

Štandardy dopravnej obslužnosti MHD Banská Bystrica

Obsah

1.	CIELE VYMEDZENIA DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI	3
2.	VÝCHODISKÁ DOPRAVNEJ POLITIKY V LEGISLATÍVE A ŠTANDARDOCH EÚ	3
3.	VYMEDZENIE TEORETICKÝCH POJMOV DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI.....	4
4.	ŠTANDARDY (TECHNICKÉ) DOPRAVNEJ OBSLUŽNOSTI MHD.....	4
4.1.	ŠTANDARDY TECHNICKÉHO VYBAVENIA MHD (STATICKÉ)	4
4.1.1.	<i>Komunikácia</i>	4
4.1.2.	<i>Vybavenosť zastávok</i>	4
4.1.3.	<i>Lokalizácia zastávok MHD - štandardy ich zriadenia</i>	5
4.2.	ŠTANDARDY DOPRAVNEJ OBSLUHY MHD (DYNAMICKÉ)	5
4.3.	RANNÁ PREMÁVKA (6 – 9 HOD.)	5
4.4.	DOPOLUDŇAJŠIA PREMÁVKA	6
4.5.	POPOLUDŇAJŠIA PREMÁVKA	6
4.6.	VEČERNÁ PREMÁVKA	6
4.7.	NOČNÁ PREMÁVKA	7
5.	ŠTANDARDY PODĽA LINIEK	7
5.1.	VYUŽITELNOSŤ LINIEK	7
5.2.	TRASOVANIE LINIEK	7
5.3.	VARIANTNOSŤ LINIEK.....	7
5.4.	ZJEDNOTENIE CESTOVNÝCH PORIADKOV A CESTOVNÝCH DOKLADOV	7
6.	EKONOMIKA AUTOBUSOVEJ MHD.....	8
7.	PRINCÍPY TVORBY ZMLÚV O VÝKONOCH VO VEREJNOM ZÁUJME.....	8
7.1.	ZÁSADY FINANCOVANIA UPLATNENÉ V „ZMLUVÁCH O VÝKONOCH VO VEREJNOM ZÁUJME“	9
7.2.	PODMIENKY ÚHRADY PREUKÁZANEJ STRATY	9

1. Ciele vymedzenia dopravnej obslužnosti

K základnému právu každého občana patrí poskytnutie dopravnej obslužnosti na rovnakej úrovni v celej SR bez ohľadu na akom mieste štátu žije. Štát na jednej strane rešpektuje základné práva občanov a princípy demokratickej spoločnosti, na druhej strane je povinný umožniť ich uplatnenie vytvorením nevyhnutných podmienok na ich realizáciu. Rovnaká predstava o nároku občana vychádza aj z legislatívy prijatej v EÚ.

Podľa zákona č. 164/96 Z.z. o dráhach a zákona č. 168/96 Z.z. o cestnej doprave má obstarávateľ MHD povinnosť kryť straty dopravcu pri poskytovaní objednaných výkonov vo verejnom záujme. Je preto v záujme obstarávateľa týchto dopravných služieb minimalizovať straty, ale zároveň obstarat' službu v zodpovedajúcej kvalite.

Problémom je, že rozsah a kvalita dopravnej obsluhy, predovšetkým základnej dopravnej obsluhy, nie je definovaná a je ponechaná iba na finančných možnostiach obstarávateľa týchto služieb. Definície sú len všeobecné a rovnako obstarávateľa dopravy, ako aj dopravcovia sa do nich vždy „zmestia“. Základná dopravná obsluha je teda definovaná, ako zabezpečenie primeranej dopravy počas všetkých dní v týždni z dôvodu verejného záujmu, predovšetkým do zamestnania, škôl, úradov, zdravotníckych zariadení poskytujúcich základnú zdravotnú starostlivosť, vrátane dopravy späť. Primeraný rozsah prepráv je teda počet párových spojov, ktorých harmonogram určí objednávatel'. Čo je „primeraný rozsah prepráv“ pritom určí obstarávateľ podľa svojich finančných možností a nie podľa skutočných potrieb. Pritom pri uzatváraní zmluvy o prevádzkovaní verejnej hromadnej dopravy dbá obstarávateľ na to, aby základná dopravná obslužnosť bola zabezpečená aj vzájomným prepojením verejnej osobnej dopravy na dráhe s verejnou pravidelnou autobusovou dopravou.

