Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Bakalárska práca

Róbert Jancík

2011

Vysoká škola ekonomická v Praze
Fakulta podnikohospodářská
Odbor: Podniková ekonomika a management

OSOBNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA V ČESKEJ A SLOVENSKEJ REPUBLIKE

Bakalárska práca

Vypracoval: Róbert Jancík
Vedúci práce: doc. Ing. Lubomír Zelený, CSc.

P r e h l á s e n i e

Prehlasujem, že bakalársku prácu na tému
„ Osobná železničná doprava v Českej a Slovenskej republike „
som vypracoval samostatne.
Literatúru a podkladové materiály uvádzam
v priloženom zozname použitej literatúry a zdrojov.

V Prahe dňa 4. 5. 2011 Podpis

OBSAH

OBSAH **4**

ÚVOD **6**

1 PREDSTAVENIE SPOLOČNOSTÍ **8**

1.1 SLOVENSKÁ REPUBLIKA - ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY **9**

1.1.1 TRANSFORMÁCIA ŽELEZNÍC NA SLOVENSKU 10

1.1.2 ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO a. s. 11

1.1.3 ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO V ČÍSLACH 12

1.2 ČESKÁ REPUBLIKA – ČESKÉ DRÁHY **13**

1.2.1 ČESKÉ DRÁHY A. S. 13

1.2.2 ČESKÉ DRÁHY V ČÍSLACH 14

2 Legislatíva EÚ v osobnej železničnej doprave **16**

2.1 PRÁVA CESTUJÚCICH V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE **17**

2.1.1 PRÁVA CESTUJÚCICH SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU 18

2.1.1.1 FUNGOVANIE NARIADENIA V PRAXI – PRÁVO CESTUJÚCEHO SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU 19

2.1.2 PRÁVA CESTUJÚCICH NA INFORMÁCIE V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE 19

2.1.2.1 FUNGOVANIE NARIADENIA V PRAXI – PRÁVO CESTUJÚCEHO NA INFO. 20

2.1.3 S BICYKLOM DO VLAKU 20

2.1.3.1 FUNGOVANIE NARIADENIA V PRAXI – S BICYKLOM DO VLAKU 21

2.1.4 ZRUŠENIE ALEBO MEŠKANIE VLAKU 21

2.1.4.1 FUNGOVANIE NARIADENIA V PRAXI – ODŠKODNENIE CESTUJÚCIH 22

3 CENY A CENOTVORBA **24**

3.1 SLOVENSKÁ REPUBLIKA **24**

3.2 ČESKÁ REPUBLIKA **25**

3.3 POROVNANIE CIEN CESTOVNÉHO NA VYBRANÝCH ÚSEKOCH **26**

4 LIBERALIZÁCIA **28**

4.1 Liberalizácia trhu osobnej železničnej dopravy v ČR a SR **28**

5 PROJEKTY **30**

5.1 ŽELEZNIČNÉ PROJEKTY TÝKAJÚCE SA SLOVENSKEJ REPUBLIKY **30**

5.2 MODERNIZÁCIA ZA PODPORY EU **31**

5.3 VÝZNAMNÉ ŽELEZNIČNÉ PROJEKTY EU TÝKAJÚCE SA ČR **32**

5.3.1 PROJEKTY č. 22: ŽELEZNIČNÁ OSA Atény – Sofia – Budapešť – Viedeň – Praha – Norimberg/Drážďany/Linz 32

5.3.2 PROJEKT č. 23: ŽELEZNIČNÁ OSA – Gdansk – Varšava – Brno/Bratislava - Viedeň 33

5.4 UDRŽATEĽNÝ ROZVOJ DOPRAVY **33**

5.5 HLAVNÉ CIELE DOPRAVNEJ POLITIKY V OBLASTI ŽEL. DOPRAVY **33**

5.6 MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY **34**

5.7 HLAVNÉ ZÁMERY DOPRAVNEJ POLITIKY V ŽEL. DOPRAVE **35**

5.8 FINANČNÉ ZDROJE PRE ŽELEZNIČNÚ INFRAŠTRUKTÚRU **35**

ZÁVER **36**
VYSVETLENIE POJMOV **37**
PRÍLOHY **38**
Príloha č. 1 – Obrázok siete železníc Slovenskej republiky **39**
PRÍLOHA Č. 2 – Sieť železníc Českej republiky **40**
PRÍLOHA Č. 3 – Ukážka formuláru Železničnej spoločnosti Slovensko pre potreby odškodnenia **41**
PRÍLOHA Č. 4 – Vzor Formuláru Českých Dráh „ŽÁDOST O ODŠKODNĚNÍ“ **42**
PRÍLOHA Č. 5 – Tarifná tabuľka Železníc SR **43**
PRÍLOHA Č. 6 – Tarifná tabuľka (neúplná) Českých Drah **44**
PRILOHA Č. 7 – On-Line mapa polohy vlakov osobnej dopravy ČD **45**
PRÍLOHA Č. 8 – On-Line mapa polohy vlakov osobnej dopravy ŽSR **45**
POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE **46**
Klasické **46**
Internetové **46**
Ostatné zdroje **48**
ZOZNAM TABULIEK, GRAFOV A OBRÁZKOV **49**

ÚVOD

V tejto bakalárskej práci budem analyzovať rozdiely v osobnej železničnej doprave na Slovensku a v Česku. Pôvodne som zamýšľal analyzovať železničnú dopravu ako celok, ale následne som sa rozhodol, nakoľko ide o rozsiahlu tému, že sa budem venovať iba sektoru osobnej dopravy, ktorá mi je osobne najbližšia. V nasledujúcich kapitolách, predstavím jednotlivé spoločnosti, ktoré pôsobia na trhu osobnej dopravy. Ďalej rozoberiem, kto určuje ceny na cestovné, aké nariadenia sú v účinnosti zo strany EÚ a aj ako fungujú v praktickom prostredí. Na záver sa zameriam nato ako sa vyvíja liberalizácia na trhu osobnej železničnej dopravy v ČR a SR a aké projekty sa v daných krajinách pripravujú, alebo sa uskutočnili.

Osobná železničná doprava je kľúčovým hráčom v poskytovaní služieb prepravy osôb v Českej a Slovenskej republike. Patrím k zástancom železničnej dopravy a myslím si, že pre oblasť ako je Česko a Slovensko ide najlepšiu voľbu čo sa týka dlhodobej stratégie hromadnej prepravy cestujúcich a nákladu. Česko a Slovensko majú vybudovanú kvalitnú železničnú infraštruktúru, čo sa pokrytia týka. Určite je na škodu pre občanov oboch krajín, že železničná sieť ostáva nevyužitá a tá diaľničná dosahuje maximá. Samozrejme, že malé a stredné firmy nebudú prepravovať drobný náklad po železnici, kvôli nevýhodnosti, ale povedal by som, že veľké prepravné spoločnosti by sa mohli zamyslieť aj nad možnosťou väčšieho využitia železničnej cesty. Čo sa Slovenských železníc týka, som veľmi rád, že od roku 2011 sa cena za využívanie železničnej cesty znížila, a teda dúfam, že tranzit už nebude Slovensko obchádzať.

Pravidelne využívam služby osobnej železničnej dopravy v oboch krajinách, takže mám aj dostatok praktických skúseností, ako zákazník. Železnice hlavne potrebujú ukázať čo je v nich. Je potrebné, aby sa prezentovali ako efektívne, schopné a konkurencie schopné. Obyčajný cestujúci potrebuje vedieť, že

cestovanie vlakom bude pre neho prínosnejšie ako cestovanie individuálne alebo s využitím cestnej dopravy.

V súčasnosti musí preprava cestujúcich po železnici čeliť vysokej konkurencii cestnej a leteckej doprave. Za znížením počtu cestujúcich na dlhšie trate možno považovať vznik mnohých nízko-nákladových leteckých spoločností, ktoré vás relatívne pohodlne, rýchlo a niekedy skutočne lacno prepravia do požadovaného miesta. Čo sa týka cestovania na kratšie vzdialenosti považujem za dôvod zníženého počtu cestujúcich najmä to, že krajiny strednej Európy dlhšiu dobu neinvestovali žiadne väčšie prostriedky do inovácií a modernizácií.

Napriek tomu je potreba prepravy osôb železnicou dôležitá. Hlavne z hľadiska spotreby energií a vzťahu k životnému prostrediu. Trend dnešných dní je presun časti obyvateľov veľkých miest do menších satelitných miest, ktoré môžu byť niekedy vzdialené od práce či školy desiatky kilometrov a železnica sa preto musí usilovať o posilnenie svojej pozície. Potenciálnych zákazníkov je potrebné neustále presviedčať o výhodách cestovania vlakom, ponúkať im kvalitné služby a to najmä včasnosť, rýchlosť, spoľahlivosť a komfort.

Osobná železničná doprava patrí nepochybne k najstrmším spôsobom dopravy ktoré kedy vznikli. Železnica už viac než 200 rokov spoľahlivo a bezpečne prepravujú náklady a osoby v Európe. Veď práve územie terajšej Slovenskej a Českej republiky patria k priekopníkom v preprave osôb po koľajniciach.

Prvá dráha, ktorá začala písať históriu železníc vôbec, na území terajšej Českej republiky, bola konská železnica na trase České Budějovice – Linz 1. augusta 1832. A prvý železničný úsek na území terajšej Slovenskej republiky bol úsek Bratislava – Trnava, ktorý bol sprevádzkovaný 20. septembra 1840

1 PREDSTAVENIE SPOLOČNOSTÍ

V mojej práci sa zameriavam na osobnú železničnú prepravu v Česku a na Slovensku. Na začiatok chcem predstaviť akým spôsobom vlastne železnice v týchto krajinách fungujú a ktoré podniky sú kľúčové čo sa prevádzky osobnej dopravy týka.

Pre potrebu prevádzky železničnej prepravy je potrebné, mať vybudovanú kvalitnú fungujúcu železničnú sieť. Ide o súhrn koľají a staníc, patrične vybavených potrebným technickým zariadením. Aby mohol dopravca prevádzkovať verejnú hromadnú dopravu, musí splniť určité podmienky. Jedná sa napríklad o zverejnenie cestovného poriadku, tarifných podmienok alebo prepravného poriadku, ktoré upresňuje podmienky, za akých môžu byť prepravované osoby a ich batožina.[1]

Existuje viacero modelov ako môžu železnice fungovať. Jedna z možností je, že správa siete (koľají a staníc) je v správe dopravcu, ktorý je zároveň aj poskytovateľom služieb spojených s prepravou osôb. Ďalšia možnosť je, že by tieto dve činnosti boli oddelené a prevádzkované samostatnými subjektmi čo je možnosť, ktorá bola uplatnená v oboch krajinách. Nebolo tomu, ale vždy tak. Po rozdelení Československa na dve samostatné krajiny došlo aj k rozdeleniu dovtedy spoločného prevádzkovateľa železníc ČSD. Od vtedy železnice prešli rozsiahlou transformáciou v oboch krajinách. Detailnejšie to rozoberiem v nasledujúcich kapitolách.

[1] JAVŮRKOVÁ, L. *Projevy monopolního chování u integrovaných dopravních systémů* [online]. Brno : Masarykova univerzita, 2007. 95 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Dostupné z WWW: <http://is.muni.cz/th/76131/esf_m/Monopol_IDS.doc?lang=cs>.

