kraje, jak mají slevu poskytovat, kdo na ní bude mít nárok, jak se budou vydávat průkazky na slevu, jak budou dopravci slevu vykazovat atd. Tento metodický pokyn vyšel v Přípravním a tarifním věstníku Ministerstva dopavy č. 23-24.

Od července jsou dopravcům k dispozici samotné průkazky pro přiznávání žákovské slevy, koncem letních prázdnin bude vše připraveno pro zahájení poskytování slevy od začátku školního roku.

Koncem školního roku 2004/2005 potom budou vyhodnoceny praktické zkušenosti s fungováním systému a navržen další postup včetně možných zdokonalení.

Chytré do Evropské unie

Do Evropské unie nevstupuje pouze Česká republika. Na rušný trh nízkorozpočtových leteckých dopravců vstupuje 1. května i největší česká soukromá letecká společnost Travel Service, a.s. se svou novou obchodní značkou „Smart Wings“ („chytrá křídla“). Jako vůbec první česká nízkorozpočtová letecká společnost nabízí Smart Wings za bezkonkurenční cenové podmínky denní přímé spojení z Prahy do Paříže, Curychu, Madridu, Amsterdamu a Kodaně.

Na pravidelných linkách, které budou provozovány až dvakrát denně, budou létat dva Boeingy 737-500. Kapacita letadel dosahuje 106 míst. Smart Wings přichází s nabídkou jednosměrné letenky již od 1 590 Kč (48 EUR), která zahrnuje všechny poplatky.

„Z Prahy do zemí EU nyní můžete létat za cenu, kterou byste zaplatili za jízdenku na autobus či vlak,“ říká Roman Vik, generální ředitel společnosti Travel Service. K budoucím plánům společnosti dodává: „Ještě v průběhu tohoto roku plánujeme rozšířit počet destinací i flotilu, v horizontu tří let pak chceme létat na pravidelných linkách až do 17 míst.“

Cestující si mohou již nyní rezervovat letenky online na webových stránkách www.smartwings.net nebo telefonicky na bezplatných linkách 800 17 18 19 (ČR) a 00 800 17 18 19 20 (v pěti zemích, kam Smart Wings létá). Ostatní cestující si mohou letenky rezervovat na pražském telefonním čísle 255 700 827. Letenky jsou k dispozici také u cestovních kanceláří a prodejců letenek.

Služby společnosti Travel Service podléhají stejně přísným bezpečnostním pravidlům jako služby jiných leteckých společností. Servis a údržbu letadel zabezpečuje společnost Lufthansa Technik. Flotila Travel Service se skládá z deseti moderních Boeingů 737. Šest Boeingů 737-800 a dva Boeingy 737-400 jsou využívány pro charterové lety a dva Boeingy 737-500 budou létat na nízkorozpočtových linkách Smart Wings.

Koncem loňského roku Travel Service rozšířila portfolio svých služeb také o pravidelné linky do exotických destinací a se svými sedmi letadly loni nalétala přes 24 000 hodin, což představuje denní průměr 9 hod. 41 min. na každý stroj. „To považujeme za velmi nadstandardní úspěch, který nás zařazuje mezi přední charterové přepravce nejen u nás, ale v rámci celé Evropy,“ říká Roman Vik.

Travel Service (TVS) je největší česká soukromá letecká společnost. Ta byla založena v roce 1997 a nyní TVS ovládá až 70 % českého charterového trhu. Jen loni společnost přepravila více než 1,3 milionů cestujících. Travel Service má dvě dceřinné společnosti, Travel Service Kft se sídlem v maďarské Budapešti a VISIG Operaciones Aereas S.A. se sídlem v Las Palmas na ostrově Gran Canaria.

(Travel service)

Nákladní automobily budou delší a bude jich méně?

Pokud do roku 2010 nedojde ke zlepšení výkonnosti jiných druhů dopavy, zvýší se provoz těžkých nákladních automobilů na evropských silnicích o 38 %. Jedním z navrhovaných řešení je povolit větší délku a nosnost nákladních vozidel, která je ve většině evropských zemí omezena na 18,75 m a 40 t. Ve Švédsku a Finsku jsou běžné v provozu výkonné nákladní automobily s přívěsy s celkovou délkou 25,25 m a nosností 60 t, používané zejména pro přepravu dřeva. Bylo zjištěno, že dva delší automobily převezou stejný objem nákladu jako tři kratší, navíc zaberou méně místa a vyprodukují menší emise.

(Zdroj: Rail & Transports č. 319, 18.2.2004)

Nejdelsí trať na světě

V Austrálii byl zahájen provoz na nejdelsí železniční trati na světě, která měří 2 979 km a vede napříč kontinentem z Adelaide na jižním pobřeží do Darwinu na severu. První jízdu uskutečnil nákladní vlak o délce 1,8 km během 47 hodin. Vlak byl pojmenovaný Ghan podle afghánských velbloudářů, kteří jako první přešli v 19. století australský kontinent.

(Zdroj: Rail & Transports č. 318, 11.2.2004)

(Datis - odis)