Deklarovaním základnej dopravnej obslužnosti v príslušných zákonoch bol stanovený jej rozsah a garancia. Z hľadiska kvality dopravnej obslužnosti je potrebné stanoviť kvalitatívne hranice, v rozmedzí ktorých by sa táto verejná služba zabezpečovala.

Verejná autobusová doprava sa v rôznych štátoch EÚ poskytuje na základe ustálených kritérií, ktoré sú dlhodobou rešpektované a zakotvené v zákonných normách, ako aj zmluvných vzťahoch medzi objednávatel'mi a dopravcami. Významným faktorom pri zabezpečovaní dopravy je dlhodobá stabilita zmluvných vzťahov, ktoré je potrebné budovať tak, aby nevznikali pochybnosti o serióznosti a schopnosti plniť zmluvné záväzky. Preto sa na poskytovanie služieb vo verejnej osobnej doprave uzatvárajú dlhodobé zmluvy, ktorých účelom je presné definovanie vzájomných zmluvných vzťahov.

2. Východiská dopravnej politiky v legislatíve a štandardoch EÚ

"Dopravná politika SR do roku 2015" bola prijatá uznesením vlády SR č. 445/2005. Východiskom pre jej vypracovanie bol strategický dokument EÚ: "Biela kniha - Dopravná politika EÚ do roku 2010 - Čas rozhodnúť", kde bolo vytýčené základné smerovanie dopravnej politiky EÚ ako je harmonizovaný rozvoj jednotlivých zložiek dopravy, revitalizácia železníc, zvyšovanie bezpečnosti, odstraňovanie úzkych miest, orientácia na užívateľa a zvládnutie globalizácie dopravy.

Problematika verejnej osobnej dopravy je upravená v Zmluve o založení Európskeho spoločenstva a v nariadeniach EÚ. V Zmluve je to článok 16, podľa ktorého členské štáty majú dbať o služby vo všeobecnom hospodárskom záujme na podporu sociálnej a územnej súdržnosti. V časti doprava (článok 73) sa uvádza, že finančná podpora je zlučiteľná pre koordináciu dopravy a pre refundáciu za plnenie záväzkov verejnej služby. Článok 86 a 87 upravuje pravidlá hospodárskej súťaže, ktoré platia aj pre verejné podniky, pričom štátna podpora narúšajúca hospodársku súťaž je nezlučiteľná so spoločným trhom.

Nariadenie Rady (EHS) č. 1370/2007 o výkonoch vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave oprávňuje členské štáty a miestne orgány na zadávanie zákaziek na služby vo verejnom záujme na základe zmlúv. Tieto zákazky môžu obsahovať výlučné práva na poskytovanie určitých služieb. Uvedené nariadenie dopĺňa aj rozhodnutie Európskeho súdneho dvora (ESD) z 24. júla 2003 v právnej veci „Altmark Trans“ (C-280/00), ktoré rieši problematiku poskytovania finančných prostriedkov z verejných rozpočtov v súlade s pravidlami štátnej pomoci a uplatňovaním hospodárskej súťaže. Nariadenie má podľa čl. 7

ods. 2 Ústavy SR prednosť pred zákonmi a je priamo vykonávateľné a záväzné pre všetky právnické a fyzické osoby. Bolo uverejnené v Úradnom vestníku EÚ, L3015/1,3.12.2007, s.1 a nadobúda účinnosť 3. decembra 2009.

Keď samosprávne kraje, mestá a obce v MHD v súlade s vnútroštátnym právom vyžadujú od poskytovateľov služieb vo verejnom záujme určité normy kvality, tieto normy sa zahrnú do súťažných podkladov a do zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme. V podmienkach SR sú požiadavky na posúdenie kvality osobnej dopravy definované v STN EN 13816 – Preprava. Logistika a služby. Verejná osobná doprava. Definícia, ciele a meranie kvality služby. Táto norma sa stala na základe § 14a ods. 1 zákona č. 168/1996 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov súčasťou právneho poriadku.