1.1 SLOVENSKÁ REPUBLIKA - ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Železnice zohrávajú na Slovensku veľkú úlohu. Každý deň prepravujú tisíce ľudí a tony nákladov, a tak isto patria k najväčším zamestnávateľom na Slovensku, v troch štátnych železničných spoločnostiach pracuje približne 31 tisíc ľudí. Bohužiaľ musím veľmi nerád skonštatovať, že všetky železničné podniky sa v súčasnosti nachádzajú v neľahkej situácií. Výkony v nákladnej železničnej preprave klesli v období krízy takmer o 25%[2], a počet cestujúcich klesol o 2%.

Železničná spoločnosť Slovensko aj napriek nepriaznivej situácii dosiahla v roku 2010 lepší hospodársky výsledok ako predpokladal plán. Namiesto plánovanej straty 62,5 mil. Eur / 1,52 mld. Kč dosiahla skutočnú stratu 18,5 mil. Eur / 451 mil. Kč, pričom náklady (plnenie plánu na 96,7%) dosiahli výšku 327,7 mil. Eur / 7,99 mld. Kč a výnosy (plnenie plánu na 111,9%) dosiahli výšku 309,1 mil. Eur / 7,53 mld. Kč. Ako je možné vidieť na lepších výsledkoch sa podieľali nižšie náklady a mierne vyššie výnosy. Na nižších nákladoch sa podpísala úspora v interných nákladoch spoločnosti, išlo o úsporu v dôsledku revitalizácie, ktorá schválila vláda SR. Doprava sa postupne oživuje a veľký výpadok dopravných výkonov z roku 2009 sa trochu spamätáva.[3]

Stále existuje obrovský priestor na zlepšenia a železnice dostatočne nevyužívajú svoje postavenie na trhu v doprave tovarov a ľudí po železnici. Podľa posledných informácii je železničná trať na Slovensku využitá len na 30%! V súvislosti s tým Železnice SR znížili cenu za používanie železničnej infraštruktúry pre dopravcov s platnosťou od začiatku roku 2011 a v súčasnosti je už cena konkurenčná s Poľskom, Maďarskom a Českou republikou.

---

[2] Úrad vlády SR. *Magazín o železniciach na Slovensku* [online]. 2011 [cit. 2011-05-01]. Analýza fungovania železničných spoločností. Dostupné z WWW: <http://www.zeleznicne.info/view.php?cisloclanku=2011010006&nazevclanku=analyza-fungovania-zeleznicnych-spolocnosti-zsr-zscs-zssk>.

[3] SITA. Železnice predpokladajú v tomto roku stratu 100 mil. eur. *Finance Portal* [online]. 14.04.2011, [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW: <http://www.financeportal.eu/2011/04/14/zeleznice-predpokladaju-v-tomto-roku-stratu-100-mil-eur/>.

Vláda SR schválila program revitalizácie železničných spoločností. Cieľom schváleného programu je zabezpečiť stabilitu v železničnom sektore SR, či už po stránke prevádzkovej, technickej alebo ekonomickej, a to plnením opatrení vyplývajúcich zo schváleného programu pre železničné spoločnosti, ale aj plnením opatrení zo strany štátu, ktoré sú programom revitalizácie definované. Zároveň je cieľom programu zachovať rozvojový potenciál železníc všade tam, kde má využitie železničnej dopravy národohospodársky význam. Pritom navrhované opatrenia predstavujú najzásadnejšiu reformu železníc za posledné obdobie. Základným opatrením programu revitalizácie je nastavený ozdravný plán slovenských železníc, ktorý aj v súlade so schváleným uznesením vlády SR definuje postup, ako plán dosiahnuť a revitalizovať výrazne zadlžený sektor železničnej dopravy. [4]

Ja sa osobne staviam k tomu plánu viac skepticky, pretože podobné akčné plány zo strany vlády SR tu už boli. Je hlavne otázkou, ako sa tejto úlohy zhostí management spoločnosti. Verím, že ušetrené prostriedky a prostriedky získané z EU budú využité čo najefektívnejšie, tak aby poslúžili rozumnému účelu.

1.1.1 TRANSFORMÁCIA ŽELEZNÍC NA SLOVENSKU[5]

V Slovenskej republike je majoritným vlastníkom celej železničnej siete štát, tak isto hlavným prevádzkovateľom služieb vo verejnom záujme sú spoločnosti, ktoré sú vlastnené štátom. *Viď. príloha č. 1 – obrázok siete železníc SR.*

Od roku 2002 podstúpili železnice na Slovensku rozsiahlu transformáciu a rozdelili sa na tri samostatné spoločnosti, ktoré spravujú určité oblasti. Štátne železničné spoločnosti, ktoré pôsobia na Slovensku sú nasledovné:

- **Železnice Slovenskej republiky a.s.** – zabezpečujú prepravné a dopravné služby, ktoré zodpovedajú záujmom dopravnej politiky štátu

[4] KUBINCOVÁ, Soňa. Revitalizácia železničných spoločností. *Železničný semafor* [online]. 2011, 3, [cit. 2011-05-02]. Dostupný z WWW: <www.zsr.sk/buxus/docs//zsemafor/Zsemafor03_2011.pdf>.
[5] *Železnice Slovenskej republiky* [online]. 2008 [cit. 2011-04-14]. O nás - Profil spoločnosti . Dostupné z WWW: <http://www.zsr.sk/slovensky/o-nas/profil-spolocnosti.html?page_id=151>.

a požiadavkám trhu. Hlavnými činnosťami ŽSR je napríklad správa, prevádzka a obsluha železničnej dopravnej cesty, výstavba, úprava a údržba železničných a lanových dráh a ďalšie podnikateľské činnosti zapísané v obchodnom registri.

- **Železničná spoločnosť Slovensko a.s.** – *viď. samostatná kapitola 1. 1. 2.*

- **Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a.s.** – spoločnosť sa zaoberá prevádzkovaním dopravno – prepravných služieb v nákladnej doprave. Ako samostatný subjekt začala pôsobiť až od 1. januára 2005, dovtedy išlo o divíziu spadajúcu pod Železničnú spoločnosť Slovensko.

1.1.2 ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO a. s.

Spoločnosť ako samostatný subjekt pôsobí iba od 1. januára 2002. Čisto osobnou dopravou sa spoločnosť zaoberá od roku 2005, pretože pred týmto obdobím spoločnosť prevádzkovala aj dopravno – prepravné služby v nákladnej doprave. Sto percentným vlastníkom spoločnosti je zatiaľ stále Slovenská republika.

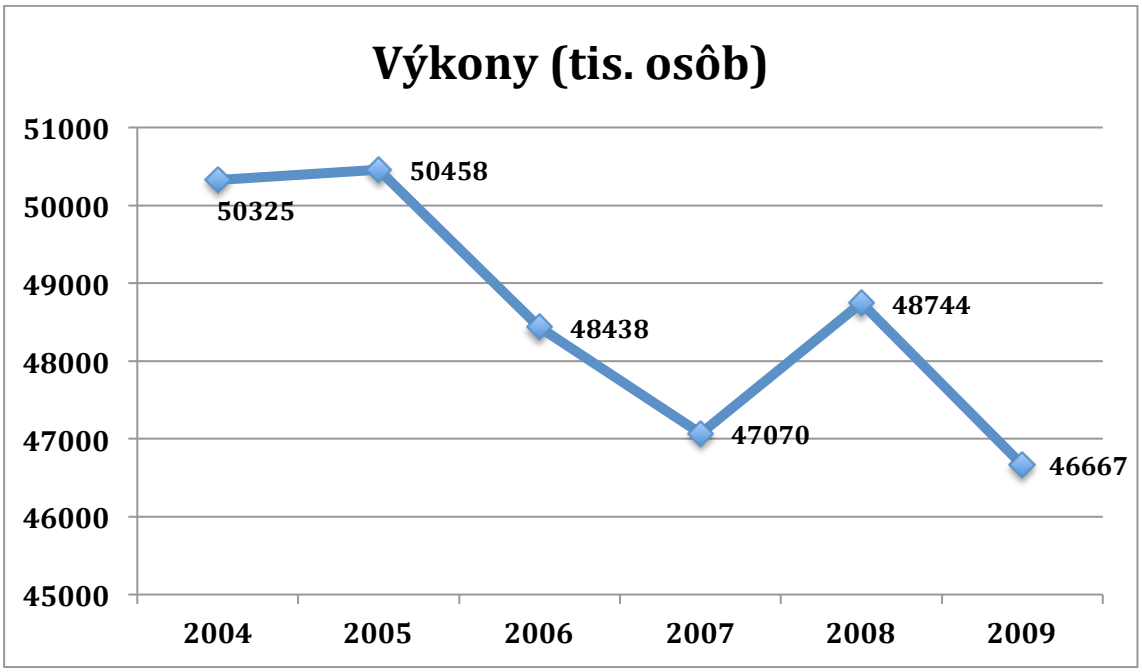
Hlavnou činnosťou tejto spoločnosti je poskytovanie služieb vo verejnom záujme, jednoducho povedané ide prevádzku spojov, predaj cestovných lístkov, prevádzku niektorých súprav vlakov a staníc. Ide o najväčšie poberateľa dotácií zo štátneho rozpočtu na výkony vo verejnom záujme. Dlhú dobu nemala táto spoločnosť žiadnu konkurenciu, ale postupne s rastúcou liberalizáciu trhu v osobnej železničnej doprave sa objavujú prvé spoločnosti, ktoré začnú, dúfam čo najskôr, vyvíjať čo najväčší konkurenčný tlak na ZSSK. Viac sa tejto problematike venujem v samostatnej kapitole *4. 1 Liberalizácia trhu osobnej železničnej dopravy.*

1.1.3 ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO V ČÍSLACH

V nasledujúcej tabuľke a grafoch by som chcel priblížiť v číselnom vyjadrení aké prepravné výkony dosahovala ZSSK v období od roku 2004 do 2009. Počet prepravených osôb má skôr klesajúcu tendenciu. Pokles cestujúcich bude určite spôsobený aj vplyvom šetrenia domácností, ktoré v dôsledku krízy musia šetriť viac než obvykle. Myslím si ale, že železničná doprava na Slovensku stráca na popularite aj kvôli neatraktívnosti cestovania vlakom, pretože mnoho krát na rovnakej trase premáva aj iný druhy dopravy za nižšiu cenu a vo vyššej kvalite.

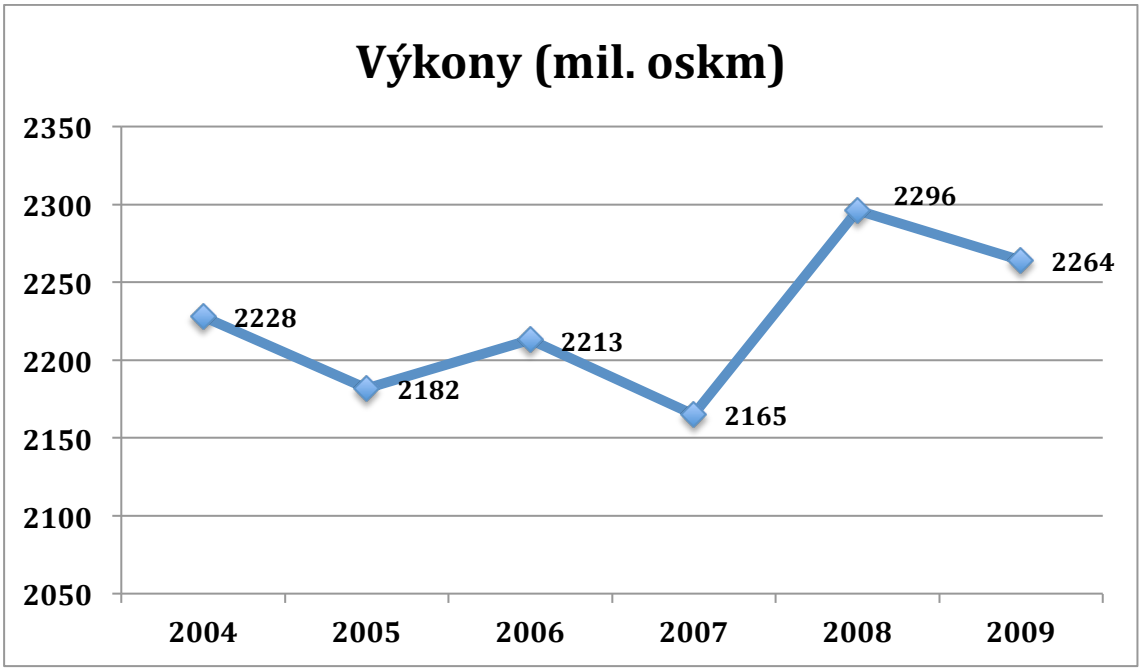
Osobná doprava	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Prepravené osoby (tis. osôb)	50 325	50 458	48 438	47 070	48 744	46 667
Výkony (mil. oskm.)	2 228	2 182	2 213	2 165	2 296	2 264

Tabuľka 1 - Výkony v osobnej železničnej doprave SR[6]



Graf 1 - Prepravené osoby (v tis.) osobná železničná doprava SR[7]

[6] *Štatistický úrad Slovenskej republilky* [online]. 2010 [cit. 2011-04-14]. Železničná doprava. Dostupné z WWW: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=23751>.
[7] zdroj: *autor* (s použitím dát zo ŠÚSR, viď. zdroj č. 9)



Graf 2 - Výkony (v mil. oskm.) osobná železničná doprava SR[8]

1.2 ČESKÁ REPUBLIKA – ČESKÉ DRÁHY

Postup transformácie železníc v Českej republike bol rovnaký ako na Slovenku s jedinou výnimkou a to, že k nej došlo neskôr. Zákon o transformácii ČD rozdelil dráhy na samostatné spoločnosti „České dráhy“ a na „Správa železničnej dopravnej cesty“. Samostatný podnik zaoberajúci sa nákladnou dopravou sa odčlenil od Českých dráh v roku 2007, čím vznikla spoločnosť ČD Cargo.

1.2.1 ČESKÉ DRÁHY A. S. [9]

České dráhy si ako podnik počínajú lepšie než ZSSK. Slovenská železničná spoločnosť dosiahla úspech iba v tom, že sa jej podarilo znížiť plánovanú stratu, ale zato Českým dráham sa podarilo dosť do zisku. Český dopravca uzavrel hospodárenie v roku 2010 so ziskom 9 miliónov Kč (369 tis. Eur) a to i napriek tomu, že na základe dlhodobých zmlúv vlani zaplatili kraje za zaistenie osobnej dopravy o 325 mil. Kč (13,3 mil. Eur) menej než v predchádzajúcom roku.

[8] zdroj: *autor* (s použitím dát zo ŠÚSR, viď. Zdroj č. 9)

[9] *ČD* [online]. 2011 [cit. 2011-05-02]. Tiskové zprávy. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9722/>.

Hospodársky výsledok bol tak ku koncu rok 2010 o 1,072 mil. Kč lepší než v roku 2009.

Takéto dobré výsledky dosiahla spoločnosť hlavne vďaka vnútorným úsporám v oblasti režijných a osobných výdajov, ktoré sa udržali na úrovni roku 2009. Za dobré výsledky sa, ale podpísal aj rast tržieb za prepravu cestujúcich, ktoré medziročne vzrástli takmer o 170 mil. Kč (6,97 Eur). Tento nárast záujmu o osobnú železničnú dopravu zo strany cestujúcich súvisí hlavne s väčším záujmom o cestovanie na dlhšie vzdialenosti, ale aj s cestovaním vlakom všeobecne nakoľko ČD v poslednej dobe masívne modernizovala svoj vozový park a zvyšovala kvalitu služieb.

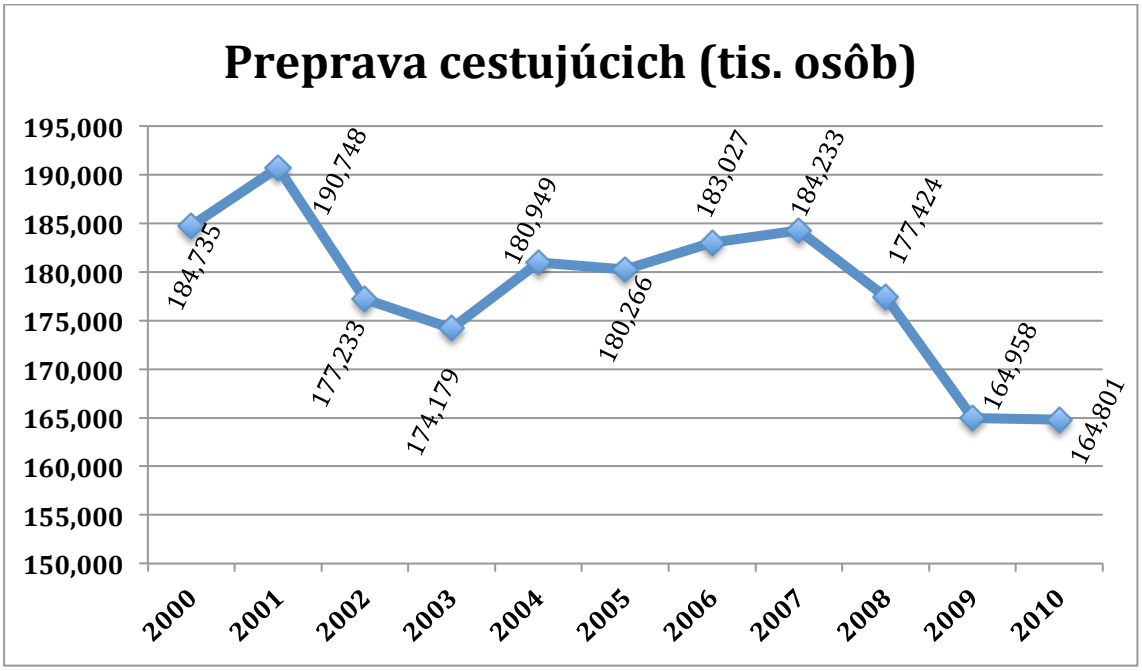
Transparentnosť a dobré hospodárske výsledky sú pritom podmienkou chystaného vstupu ČD na medzinárodný kapitálový trh. V tejto súvislosti už druhým rokom zostavujú ČD účetnú závierku podľa českých a zároveň podľa medzinárodných účtovných pravidiel (IFRS). Emisiou medzinárodných dlhopisov chce český dopravca získať prostriedky na financovanie obnovy vozového parku.

1.2.2 ČESKÉ DRÁHY V ČÍSLACH[10]

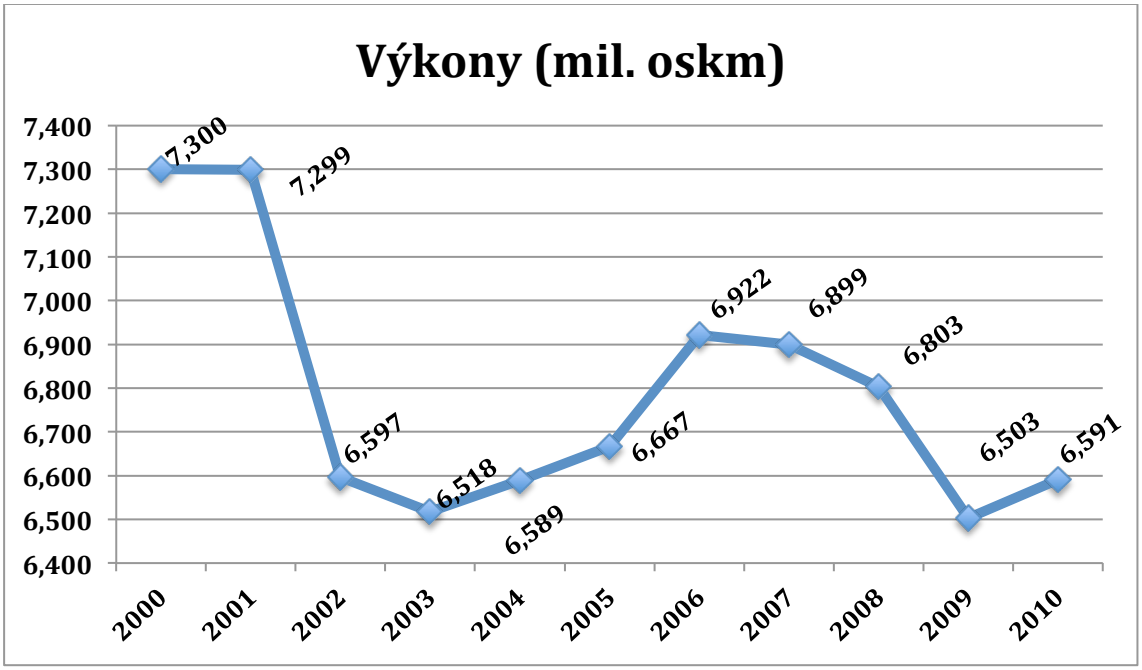
Rok	Preprava cestujúcich (tis. osôb)	Prepravný výkon (mil. oskm.)
2000	184,735	7,300
2001	190,748	7,299
2002	177,233	6,597
2003	174,179	6,518
2004	180,949	6,589
2005	180,266	6,667
2006	183,027	6,922
2007	184,233	6,899
2008	177,424	6,803
2009	164,958	6,503
2010	164,801	6,591

Tabuľka 2 - Výkony v osobnej železničnej doprave ČR

[10] *Český statistický úřad* [online]. 31.3.2011 [cit. 2011-04-14]. Osobní doprava - časové řady. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/i/tab_1_osd/$File/osdcr033111_1.xls>.



Graf 3 - Preprava cestujúci osobnou železničnou dopravou v ČR[11]



Graf 4 - Výkony (v mil. oskm.) v ČR[12]

[11] zdroj: *autor* (s použitím dát zo ČSÚ, viď. zdroj č. 13)
[12] zdroj: *autor* (s použitím dát zo ČSÚ, viď. zdroj č. 13)

2 Legislatíva EÚ v osobnej železničnej doprave[13]

V nasledujúcej kapitole sa zameriam nato aké zmeny nastali v osobnej železničnej doprave po vstupe oboch krajín do Európskej únie. Nakoľko ide o rozsiahlu tému zameriam sa hlavne na ochranu spotrebiteľa.