3. Vymedzenie teoretických pojmov dopravnej obslužnosti

Napriek práci na vyhodnocovaní dopravnej obslužnosti, pre stanovenie jej rozsahu a kvality sú stanovované všeobecne záväzné základné pojmy, s presnou definíciou a stanovením miery pre ich porovnávanie. Na základe takto stanovených základných definícií je následne možné stanoviť záväzné štandardy.

Základnými pojmami pre hodnotenie kvality dopravnej obslužnosti sú :

- dopravný systém
- parameter
- štandard.

Dopravný systém - daného územia je založený na spolupráci jednotlivých subjektov pôsobiacich v oblasti verejnej osobnej dopravy, s cieľom trvalo zabezpečovať dopravnú obsluhu daného územia. Tento systém je vrcholovo riadený, kontrolovaný a usmerňovaný príslušným správnym orgánom.

Parameter - je veličina charakterizujúca daný systém.

Štandardom - vo verejnej osobnej doprave sa rozumie stanovená miera tejto verejnej služby.

4. Štandardy (technické) dopravnej obslužnosti MHD

4.1. Štandardy technického vybavenia MHD (statické)

Skupina štandardov technického vybavenia MHD je zameraná na určenie podmienok pre minimálne potrebné technické vybavenie pre zabezpečenie prevádzky autobusovej MHD.

4.1.1. Komunikácia

Komunikácia, na ktorej je trasovaná linka MHD musí byť cestou I., II., III. triedy, alebo mestskou komunikáciou I., II. triedy so šírkou jazdného pruhu min. 3,00 m pri jednosmernej premávke. V prípade obojsmernej premávky musia byť na komunikácii min. 2 jazdné pruhy s celkovou šírkou min. 6,0 m.

4.1.2. Vybavenosť zastávok

Zastávka musí byť vybavená zastávkovým zálivom, v zmysle požiadaviek STN 736425. Autobusové, trolejbusové a električkové zastávky, pri intenzite cestnej premávky na komunikácii nad 3 000 skv/deň a najviac 20 zastavení PAD za deň na zastávke.

Zastávky musia byť označené označníkom s názvom zastávky a s číslami liniek, ktoré na zastávke zastavujú. Na zastávke musia byť vývesné cestovné poriadky liniek. Odporúča sa, aby najmä na zvlášť zaťažených a prestupných zastávkach bola umiestnená aj mapa, prípadne schéma siete MHD.

Na zastávkach sa odporúča zriaďovať prístrešky a na významných zastávkach aj kryté nástupištia. Nástupné a prestupové zastávky a zastávky, ktoré sú vystavené obzvlášť

nepriaznivým poveternostným vplyvom (najmä vietor v otvorenej krajine) sa obvykle vybavujú prístreškami pre čakajúcich cestujúcich.

Na zastávkach s prevažne výstupným charakterom, nie je potrebné zriaďovať prístrešky.

Na konečných zastávkach sa odporúča zriaďovať sociálne zariadenia pre vodičov. V prípade dĺžky jazdy v jednom smere pod 30 minút, sa odporúča zriadiť sociálne zariadenie pre vodičov iba na jednej konečnej zastávke.

Umiestnenie zastávok vyplýva z lokálnych požiadaviek, podľa požiadaviek mestského úradu. Vzdialenosť medzi zastávkami MHD, by nemala byť menšia ako 300 m. Priemerná pešia dostupnosť pre cestujúcich zo zastávok MHD sa uvažuje okolo 400 - 500 m. V lokálnych podmienkach riedkeho osídlenia to môže byť po dohode s mestským úradom a dopravcom aj viac.