Európska únia vo svojej globálnej stratégii významne podporuje železničný sektor a železničná osobná doprava zohráva dôležitú úlohu na dopravnom trhu v národnom a medzinárodnom meradle. Interoperabilita patrí medzi základné piliere tvoriaceho sa európskeho integrovaného železničného dopravného systému. Prejavujúce sa globálne klimatické zmeny zvýrazňujú dôležitý faktor nízkeho zaťaženia životného prostredia železničnou dopravou.

Európsky parlament je zástancom väčšej konkurencie v oblasti železníc, pretože poslanci dúfajú, že zlepšenie železničných služieb prispeje k odklonu od cestnej a leteckej dopravy. EÚ má opodstatnený dôvod k tomu, prečo sa snaží odbremeniť cestnú a leteckú dopravu. Ide hlave o zníženie vyťaženosti ciest a vzdušnému priestoru, pretože železnice predstavuje menšiu záťaž pre životné prostredie ako cestná a letecká doprava. Preprava nákladu a osôb po elektrifikovanej železnici patrí medzi najekologickejšie spôsoby dopravy, ktoré je možné v dnešnej dobe využiť.

Podľa údajov dostupných zo stránok Európskeho parlamentu vyplýva, že železničná doprava už dlhšiu dobu zaostáva za leteckou a cestnou dopravou. [14]

---

[13] *Európsky parlament v akci* [online]. 2004 [cit. 2011-04-19]. Železniční doprava. Dostupné z WWW: <http://www.europarl.europa.eu/highlights/cs/807.html>.

[14] *Konkrétne v nákladnej železničnej doprave došlo k poklesu prepraveného tovaru za obdobie 1970 – 1998 o 12,7% na 8,4% - čo znamená, že po železnice sa prepravuje iba niečo okolo 8% z celkového množstva tovarov. Pre porovnanie v USA zaisťuje železnica až 40% z celkovej nákladnej dopravy. Tak isto osobná železničná doprava zaznamenala v posledných rokoch výrazný pokles v celo európskom meradle.*

Rozvíjať integrovanú celo - európsku železničnú dopravu na európskom trhu, ktorý je roztrieštený na vnútroštátne siete nie je vôbec jednoduché. Medzi hlavné prekážky patrí napríklad technická nezlučiteľnosť rôznych železničných systémov (napríklad vlaky TGV vo Francúzku) a neochota niektorých vlád vystaviť svojich vlastných prevádzkovateľov služieb na železnici vonkajšej konkurencii. Európske spoločenstvo postupne prevádzkovateľom železničných služieb rozširuje možnosti prístupu k sieťam na celom kontinente. Európske spoločenstvo zaviedlo istý stupeň liberalizácie na železniciach a to aj prostredníctvom legislatívnych opatrení, ktorými sa musia riadiť aj železničné spoločnosti na Slovensku a v Česku.

Európska únia si dala záväzok, že do roku 2020 zníži emisie skleníkových plynov aspoň o 20% pod hodnotu z roku 1990. Tento cieľ si EÚ skutočne tvrdo presadzuje a pod hrozbou sankcií vyžaduje od svojich členov, aby plnili stanovený plán. Európske spoločenstvo štedro prispieva na rôzne projekty, ktoré tento cieľ napomáhajú dosahovať. Ako som už spomínal, EÚ má eminentný záujem na tom, aby dostala cestujúcich z ciest do vlakov aj z ekologického dôvodu, preto chce tento typ dopravy zatraktívniť pomocou rýchlejších, pohodlnejších a čistejších vlakov. Okrem toho, že vlak poháňaný elektrinou prispeje k čistejšiemu životnému prostrediu, dôjde aj k úspore nákladov, pretože elektrický pohon je všeobecne lacnejší.

2.1 PRÁVA CESTUJÚCICH V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE[15]

V nasledujúcej kapitole by som chcel detailnejšie rozobrať ako je obyčajný cestujúci chránený nariadeniami EÚ a aj priblížiť ako funguje teória v praxi. Všetky teoretické poznatky som preskúmal priamo v prevádzkach dopravcov osobnej železničnej dopravy na Slovensku aj v Českej republike. Najviac som sa zameral na odškodnenie cestujúceho. Nariadenia a praktické zistenia rozoberiem spoločne pretože sú platné rovnako pre Českú aj Slovenskú republiku.

[15] *Európske spotrebiteľské centrum* [online]. 2009 [cit. 2011-04-18]. Cestovanie vlakom. Dostupné z WWW: <http://www.esc-sr.sk/%28S%28av5cexa1e5a0nx452bsrpme5%29%29/cestovanie-vlakom-13.aspx>.

Tretí legislatívny balík o železniciach z dielne Európskeho únie, otvoril trh pre medzinárodnú osobnú železničnú dopravu a takisto podľa tzv. „nariadenia o verejných službách“ lepšie stanovil právny a finančný rámec pre udeľovanie verejných zákaziek na služby spojené s vnútroštátnou dopravou, čím sa zabezpečila dobrá kvalita za peniaze občanov za služby verejnej dopravy všade v Európe.

Na základe nariadenia 1371/2007, ktoré upravuje práva a povinnosti cestujúceho v železničnej doprave sú v Európe platné spoločné minimálne pravidlá, a to napríklad v prípade meškania alebo zrušenia vlaku. Samozrejme takéto nariadenie nemá opodstatnenie pre cestujúceho, ktorý o takomto práve nevie, alebo nevie ako si ho môže uplatniť. Preto sú železničné podniky povinné informovať cestujúceho o jeho práve a povinnostiach.

2.1.1 PRÁVA CESTUJÚCICH SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU[16]

Jednou z oblastí, ktoré toto nariadenie upravuje sú cestujúci so zdravotným postihnutím alebo so zníženou pohyblivosťou. Hlavnou ideou tejto časti nariadenia je, aby aj cestujúci so zníženou pohyblivosťou mohli cestovať porovnateľným spôsobom ako ostatní občania. Železničné spoločnosti a spoločnosti zabezpečujúce prevádzku vlakových staníc musia zabezpečiť prístup k doprave zdravotne postihnutým osobám a osobám so zníženou pohyblivosťou, vrátane napríklad starších osôb. Pri kúpe cestovného lístka je povinnosťou na požiadanie dostať informáciu o dostupnosti železničných služieb, o podmienkach prístupu a daných dôvodoch.

Každý človek so zdravotným postihnutím a so zníženou pohyblivosťou musí dostať bezplatnú pomoc vo vlaku a pri nastupovaní a vystupovaní. Táto služba má, ale určite podmienky za akých je poskytovaná. Cestujúci, ktorí majú

---

[16] *Európske spotrebiteľské centrum* [online]. 2009 [cit. 2011-04-18]. Cestovanie vlakom. Dostupné z WWW: <http://www.esc-sr.sk/%28S%28av5cexa1e5a0nx452bsrpme5%29%29/cestovanie-vlakom-13.aspx>.

záujem a služby podobného charakteru musia o ne požiadať, a to najmenej 48 hodín pred tým, ako je pomoc takejto osobe potrebná. Ďalšou podmienkou je, že tieto osoby by mali prísť aspoň hodinu pred udaným časom odchodu alebo v čase, kedy sa všetci cestujúci majú odbaviť, ak nie je čas stanovený, najneskôr 30 minút pred uverejneným časom odchodu.

2.1.1.1 FUNGOVANIE NARIADENIA V PRAXI – PRÁVO CESTUJÚCEHO SO ZNÍŽENOU POHYBLIVOSŤOU

Snažil som sa preskúmať ako by toto nariadenie fungovalo v praxi. Bol som milo prekvapený. Jediné čo musí cestujúci urobiť preto, aby mu bola pomoc poskytnutá je o to požiadať aspoň 48 hodín pred odchodom vlaku, presne ako ustanovuje nariadenie. Potrebné je, aby cestujúci, ktorý má o pomoc záujem uviedol svoje osobné údaje, telefónne číslo a tak isto aj meno a číslo sprievodnej osoby. Je potrebné ešte poznamenať, že jedna z dôležitých podmienok je, že osoba so zdravotným postihnutím nemôže cestovať osamote a vždy musí cestovať so sprievodnou osobou. Zamestnanec železníc by následne túto žiadosť posunul ďalej, s tým že poverená osoba bude čakať na konkrétnom nástupišti, na cestujúceho.

2.1.2 PRÁVA CESTUJÚCICH NA INFORMÁCIE V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE[17]

Podľa nariadenie musia byť cestujúci v železničnej doprave v Európe informovaní komplexne a v čo najvhodnejšej forme. Mimoriadnu pozornosť je potrebné klásť potrebám ľudí s poškodením sluchu alebo zraku. A to napríklad:

- Ktorá cesta je najrýchlejšia a najlacnejšia.
- Bude jazda prerušená alebo bude vlak meškať (napr. výluka, nehoda na trati atď.).
- Ktoré služby sa ponúkajú vo vlaku.
- Ako sa volá nasledujúca stanica.

[17] *Európske spotrebiteľské centrum* [online]. 2009 [cit. 2011-04-18]. Cestovanie vlakom. Dostupné z WWW: <http://www.esc-sr.sk/%28S%28av5cexa1e5a0nx452bsrpme5%29%29/cestovanie-vlakom-13.aspx>.

- V prípade že má vlak meškanie tak aké, a kedy je možno predpokladať príchod.
- Aké sú hlavné prípoje.

2.1.2.1 FUNGOVANIE NARIADENIA V PRAXI – PRÁVO CESTUJÚCEHO NA INFORMÁCIE

V oblasti informovania cestujúcich si myslím, že nastal výrazný pokrok a cestujúci majú aj vďaka moderným technológiám ľahší prístup k informáciám spojených s železničnou dopravou. Kedysi sa používali cedule s cieľovou stanicou vlaku, umiestnené zvonku na boku vozňa, ktoré sa podľa potreby fyzicky vymieňali. Toto je, ale už čiastočne minulosťou a vo vlakových súpravách vyššej kvality nájdeme moderné grafické zobrazovacie systémy z ktorých sa dozvieme všetky potrebné informácie. Tak isto sa obe spoločnosti snažia v čo najväčšom rozsahu využívať audiovizuálny systém, ktorý je súčasťou mnohých súprav, ide o jednoduchú a lacnú formu, ktorou je možné informovať čo najefektívnejšie.

Neoddeliteľnou súčasťou dnešnej modernej doby je internet. Na webových stránkach je možné takmer v reálnom čase získať informácie o aktuálnej polohe vlaku, meškaní a histórii o meškaní daného spoja. V oboch krajinách sú tieto informácie prepracované a zobrazované v dostatočnom rozsahu, stránky sú veľmi prehľadné, takže bežný užívateľ sa jednoducho dopracuje k potrebným informáciám. *(viď. Príloha č. 7 a Príloha č. 8)*

2.1.3 S BICYKLOM DO VLAKU[18]

Železničné spoločnosti sú povinné umožniť cestujúcim priniesť si so sebou do akéhokoľvek vlaku bicykle, ak je s nimi možné ľahko manipulovať, nemá to nepriaznivý vplyv na železničné služby a podmienky vo vozni to umožňujú.

[18] *Európske spotrebiteľské centrum* [online]. 2009 [cit. 2011-04-18]. Cestovanie vlakom. Dostupné z WWW: <http://www.esc-sr.sk/%28S%28av5cexa1e5a0nx452bsrpme5%29%29/cestovanie-vlakom-13.aspx>.

2.1.3.1 FUNGOVANIE NARIADENIA V PRAXI – S BICYKLOM DO VLAKU

Ak by mal cestujúci záujem prepravovať vlakom bicykel, je to možné tak ako to ustanovuje nariadenie EÚ, ale existujú isté výnimky, ktoré je cestujúci povinný rešpektovať. Ide napríklad o špeciálne typy vlakov IC, EC, Ex kde je povinná rezervácia pre bicykle. Celkovo, ale železnice nekladú cestujúcim s bicyklom prekážky, cena za povinnú rezerváciu je 15 Kč v Českej republike a 0,66 Eur na Slovensku.

2.1.4 ZRUŠENIE ALEBO MEŠKANIE VLAKU[19]

Táto časť sa bude týkať asi najväčšieho množstva cestujúcich, nakoľko ide o najčastejšie situácie, ktoré sa môžu na železnici vyskytnúť. Ako som sa dozvedel vo svojom experimentom skúmaní železnice na Slovensku a v Česku majú v tomto nariadení isté výnimky čo sa vnútroštátnej dopravy týka. Podniky sú povinné plne rešpektovať iba nariadenia týkajúce sa medzinárodnej dopravy.

V prípade minimálne jednohodinového meškania, ma cestujúci možnosť voľby a to:

- Úhrada plnej ceny cestovného lístka alebo jeho časti z neuskutočnenej cesty, aj za časť už uskutočnenú, ak cesta už zmysel vzhľadom na pôvodný plán cestujúceho. Okrem toho má v tomto prípade cestujúci nárok na najbližšiu možnú spiatočnú cestu do pôvodného miesta odchodu.
- Pokračovaním v ceste alebo najbližším možným presmerovaním do cieľovej destinácie za porovnateľných podmienok alebo v neskoršom dátume do cieľovej destinácie podľa toho, ako to vyhovuje cestujúcemu.

V prípade, že cestujúci aj napriek meškaniu pokračuje vo svojej ceste, má nárok na náhradu škody.

---

[19] *Európske spotrebiteľské centrum* [online]. 2009 [cit. 2011-04-18]. Cestovanie vlakom. Dostupné z WWW: <http://www.esc-sr.sk/%28S%28av5cexa1e5a0nx452bsrpme5%29%29/cestovanie-vlakom-13.aspx>.

Minimálna náhrada za meškanie je:

- 25% ceny cestovného lístka za meškanie 60 až 119 minút
- 50% ceny cestovné meškanie od 120minút

Dôležité: **Za určitých podmienok NEMÁ cestujúci nárok na náhradu škody, napríklad ak bolo zrušenie, meškanie alebo zmeškanie prípoja spôsobené okolnosťami, ktorými dopravca napriek vynaloženému úsiliu v danom prípade nemohol zabrániť.** V praxi môže ísť napríklad o prírodné vplyvy.

Spoločnosť má povinnosť informovať cestujúceho o meškaní alebo zrušení vlakov, len čo sú tieto informácie k dispozícií. V prípade minimálne jednohodinového meškania musia byť cestujúcim bezplatne ponúknutá strava a občerstvenie v primeranom pomere k dobe čakania. V prípade, keď je v dôsledku omeškania nevyhnutná pobyt na jednu alebo viac nocí, musí železničná spoločnosť okrem toho bezplatne ponúknuť hotel alebo iné ubytovanie ako aj dopravu medzi železničnou stanicou a miestom ubytovania. Ak je vlak zablokovaný na trati, železničná spoločnosť musí zabezpečiť dopravu z vlaku na železničnú stanicu, do náhradnej východiskovej stanice alebo cieľovej stanice spoja, ak je to prakticky možné. Ak železničný spoj nemôže ďalej pokračovať v ceste, železničná spoločnosť zabezpečí pre cestujúceho čo najskôr náhradný dopravný spoj.

2.1.4.1 FUNGOVANIE NARIADENIA V PRAXI – ODŠKODNENIE CESTUJÚCIH

Je dôležité rozlišovať medzi vnútroštátnou a medzinárodnou prepravou. V prípade vnútroštátnej je to veľmi jednoduché, pretože ako som sa dozvedel pravidlá z nariadenie EU neplatia na vnútroštátnu dopravu v plnom rozsahu tak ako v prípade medzinárodnej dopravy. Cestujúci má nárok na reklamáciu, ktorú môže podať písomne alebo osobne v stanici dopravcu. Odškodnenie sa ďalej riadi podľa individuálnych interných predpisov dopravcov.

Čo sa týka odškodnenia v rámci medzinárodnej prepravy, cestujúci má nárok na odškodnenie vo výške 25% z cestovného uvedeného na cestovnom doklade, v prípade ak docestuje do cieľovej stanice s meškaním od 60 do 119 minút. V prípade omeškania o 120 a viac minút má cestujúci nárok na odškodnenie vo výške 50% z cestovného na cestovnom doklade.

V praxi to funguje tak, že cestujúci si vyžiada potvrdenie o meškaní vlaku od sprievodcu priamo vo vlaku, alebo od predajcu v stanici. Následne mu bude poskytnutý formulár „Žiadosť o odškodnenie“ (viď. ukážky žiadostí zo Slovenskej republiky príloha č. 3 a, príloha č. 4 pre Českú republiku) kde cestujúci vyplní svoje osobné údaje a priloží originály cestovných dokladov. Následne bude žiadosť ďalej postúpená príslušnému oddeleniu daného prepravcu. Je, ale otázne podľa čoho a ako sa budú dopravcovia rozhodovať, podmienky za akých má cestujúci nárok na odškodnenie sú síce jasné, ale dopravca sa vždy môže vyhovoriť na príhodné vplyvy.

3 CENY A CENOTVORBA[20]

Cestovné je v oboch krajinách regulované štátnymi orgánmi, ktoré priamo podliehajú Českým dráham alebo Železničnej spoločnosti Slovensko. Cestovné vo verejnej doprave je obvykle dopredu stanovené tarifou. Tarify spravidla vyhlasuje dopravca, v niektorých prípadoch, hlavne ak ide o dotovanú dopravu alebo o dopravu k nej je potrebná špeciálna licencia či koncesia. Štátny regulačný úrad alebo verejnoprávny či iný objednávateľ dopravy môžu stanoviť reguláciu cien alebo môžu priamo dopravcovi uložiť podmienku, aký tarif musí používať.

Pokiaľ ide o cenovú reguláciu v oblasti dopravy, sú tu uplatňované princípy liberalizácie cien. Výnimku tvoria iba prípady uplatnenia verejného záujmu, kedy sa zohľadňuje sociálna únosnosť alebo keď sa posudzuje snaha o zníženie negatívnych vplyvov na životné prostredie, prípadne sa jedná o riešenie inej problematiky. Dopravci môžu v rámci svojej cenovej politiky poskytovať rôzne zľavy alebo prirážky, nesmie sa však jednať o dumpingové ceny, ani o zneužitie dominantného postavenia. Tarifná politika vo verejnej doprave má za ciel optimalizovať využívanie dopravných prostriedkov, znížiť využívanie individuálnej automobilovej dopravy v mestách, zlepšiť ekonomickú situáciu dopravcov a tým aj znížiť potreby dotácii.

3.1 SLOVENSKÁ REPUBLIKA

Na Slovenku je pre oblasť určovania ceny vytvorený samostatný úrad, presnejšie *„Úrad pre reguláciu železničnej dopravy“*. Tento úrad každoročne aktualizuje *„Výnosom o regulácii cestovného v železničnej doprave“*. Tento výnos obsahuje vo svojej prílohe tarifnú tabuľku podľa ktorej sa určuje výška základného cestovného v závislosti na tarifnej vzdialenosti. Len pre príklad uvediem čo to v praxi znamená, na vzdialenosť 1- 5 km zaplatí cestujúci 0,26 Eur (6,30 Kč),

[20] JAVŮRKOVÁ, L. *Projevy monopolního chování u integrovaných dopravních systémů* [online]. Brno : Masarykova univerzita, 2007. 95 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Dostupné z WWW: <http://is.muni.cz/th/76131/esf_m/Monopol_IDS.doc?lang=cs>.

vzdialenosť 6 – 10 km bude stáť cestujúceho 0,40 Eur (9,60 Kč) atď.; (plnú tarifnú tabuľku uvádzam v *prílohe č. 5 – Tarifná tabuľka železníc SR*). Je ešte potrebné dodať, že ide iba o tzv. základné cestovné čo znamená, že v skutočnosti by sa mohlo stať, že by cestujúci musel uhradiť aj prípadne poplatky na viac ako napríklad povinná rezervácia vo vybraných vlakoch vyššej kvality, alebo rýchlikový príplatok pri určitých spojoch a mnoho ďalších. V mojej práci sa zaoberám iba základným cestovným nakoľko tarifný poriadok Železničnej spoločnosti Slovensko je veľmi rozsiahly a obsahuje mnoho výnimiek.

V dôsledku poklesu počtu cestujúcich o 2% v roku 2010 Železničná spoločnosť pôvodne uvažovala aj o tom, že by navrhla Úradu pre reguláciu železničnej dopravy, aby sa maximálna výška základného cestovného a osobitné cestovné za dopravné služby v železničnej doprave pre obdobie 2011 zvýšila. Ako som už spomínal výška maximálneho základného cestovného sa riadi výnosom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy aktualizovanou verziou č. 5/2010, ktorý okrem iného hovorí o tom, že maximálna výška základného cestovného ostala v pôvodnom stave ako bola v roku 2010

3.2 ČESKÁ REPUBLIKA

Cenová regulácia v ČR sa riadi úplne inými pravidlami ako na Slovensku (pre ukážku a porovnanie uvádzam ukážku tarifnej tabuľky v *prílohe č. 6 – Tarifná tabuľka (neúplná) Českých dráh*). V Českej republike určuje podmienky tarifu Ministerstvo financií ČR. Tarif je upravovaný výmerom. Aktuálny *„Tarif Českých drah pro vnitrostátni přepravu cestujících a zavazadel“* bol aktualizovaný zmenou č. 5.

Tarifné podmienky sú podobné ako na Slovensku, rozdiel je ale v tom že nie sú stanovené intervaly napríklad 1 – 5 km, ale pre každý kilometer je samostatne určená sadzba. A teda za 1 km si cestujúci zaplatí 8 Kč (0,33 Eur), za 2km je to 10Kč (0,41 Eur) atď.

České dráhy tak isto museli bojovať s výpadkom v tržbách a s úbytkom cestujúcich, tým pádom tiež uvažovali o zdražení základného cestovného. Nakoniec sa tak isto rozhodli nepodstúpiť tento nepopulárny krok a namiesto toho boli obmedzené rôzne zľavy. Obmedzenie, ale nebolo tak rozsiahle, aby nejakým spôsobom výrazne zasiahlo obyčajného cestujúceho.