4.1.3. Lokalizácia zastávok MHD - štandardy ich zriaďovania

Štandardy na umiestnenie zastávok MHD sú odvodzované z jestvujúcej siete MHD podľa nasledujúcich kritérií:

- Počet obyvateľov
 - 1 zastávka do 500 obyvateľov
 - 1 – 2 zastávky pre 501 – 1 500 obyvateľov
 - viac zastávok ako 3 sú určované podľa terénnych daností mesta
- Počet spojov MHD v špičke (10-15 min), v sedle (do 60 min)
- Vzdialenosť dostupnosti zastávky do 700 m.
 - Vzdialenosť medzi zastávkami MHD, by nemala byť menšia ako 300m.
 - Priemerná pešia dostupnosť pre cestujúcich zo zastávok MHD sa uvažuje okolo 400 - 500 m, alebo 5 minút.
 - V lokálnych podmienkach riedkeho osídlenia to môže byť po dohode s mestským úradom a dopravcom aj väčšia vzdialenosť.
- Stanovenie hlavných prestupových zastávok MHD, ktoré sa nachádzajú v dopravných uzloch na dopravnej sieti MHD. Na týchto zastávkach bude zabezpečovaný prestup najmä medzi expresnými a obslužnými linkami MHD.
- Zjednotenie názvov zastávok, tak aby ich bolo možné používať vo všetkých aplikáciách (palubné počítače vo vozidlách MHD, cestovné lístky, cestovné poriadky, informačný systém, atď.) ako jednotné.

4.2. Štandardy dopravnej obsluhy MHD (dynamické)

Táto skupina štandardov definuje **minimálne** požiadavky na dopravnú obsluhu vyjadrovanú v počte spojov MHD v danej lokalite (MČ). V tejto skupine musia byť zohľadnené ponuky aj od súbežných tratí a liniek v definovanom priestore.

Smerovanie liniek a ich príslušná kapacita je určená na základe lokálnych požiadaviek a stanovísk od mestského úradu a dopravcu.

Zásadný vplyv na denné rozdelenie počtu spojov majú výsledky dopravnej analýzy, ktoré na základe zistených nástupov určili počty cestujúcich v jednotlivých dopravných ťažiskách mesta Banská Bystrica, v dennom rozdelení počas pracovného a víkendového dňa.

Rozsah dopravnej obsluhy musí byť výsledkom nasledujúcich faktorov:

- Požiadaviek obyvateľov, vyjadrených prostredníctvom miestnej samosprávy
- Finančnými možnosťami mesta Banská Bystrica
- Schválenom tarifou
- Možnosťami prepravcov, ktorí musia definovať nevyhnuté prevádzkové náklady na požadované výkony vo verejnom záujme.

4.3. Ranná premávka (6 – 9 hod.)

Požiadavky na rannú premávku majú charakter špičkového zaťaženia, ktoré je sústredované v čase 6 – 8 hod. V tomto období dosahuje prepravný výkon až vyše 32 % z celkových

prepravených osôb za celý deň. Maximálna špičková hodina je sústredená v čase 7 -8 hod s veľkosťou cez 12,8 % celodenných množstiev. Z týchto dôvodov je potrebné venovať maximálnu pozornosť zabezpečeniu prepravných nárokov práve v tomto období.

Ranná premávka je zriaďovaná pre nasledujúce skupiny cestujúcich:

- Cesta za prácou na 1. zmenu pred 6,00 hodinou,
- Cesta za prácou s bližšie neurčeným časom začiatku pracovnej doby,
- Cesta z práce po 3. zmene – po 6,00 hodine,
- Cesta do škôl na 8,00 hod.
- Ostatné cesty (návšteva úradov, zdravotníckych zariadení a iné).

Učenie minimálnych počtov spojov je v plnej miere závislé:

- od miestnych podmienok,
- veľkosti osídlenia,
- lokálnych nárokov na dopravu (najmä dochádzka do škôl a zamestnania),
- rozmiestnenie sídla vo vzťahu ku komunikačnej sieti mesta,
- rozmiestnenie sídla vo vzťahu k sieti liniek MHD,
- a iné.

Z vyššie uvedených faktorov možno odvodiť minimálny počet ranných a dopoludňajších spojov **v spoločnom intervale všetkých súbežných liniek 10 - 15 minút**, pričom je dopravná obsluha zlučovaná pre rôzne potreby. Tento štandard zavádza inervalovú dopravu v MHD, ktorá je prehľadnejšia a pre cestujúceho výhodnejšia, lebo dodržiava zásadný prvok MHD a to jej pravidelnosť.