3.3 POROVNANIE CIEN CESTOVNÉHO NA VYBRANÝCH ÚSEKOCH

V nasledujúcej tabuľke uvádzam rozdiely v cenách za cestovné na vybraných úsekoch. Cenový rozdiel je vždy uvedené Česko vs. Slovensko. Vlaky som vyberal tak, aby šlo o rovnaké typy vlakov (os, Ex, IC) v oboch krajinách.

20km – ROZDIEL 13,50 Kč – 0,55 Eur	
Praha hl. n. – Říčany	Zvolen – Banská Bystrica
33 Kč / 1,35 Eur	19,5 Kč / 0,80 Eur
104km – ROZDIEL 10,70 Kč 0,44EUR	
Praha hl. n. – Pardubice	Bratislava – Podhájska
135kč / 5,54 Eur	124,30 Kč / 5,10 Eur
445km – ROZDIEL 91,10 Kč – 3,75 Eur	
Děčín hl. n. – Břeclav	Bratislava – Košice
542 Kč / 22,24 Eur	450,90 Kč / 18,50 Eur

Tabuľka 3 - Porovnanie cien cestovného na vybraných úsekoch[21]

Prekvapil má taký výrazný rozdiel v cenách cestovného v týchto dvoch krajinách. Osobne si myslím, že zdraženie cestovného na Slovensku je iba otázkou krátkej doby. Slovenské železnice každým rokom čelia čoraz väčšiemu konkurenčnému tlaku zo strany iných typov dopravy, ale postupne aj zo strany konkurenčných železničných dopravcov. Železnice na Slovensku budú musieť v dohľadnej dobe súperiť s rastom cien energií na svetových trhoch, poklesom cestujúcich, s klesajúcim záujmom obyvateľstva cestovať vlakom.

[21] zdroj: *IDOS* [online]. 2011 [cit. 2011-04-20]. Internetový jízdní řád. Dostupné z WWW: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>.

Zaujímavosťou je porovnanie našich cien s cenami dopravcov v niektorých krajinách EÚ. Najmenej si za cestu vlakom zaplatí cestujúci za cestu vlakom v Taliansku. Cesta z Verony do Bologne (114 km) stojí „iba“ 185 Kč / 7,6 Eur. V prípade cesty z Nemeckého Mníchova do Augsburgu (62 km) by som za cestovný lístok zaplatil 475 Kč /19,5 Eur. Cestovanie vlakom vo Francúzku stojí 712 Kč v prípade trasy Dijon – Lyon (197km). V rebríčkoch cien za železničnú dopravu určite vedie Anglicko, úsek Londýn – Birminghan (190 km) by cestujúceho stál 1419 Kč / 58,2 Eur a úsek Londýn – Manchester (336 km) neuveriteľných 2006 Kč / 82,8 Eur. Je potrebné zdôrazniť, že cestovné by sa v skutočnosti mohlo mierne líšiť v závislosti na type vlaku a aktuálnych tarifných podmienkach daných krajín.[22]

[22] *zdroj: Infocentrum ZSSK, Zvolen osobná stanica, Slovenská republika.*

4 LIBERALIZÁCIA

4.1 Liberalizácia trhu osobnej železničnej dopravy v ČR a SR

V súčasnej dobe funguje na Slovenku ako jediný dopravca, ktorý dostáva dotácie zo štátneho rozpočtu a prevádzkuje osobnú železničnú dopravu. Ide o štátnu spoločnosť Železničná spoločnosť Slovensko popri ktorej, zatiaľ na Slovenskom trhu nepôsobí žiadny iný súkromný dopravca, ktorý by dosiahol na štátnu dotáciu.

V Českej a Slovenskej republiky sa začínajú objavovať prvé spoločnosti, ktoré vidia obchodnú príležitosť práve v poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Najväčším kandidátom na prvého veľkého konkurenta ZSSK je spoločnosť zo skupiny Student Agency, ktorá má skúsenosti v hromadnej autobusovej preprave. Táto spoločnosť sa dokázala vyprofilovať na kľúčového poskytovateľa služieb hromadnej prepravy osôb. Napriek tomu, že ide o spoločnosť ktorá, má české korene, dostala táto firma svoju prvú veľkú príležitosť práve na Slovenskou.

Od marca 2012 bude medzi Bratislavou a Komárnom jazdiť deväť nových vlakových súprav vyššej kvality. Prevádzkovať ich bude firma RegioJet (*viď logo*[23]), ktorá podpísala s ministerstvom dopravu zmluvu na deväť rokov. Slovensko za prevádzku tejto linky zaplatí ročne približne 7,1 milióna Eur (173 mil. Kč), čo je v priemer o 1,3 milióna Eur (31,7 mil. Kč) menej, ako dnes platí za túto linku štátnej ZSSK.[24] Na prvý pohľad sa síce zdá, že dôjde k ušetreniu, ale nie je tomu úplne tak. V skutočnosti budú náklady o 2,1 mil. Eur (51,2 mil. Kč) vyššie pretože vlaky budú jazdiť častejšie. K ušetreniu dôjde iba pri porovnaní ceny za ktorú, by v rovnakom rozsahu na danom úseku prevádzkovala ZSSK. V prípade prevádzkovania dopravy ZSSK na danom úseku, v rovnakom rozsahu

Obrázok 1 - RegioJet logo

[23] *I-magazín* [online]. 2010 [cit. 2011-05-03]. Železnice. Dostupné z WWW: <http://www.zamosti.cz/tiny/image/Logo_RegioJet_NOVE_CMYK.jpg>.
[24] VALČEK, Adam. Slovensko je pre RegioJet skúškou. *SME* [online]. 7.1.2011, 7, [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW: <http://ekonomika.sme.sk/c/5710881/slovensko-je-pre-regiojet-skuskou.html>.

ako bude RegioJet, by to stálo niečo vyše 8 mil. Eur (195 mil. Kč) ročne.[25] Počas obyčajných dní bude RegioJet voziť ľudí raz za hodinu, v špičke každých 30 minút. Rožne plánuje prepraviť 1,9 milióna cestujúcich. ZSSK prepravila v roku 2009 na tejto trase 700-tisíc cestujúcich, no nejazdila tak často, ako plánuje RegioJet.[18]

Myslím si, že ide o veľký prelom v tejto oblasti, pretože bez tlaku konkurencie nie je monopolná štátna železnica takmer ničím a nikým motivovaná k tomu aby niečo zlepšovala. Ide o malý ale určite významný krok, ktorý zatiaľ veľa asi nezmení, ale ja dúfam, že sa časom sa objavia aj iný seriózny záujemcovia, ktorý budú vidieť priestor na podnikanie práve v tejto oblasti. Každopádne osobnú železničnú dopravu v Českej aj Slovenskej republike čakajú veľké zmeny.

Spoločnosť RegioJet bohužiaľ v Českej republike nedostala takú príležitosť ako na Slovensku. Spoločnosť sa v roku 2009 uchádzala v tendry na prevádzku trochu regionálnych v Plzeňskom kraji. Tender bol, ale zrušený ešte pred vyhlásením výsledkov. Kraj namiesto toho predlžil zmluvu s Českými dráhami. Odkazoval sa pritom na uznesenie vlády 1132/2009 a memorandom medzi krajmi a ministerstvom financií a dopravy. Spoločnosť tak zatiaľ nedostala v Českej republike príležitosť spustiť osobnú dopravu na železnici na ostro.

Ministerstvo dopravy ČR nedávno oznámilo, že prestane v decembri 2011 dotovať vlaky medzi Ostravou a Prahou. ČD tak budú ukrátené o stovky miliónov Kč ročne. Podľa ministerstva to je, ale potrebné. Na tejto trase totiž začnú už čoskoro jazdiť i ďalší dopravcovia a štát by nemal nikoho zvýhodňovať. Trať medzi Ostravou a Prahou je pre dopravcov najlukratívnejší v Česku. Spojuje totiž dva najľudnatejšie regióny, takže nemá núdzu o cestujúcich a viac autobusy s na tejto trase nedokážu svojou rýchlosťou vlakom vyrovnať. Preto práve tam dostanú České dráhy konkurenciu. Vlaky nového dopravcu RegioJet začnú jazdiť najneskôr v decembri.[26]

---

[25] PILC, Ľuboš. Štát dá na súkromné vlaky o dva milióny viac. *Pravda* [online]. 23.3.2011, 82, [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW: <http://spravy.pravda.sk/stat-da-na-sukromne-vlaky-o-dva-miliony-viac-fe4-/sk_ekonomika.asp?c=A110323_214122_sk_ekonomika_p01>.

[26] *ČT 24* [online]. 29.4.2011 [cit. 2011-05-03]. Regionální zprávy. Dostupné z WWW: <http://www.ct24.cz/regionalni/122479-cd-budou-mit-na-trase-praha-ostrava-konkurenci/>.

5 PROJEKTY

5.1 ŽELEZNIČNÉ PROJEKTY TÝKAJÚCE SA SLOVENSKEJ REPUBLIKY[27]

Železničná spoločnosť Slovensko sa v súčasnosti nachádza v neľahkej finančnej situácii a vynakladá maximálne úsilie pre zabezpečenie všetkých základných funkcií. V minulých rokoch riešila modernizáciu parku mobilných prostriedkov z vlastných zdrojov a z úverových zdrojov. V roku 2011 je povinná ZSSK začať výrazne splácať záväzky (20 mil. Eur / 487,5 mil. Kč). Na splácanie budú najnáročnejšie roky 2014 (28,8 mil. Eur / 702 mil. Kč), 2015 (34,6 mil. Eur / 843 mil. Kč). S prihliadnutím na túto skutočnosť nie je možné v najbližších rokoch uvažovať s využitím iba vlastných zdrojov na rozvojové investičné projekty. Vzhľadom na súčasný stav úverovej zaťaženosti ZSSK sa javí ako veľmi reálna cesta obnovy parku koľajových vozidiel využitím fondov EÚ (ERDF), štátnej investičnej podpory a investičných zdrojov ZSSK. Je potrebné riešiť rozvoj mobilného parku vozidiel takým spôsobom v rámci časového rozloženia jednotlivých projektov, aby bolo možné od roku 2011 zvládnuť splácanie úverov spoločnosťou, ale aby zároveň ZSSK bola schopná vykonávať plnohodnotne funkciu operátora.

Návrh modernizácie a rozvoja mobilného parku na obdobie rokov 2008 – 2010 (2012) spracovaný na základe technickej potreby, navrhuje investovať do jeho rozvoja. Tri projekty s účasťou Európskeho fondu regionálneho rozvoja (ERDF) objem 47,5%, s investičnou štátnou podporou objem 47,5% a s vlastnými zdrojmi objem 5% s celkovým predpokladaným rozpočtom 207 mil. Eur (5 mld. Kč) na nákup nových prímestských a medziregionálnych mobilných prostriedkov, čo v rámci celkových verejných zdrojov predstavuje podiel ERDF 50% a podiel štátneho rozpočtu taktiež 50%. Takto navrhnuté financovanie je v súlade

[27] *Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií* [online]. 2008 [cit. 2011-04-10]. Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. Dostupné z WWW: <http://www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=doprava/zeleznica/MP/vlastnymat.rtf.>

s konečným znením Operačného programu Doprava s pomerom financovania 50:50 (Európsky fond regionálneho rozvoja, ŠR) predmetnej Prioritnej osi 6 – železničná verejná osobná doprava.

Európsky fond regionálneho rozvoja – ERDF	98,7 mil. Eur (2,4 mld. Kč)
spolufinancovanie štátu k ERDF	98,7 mil. Eur (2,4 mld. Kč)
vlastné zdroje, resp. iné zdroje	10,4 mil. Eur (253,5 mil. Kč)

Výstavba železničnej infraštruktúry je financovaná z prostriedkov štátneho rozpočtu cez kapitolu MDVRR SR, vrátane prostriedkov z EÚ.

Vynaložené finančné prostriedky zo ŠR v mil. Eur / mld. Kč

Výstavba (vrátane prostriedkov z EÚ)					**Prevádzkovanie dráhy (skutočne vynaložené)**				
2006	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**
141,6	180,1	91,9	98,1	406,0	95,1	106,6	169,4	136,1	127,8
3,45	4,39	2,24	2,39	9,90	2,32	2,60	4,13	3,32	3,12

Tabuľka 4 - Vynaložené finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu

Tu je potrebné poznamenať, že skutočne vynaložená úhrada nákladov na prevádzku a údržbu železničnej infraštruktúry nepokrýva úplne rozdiel medzi príjmami a ekonomicky oprávnenými nákladmi ŽSR, čo je významnou príčinou vzrastajúcej zadlženosti manažéra železničnej infraštruktúry. Najvýraznejší bol rok 2010 čo sa výstavby týka. Vidíme rapídny nárast vynaložených prostriedkov na výstavbu v roku 2010, bolo to spôsobené hlavne schválením u uvoľnenie zvýšeného objemu finančných prostriedkov z EU.

5.2 MODERNIZÁCIA ZA PODPORY EU

Pri vstupe oboch krajín do Európskej únie muselo byť prijatých mnoho zmien, tak aby predpisy týkajúce sa osobnej železničnej prepravy boli v súlade s EÚ. Išlo hlavne o zmeny týkajúce sa ochrany, bezpečnosti a ekológie. Zmeny, ktoré mohol najviac pocítiť obyčajný cestujúci boli v zmene štandardu cestovania.

Mnohé súpravy museli, byť vyradené z prevádzky pretože nespĺňali normy EU alebo niektoré vozne prvej triedy museli zmeniť označenie na druhú pretože nespĺňali štandard aký sa od prvej očakáva.

Pravidelne využívam služby oboch dopravcov a teda si myslím že mám dostatok skúseností nato aby som z pohľadu zákazníka dokázal dostatočne posúdiť kvalitu ktorá je týmito dopravcami poskytovaná. Využívam všetky formy ktoré osobná železničná doprava ponúka, lôžkové vozne, ležadlové vozne, vozne 1. Triedy a jedálenské vozne.

Bohužiaľ musím konštatovať, že väčšina vlakových súprav, ktoré brázdia koľajnice Slovenskej republiky sú dlhodobo morálne aj fyzicky zastarané. Kultúra cestovania sa zlepšuje len veľmi pomaly. Udržiavanie týchto koľajových vozidiel je veľmi nákladne a náročné na časté opravy. Bohužiaľ v súčasnosti nie je priestor pre masívnu modernizáciu koľajových vozidiel. Prostriedky ktoré sú v súčasnej dobe vynakladané na koľajové vozidla majú skôr charakter udržania týchto prostriedkov v prevádzkyschopnom režime. V Českej republike pozorujem práve opačný trend. Investície do infraštruktúry a modernizácie sú pre obyčajného užívateľa značnejšie ako na Slovensku.

5.3 VÝZNAMNÉ ŽELEZNIČNÉ PROJEKTY EU TÝKAJÚCE SA ČESKEJ REPUBLIKY[28]

5.3.1 PROJEKTY č. 22: ŽELEZNIČNÁ OSA Atény – Sofia – Budapešť – Viedeň – Praha – Norimberg/Drážďany/Linz

Projekt európskej železničnej siete číslo 22 zahrňuje dokončenie I. tranzitného železničného koridoru v oblasti Interoperabilita a modernizácia železničných uzlov, ďalej postupná modernizácia III. a IV. tranzitného železničného koridoru. V rámci prvého koridoru sa pripravuje vybudovanie *ERTMS/ETCS*

[28] KOCOUREK, Vojtech. *Rozvoj železnice v ČR v návaznosti na novou dopravní politiku ČR* [online]. Praha : MDČR, 2.6.2006 [cit. 2011-04-08]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/1B5F108C-5A83-4FA3-B816-2E2441485162/0/Rozvoj_zeleznice_v_CR.pdf>.

(Európsky vlakový zabezpečovací systém) úrovne 2 a určité úpravy prevažne železničných uzlov a staníc (niektoré boli už s pomocou EU realizované – Děčín alebo Choceň). Okrem západného úseku tretieho koridoru Praha – Plzeň – Cheb sa podarilo do projektu číslo 22 doplniť aj južnú časť štvrtého koridoru Praha – Horné Dvořište, ktorá bude investične veľmi náročná. Práve tu sa počíta s významnou finančnou spoluúčasťou EU.

5.3.2 PROJEKT č. 23: ŽELEZNIČNÁ OSA – Gdansk – Varšava – Brno/Bratislava - Viedeň

V projekte európskej železničnej siete číslo 23 potom pôjde o dokončenie II. tranzitného železničného koridoru vrátane interoperability a železničných uzlov a modernizácie trate Brno – Přerov. Na druhom domácom koridore okrem splnenia podmienok interoperability zostali k rekonštrukcii železničné uzly, predovšetkým Přerov a Břeclav. Naopak, podarilo sa už zrekonštruovať železničný uzol Bohumín. Súčasťou projektu číslo 23 je taktiež trať Brno – Přerov, ktorá prejde významnou modernizáciou, čím umožní podstatné skrátenie jazdných dôb a zvýši kapacitu tejto významnej diaľkovej spojnice.

5.4 UDRŽATEĽNÝ ROZVOJ DOPRAVY

- Problematika udržateľného rozvoja je jednou z priorít EU I OECD.
- Globálnym cieľom dopravnej politiky je vytvoriť podmienky pre zaistenie kvalitnej dopravy zameranej na iné ekonomické, sociálne a ekologické dopady v rámci princípov udržateľného rozvoja a položiť reálne základy pre naštartovanie zmien proporcií medzi jednotlivými druhmi dopravy.

5.5 HLAVNÉ CIELE DOPRAVNEJ POLITIKY V OBLASTI ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY

- dokončiť proces transformácie železničného sektoru, vyžadovať a kontrolovať dôsledné naplňovanie zákonných pravidiel o nediskriminačnom a transparentnom prideľovaní kapacity železničnej dopravnej cesty a udeľovanie licencií železničným dopravcom

- zaistiť rozvoj železničnej siete s ohľadom na medzinárodné záväzky a súdržnosť regiónov
- -zavádzať bezpečnostné pravidlá podľa TSI, modernizácia a zavádzanie zabezpečovacieho zariadenie a zvyšovanie bezpečnostných parametrov na prejazdoch
- transponovať do právneho poriadku železničnú legislatíve ES obsiahnutú v druhom a tretom železničnom balíčku
- znížiť hlukovú záťaž vyvolanú železničnou prevádzkou tam, kde presahuje limity stanovené zákonom.
- na základe komplexného posúdenia využiteľnosti jednotlivých tratí regionálnych železníc, zvážiť zmenu vlastníka tratí (privatizácia, prevod na kraj), následne po prípadnej zmene vlastníka zaistiť zmenu financovania infraštruktúry, aby nedochádzalo k odnímaniu infraštruktúry ich dopravným funkciám.
- V prípadoch nevyužívanej, neperspektívnej a nepotrebnej kapacity železničnej infraštruktúry v rovnakých podmienkach jej využívania s inými druhmi dopravnej infraštruktúry neodnímať železničnej infraštruktúre dopravnú funkciu a zaistiť jej prevádzku v obmedzenom rozsahu poprípade zaistiť zmenu dopravnej funkcie napríklad využitím infraštruktúry pre cyklotrasy.

5.6 MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

- modernizácia III. a IV. tranzitného železničného koridoru
- rekonštrukcia nekoridorových tratí
- obnovenie niektorých cezhraničných spojení
- vysokorýchlostné trate
- interoperabilita

5.7 HLAVNÉ ZÁMERY DOPRAVNEJ POLITIKY V ŽELEZNIČNEJ DOPRAVE

- vytvoriť trasy s prednostným využitím pre osobnú dopravu – diaľkovú a prímestskú
- vytvoriť trasy s prednostným využitím pre nákladnú diaľkovú dopravu so zachovaním osobnej dopravy regionálneho charakteru
- pokračovať v príprave vysokorýchlostných tratí
- dokončiť modernizáciu tranzitných železničných koridorov
- pripravovať podmienky pre napojenie všetkých krajov na kvalitnú železničnú sieť
- posilňovanie cezhraničných väzieb
- vytváranie podmienok pri príprave modernizácie železničnej infraštruktúry pre maximálne využitie dotácií z Fondu súdržnosti a rozvojových fondov EU
- rekonštruovať ďalšie trate zaradené do medzinárodných dohôd (napr. sieť TEN-T, AGC, AGTC) a ďalšie dôležité trate s cieľom zaistiť odporúčané parametre
- pokračovať v programe elektrifikácie tratí
- na ostatných celoštátnych a významných regionálnych tratiach (kde je úloha železnice dôležitá) zabezpečiť uvedenie do nového stavu
- vyhodnotiť koncepciu dopravnej obsluhy letísk a širšej oblasti vrátane návrhu optimálnych koľajových systémov
- zaistiť interoperabilitu a diaľkové riadenie prevádzky ako rozvoj oblasti technológií zaisťujúcich bezpečné riadenie jazdy vlakov, a to v súlade s celoeurópskymi trendmi
- zavádzať technické opatrenia na minimalizáciu vplyvov výstavby na jednotlivé zložky životného prostredia a verejného zdravia

5.8 FINANČNÉ ZDROJE PRE ŽELEZNIČNÚ INFRAŠTRUKTÚRU

- viac - zdrojové financovanie
- SFDI
- fondy EU
- PPP

ZÁVER

Myslím, že som naplnil ciel svojej práce a zhodnotil všetko dôležité čo sa osobnej železničnej dopravy v oboch krajinách týka. Osobná železničná doprava funguje v oboch krajinách v dostatočnej miere. Samozrejme vždy sa nájdu kladné aj záporné stránky, ale v tejto oblasti je v oboch krajinách ešte obrovský priestor na vylepšenia. Verím, že rozbehnuté a plánované projekty sa podarí uskutočniť do zdarného konca. Bol by som rád ak by plán revitalizácie železníc na Slovensku aj skutočne pomohol a splnil ciele, ktoré si určil. V prípade Českej republiky dúfam, že sa čoskoro naostro podarí rozbehnúť rozsiahlejšie projekty liberalizácie.