4.4. Dopoludňajšia premávka

Dopoludňajšia prevádzka nemá rozhodujúci charakter z hľadiska prepravných nárokov na toto denné obdobie. V čase 10 -13 hod. bolo prepravených cca 8192 cestujúcich, čo predstavuje cca 25,6 % z celodenného priebehu/hod, čo znamená priemer na 1hod cca 5 % celodenných množstiev.

Z tohto pohľadu je toto obdobie vhodnou dennou dobou, ktorú je možné obmedzovať, s prihliadnutím na konkrétne podmienky v jednotlivých častiach mesta. Minimálny počet spojov je **1 pár**.

4.5. Popoludňajšia premávka

Zaťaženie tejto poobedňajšej hodiny sa približuje raňajšej špičkovej hodine.

Popoludňajšia premávka je zriaďovaná pre nasledujúce skupiny cestujúcich:

- Cesta za prácou na 2. zmenu pred 14,00 hodinou,
- Cesta z práce s bližšie neurčeným časom konca pracovnej doby,
- Cesta z práce po 1. zmene – po 14,00 hodine,
- Cesta zo škôl po 13,00 hodine,
- Ostatné cesty (návšteva úradov, zdravotníckych zariadení a iné).

Obdobné pravidlá pre stanovenie minimálneho počtu spojov je možné použiť ako pre ranné a dopoludňajšie hodiny, to jest minimálny počet spojov je **v spoločnom intervale všetkých súbežných liniek 10 - 15 minút**.

4.6. Večerná premávka

Večerná premávka je zriaďovaná pre nasledujúce skupiny cestujúcich:

- Cesta za prácou na 3. zmenu pred 22,00 hodinou,
- Cesta za kultúrou a športom,
- Cesta z práce po 2. zmene – po 22,00 hodine,

- Cesta do škôl na 8,00 hodinu,
- Ostatné cesty (návšteva úradov, zdravotníctva a iné).

Večerná premávka je závislá najmä od ciest za prácou. Bude stanovená podľa lokálnych podmienok a minimálny počet spojov je **v spoločnom intervale všetkých súbežných liniek 30- 60 minút**.

4.7. Nočná premávka

Nočná premávka je veľmi špecifická požiadavka na mestskú dopravu. Zriaďuje sa prevažne pre pracovníkov nočných zmien a slúži zároveň na zvoz vodičov prepravcu na zabezpečenie prvých ranných spojov. V Banskej Bystrici sú dve nočné autobusové linky (č. 97 a 98).

5. Štandardy podľa liniek

5.1. Využitelnosť liniek

Zaťaženie na linke by malo byť min 200 - 250 os/deň, s využitím cca 25 os/1spoj, v prípade menšieho využívania prevádzkovanvej linky musí byť osobitne zdôvodnená jej potreba s prihliadnutím na spôsob jej financovania a prípadnú exkluzivitu jej trasovania v území.

5.2. Trasovanie liniek

Z uvedených hodnôt a trás jednotlivých liniek je možné vytvoriť nasledovné skupiny liniek, podľa ich trasovania:

- Linky expresné – zabezpečujú rýchlu dopravu predovšetkým vo vzťahu bydlisko – pracovisko.
- Linky obslužné diametrálne - zabezpečujú dopravný prístup z okrajových častí mesta cez centrum tam, kde nie sú expresné linky. Zároveň napájajú expresné linky z územia, kde expresné linky nezastavujú.
- Linky obslužné – doplnkové – zabezpečujú dopravnú obsluhu s nízkymi nárokmi na prepravu. Sú naviazané na diametrálne obslužné linky alebo na expresné linky.

5.3. Variantnosť liniek

Variantnosť linky sa navrhuje iba vo výnimočne odôvodnených prípadoch. Štandard počtu variantných kurzov na jednej linke na max 3 možnosti.

5.4. Zjednotenie cestovných poriadkov a cestovných dokladov

Z hľadiska dosiahnutia prehľadnosti, jednotnosti pri účasti všetkých zainteresovaných dopravcov je nutné postupne zavádzať nasledovné požiadavky v tejto oblasti:

- Používanie jednotných typov predplatných lístkov bez obmedzovania cestujúcej verejnosti vo výbere dopravcu,
- Denný a týždenný priebeh dopravy v rozhodujúcej skupine liniek je veľmi vyrovnaný v pracovných dňoch. Nie sú v týchto dňoch väčšie výkyvy ako 5 -10 % cestujúcich,
- Ideálny stav dopravy by bolo možné dosiahnuť, zavedením pravidelnej dopravy počas nasledovných časových období:
 - pracovné dni (pondelok – piatok) – 100 % dopravného výkonu,
 - sobota – 12 % dopravného výkonu,
 - nedeľa – 8 % dopravného výkonu,
 - školské prázdniny (cca 80 % dopravného výkonu).
- Ranné špičkové obdobie je rozhodujúce v čase 5 – 8,30 hod, - do 35 % celodenného výkonu,
- Dopoludňajšie sedlové obdobie (8 – 13 hod) - do 22 % celodenného výkonu,
- Poobedňajšie špičkové obdobie je rozhodujúce v čase 13 – 17 hod, - do 33 % celodenného výkonu,
- Večerné sedlové obdobie (17 – 23 hod) - do 10 % celodenného výkonu.

6. Ekonomika autobusovej MHD

Realizovanie výkonov pravidelnej autobusovej dopravy, ktoré patria medzi výkony vo verejnom záujme a sú založené na zmluvnom základe, je legislatívne odvodené z Obchodného zákonníka č. 513/1991 Zb. v znení neskorších predpisov. Pre autobusovú dopravu je ďalej upravená zákonom NR SR č. 168/1996 Z. z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, v prípade železničnej dopravy ide o zákon NR SR č. 164/1996 Z. z. o dráhach v znení neskorších predpisov. Tarifný záväzok ako časť obsahu verejného záujmu je reglementovaný reguláciou cien vo VHD podľa zákona NR SR č. 18/1996 Z. z. o cenách v znení neskorších predpisov. Pritom vyhláška č. 87/1996 Z. z., ktorou sa vykonáva tento zákon, upravuje pri regulácii cien uplatňovanie ekonomicky oprávnených nákladov (EON), viazaných na výkony oceňované regulovanými, teda maximálne stanovenými cenami.

Vyhláška MF SR č. 87/1996 Z.z. uvádza, že pri regulovaných cenách sa uplatňuje inštitút EON, pričom sú uvedené nákladové položky, ktoré sa „spravidla“ nezahŕňajú do kalkulácie nákladov na účely regulácie cien. EON sa preukazujú účtovnými podkladmi, kalkuláciami nákladov, prípadne fakturáciami alebo daňovými a colnými podkladmi a pod.

Ak vychádzame z Nariadenia rady EÚ č. 1370/2007/EÚ o postupe členských štátov, ktorý sa týka záväzkov obsiahnutých v koncepcii služieb vo verejnom záujme v oblasti železničnej a cestnej osobnej dopravy, tak sa v zásade rozlišujú dve rozdielne metódy výpočtu poskytovaného vyrovnania:

- Vyrovnanie z dôvodu tarifnej povinnosti (tzv. iné vyrovnanie) – rozdiel medzi skutočnými tržbami pri poskytovaní zliav a medzi tržbami, ktoré by sa mohli očakávať pri neposkytovaní zliav,
- Vyrovnanie z dôvodu prevádzkovej povinnosti (rozdiel medzi nákladmi a príjmami z prepravnej činnosti – strata)

Mesto Banská Bystrica prostredníctvom príslušných odborov riadi a organizuje, okrem iných činností pravidelnú mestskú hromadnú dopravu.

Na základe uzatvorenej zmluvy o výkone vo verejnom záujme v MHD na bežný rok predkladajú dopravcovia výkazy podľa Vyhlášky MDPT SR č. 151/2003 Z. z. o preukazovaní predpokladanej straty z poskytovania výkonov vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave. Na konci zúčtovacieho obdobia, v súlade so znením zmluvy vykonáva správny orgán prostredníctvom menovanej komisie na posúdenie ekonomicky oprávnených nákladov a odsúhlasenie dosiahnutej straty, ktorú je povinný správny orgán uhradiť v prípade, ak je strata vyššia ako poskytnutá náhrada v bežnom roku a ktorú je dopravca povinný vrátiť na účet správneho orgánu, ak je strata nižšia ako poskytnutá náhrada v bežnom roku. Komisia posudzuje ekonomicky oprávnené náklady predložené jednotlivými dopravcami.

7. Princípy tvorby zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme

Realizácia výkonov vo verejnom záujme je pre autobusovú dopravu upravená Zákonom č.168/96 Z.z. o cestnej doprave v znení neskorších predpisov, Vyhláškou č. 151/2003 Z.z. o preukazovaní predpokladanej straty z poskytovania výkonov vo verejnom záujme v pravidelnej autobusovej doprave.

Tarifný záväzok, ako časť obsahu verejného záujmu je reglementovaný reguláciou cien vo verejnom osobnej doprave podľa zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách v znení neskorších predpisov a Vyhláškou č. 87/1996 Z.z., ktorou sa vykonáva tento zákon. Pritom Vyhláška č. 87/1996 Z.z. upravuje pri regulácii cien podmienky uplatňovania EON viazaných na výkony oceňované regulovanými, teda maximálne stanovenými cenami.

Dopracovia združení v Zväze autobusovej dopravy dnes uprednostňujú pri financovaní záväzku verejnej služby **metódu vyrovnania z dôvodu prevádzkovej povinnosti** (rozdiel medzi ekonomickou cenou a výnosmi z prepravnej činnosti - strata).

kde : PS - preukázaná strata
EC - ekonomická cena
T - príjmy z prepravnej činnosti

Nariadenie rady EÚ č. 1893/91 týkajúce sa financovania záväzkov verejnej služby v železničnej, cestnej a vo vodnej doprave v znení neskorších predpisov rozlišuje aj **metódu vyrovnania z dôvodu tarifnej povinnosti** - rozdiel medzi skutočnými tržbami pri poskytovaní zliav a medzi tržbami, ktoré by sa mohli očakávať pri neposkytnutí zliav. Táto metóda však nezohľadňuje vplyv dopravnej obslužnosti územia.

7.1. Zásady financovania uplatnené v „Zmluvách o výkonoch vo verejnom záujme“

- uzatváranie zmlúv na viacročné obdobie v súlade s prístupom v EÚ s možnosťou každoročného upresňovania tak, aby sa zabezpečila návratnosť investícií poskytovateľom výkonov vo verejnom záujme,
- realizácia výkonov vo verejnom záujme je považovaná za podnikateľskú činnosť,
- zabezpečenie dodržiavanie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy za účelom zníženia rizika podnikania dodávateľmi výkonov vo verejnom záujme,
- do zmlúv o výkonoch vo verejnom záujme sú zapracované investície a všetky finančné povinnosti správneho orgánu.

Základné princípy zmluvy:

- stanovenie doby platnosti zmluvy a podmienok prolongácie zmluvy,
- stanovenie objednaného dopravného výkonu, pričom mesto si nadefinuje rozsah výkonov vo verejnom záujme,
- **zmluvne dohodnutá výška maximálnej ekonomickej ceny výkonu.**

Pri stanovení ekonomickej ceny výkonu je dôležité vychádzať zo zákona č. 18/1996 Z.z. o cenách a vykonávacej vyhlášky k Zákonomu (vyhl.č.87/196 Z.z.).

7.2. Podmienky úhrady preukázanej straty

Zmluvný vzťah je postavený na princípe, že dopravca v priebehu roka dostáva od mesta mesačne preddavky vo výške 1/12 čiastky schválenej v rozpočte na úhradu predpokladanej straty. Tieto prostriedky eviduje na osobitnom účte a používa ich len na výdaje stanovené v zmluve z dôvodu odlišenia prostriedkov prijatých od mesta a od inej podnikateľskej činnosti dopravcu.

Po skončení účtovného obdobia (spravidla kalendárny rok) objednávateľ dopravy na základe výzvy dopravcu vykoná ročné zúčtovanie poskytnutých finančných prostriedkov z rozpočtu a obojstranne sa odsúhlasí rozdiel medzi výškou preddavkov a preukázanej straty.