Bohužiaľ kým dosiahneme úroveň vyspelejších západných krajín tak to ešte potrvá dlhšiu dobu. Nerád, ale predsa musím skonštatovať, že na Slovensku bude potrebné oveľa viac času, energie, trpezlivosti a prostriedkov ako v Česku na dosiahnutie istého „štandardu“, ktorý je možné si vyskúšať na západe.

V tomto sektore vidím obrovský priestor na rozvoj a to v každej oblasti, hlavne v zlepšení kultúry cestovania, v úrovni a rozsahu poskytovaných služieb, v starostlivosti o zákaznícka, v úprave staníc, v rozšírení interoperability, v modernizácií samotnej siete a v mnohých ďalších oblastiach. Preto verím, že v budúcnosti sa podniky prevádzkujúce osobnú železničnú dopravu v oboch krajinách uberú správnym smerom, a tak isto, že osoby zodpovedné za chod spoločností budú uprednostňovať hlave verejný záujem pred svojim vlastným a to najmä formou efektívneho vynakladania zdrojov vyčlenených pre osobnú železničnú dopravu.

VYSVETLENIE POJMOV

PRIEMERNY KURZ[29]

Pre prepočet českých korún na eurá som použil priemerný kurz za rok 2011 = 24,375 Kč / 1,00 Eur stanovený Českou národnou bankou.

INTEROPERABILITA[30]

Ide o schopnosť rôznych systémov vzájomne spolupracovať, poskytovať si služby, dosiahnuť vzájomnej súčinnosti. Prostriedkom, ako interoperabilitu na rôznych úrovniach dosiahnuť, je presné dodržiavanie spoločných štandardov.

OSOBOKILOMETERE[31]

Udávajú veľkosť prepravných výkonov v osobnej doprave. Osobokilometer sa rovná preprave jednej osoby na vzdialenosť jedného kilometra.

---

[29] *Česká národní banka* [online]. 2011 [cit. 2011-04-02]. Kurzy devizového trhu - čtvrtletní průměry. Dostupné z WWW: <http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=EUR>.
[30] PETERKA, Jiří. *Archiv článků a přednášek Jiiřího Peterky* [online]. 2009 [cit. 2011-05-02]. Interoperabilita. Dostupné z WWW: <http://www.earchiv.cz/a92/a239c120.php3>.
[31] *Štatistický úrad SR* [online]. 2007 [cit. 2011-05-02]. Definície. Dostupné z WWW: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=5211>.

PRÍLOHY

ZOZNAM PRÍLOH:

Príloha č. 1 – Obrázok siete železníc Slovenskej republiky **39**

PRÍLOHA Č. 2 – Sieť železníc Českej republiky **40**

PRÍLOHA Č. 3 – Ukážka formuláru Železničnej spoločnosti Slovensko pre potreby odškodnenia **41**

PRÍLOHA Č. 4 – Vzor Formuláru Českých Dráh „ŽÁDOST O ODŠKODNĚNÍ“ **42**

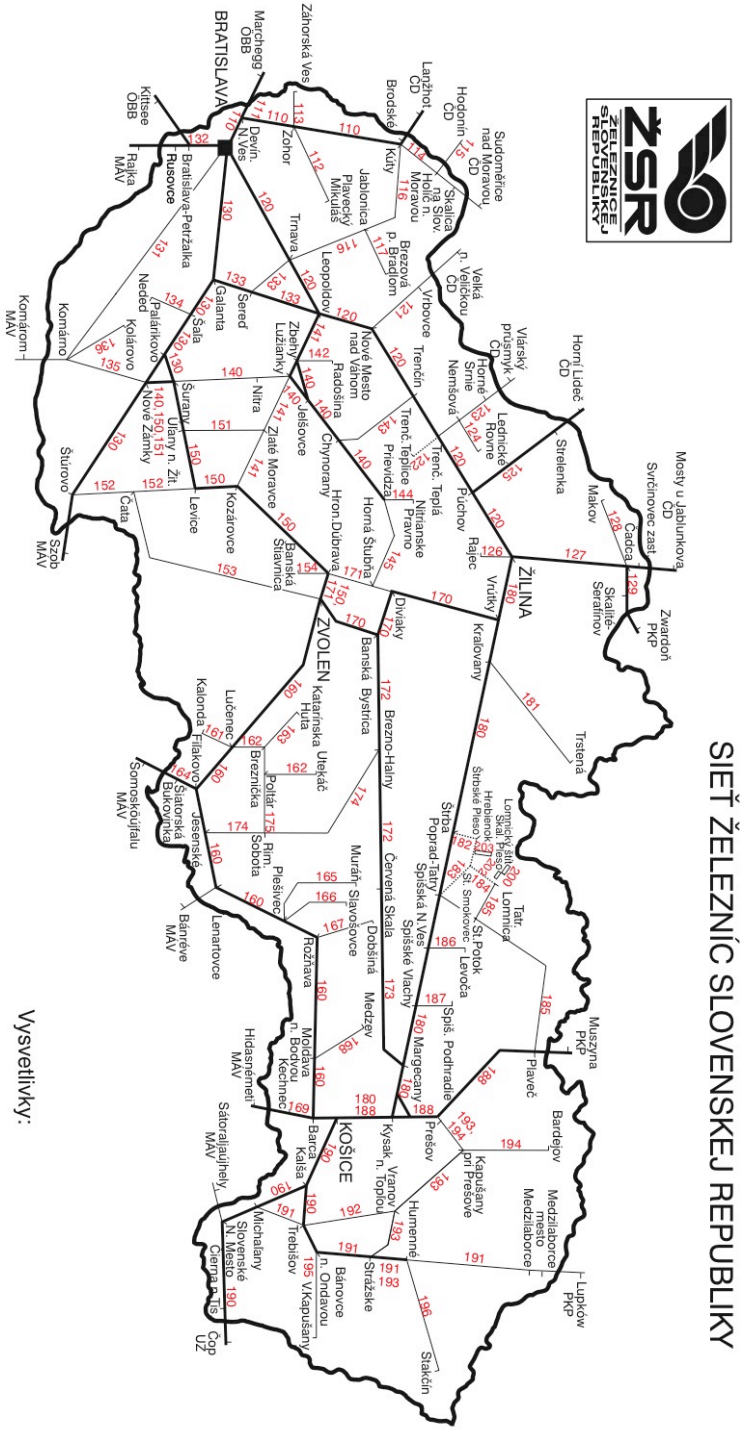
PRÍLOHA Č. 5 – Tarifná tabuľka Železníc SR **43**

PRÍLOHA Č. 6 – Tarifná tabuľka (neúplná) Českých Drah **44**

PRILOHA Č. 7 – On-Line mapa polohy vlakov osobnej dopravy ČD **45**

PRÍLOHA Č. 8 – On-Line mapa polohy vlakov osobnej dopravy ŽSR **45**

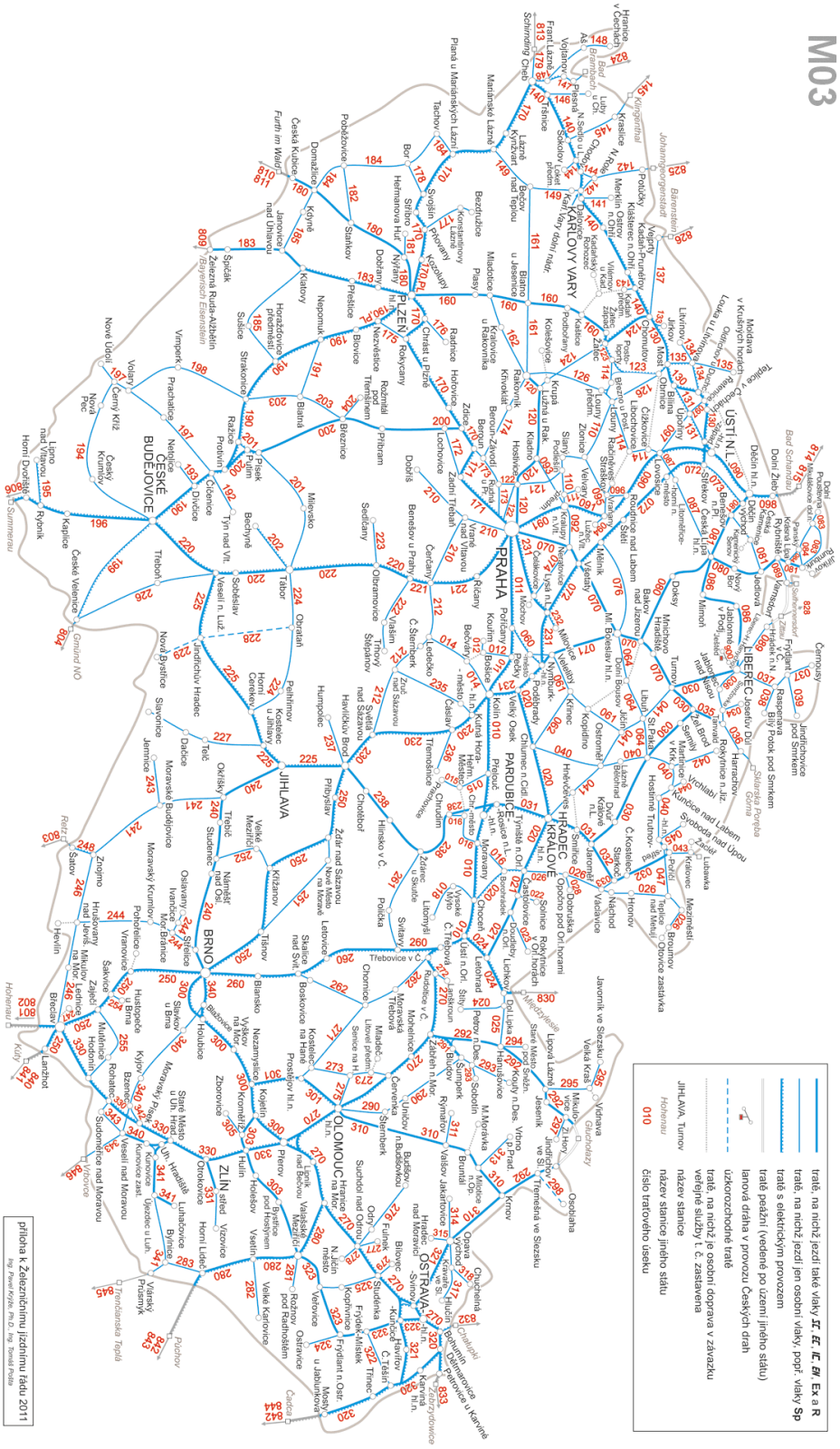
PRÍLOHA Č. 1 – OBRÁZOK SIETE ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY[32]



Obrázok 2 – Sieť železníc Slovenskej republiky

[32] *Železničná spoločnosť Slovensko* [online]. 2008 [cit. 2011-04-14]. Mapa železničnej siete. Dostupné z WWW: <http://www.zssk.sk/fileadmin/dokumenty/slovensko_trate.pdf>.

PRÍLOHA Č. 2 – SIEŤ ŽELEZNÍC ČESKEJ REPUBLIKY[33]



Obrázok 3 - Sieť železníc Českej republiky

[33] *Správa železniční dopravní cesty* [online]. 2009 [cit. 2011-04-14]. Železniční mapy ČR. Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/obrazky/mapy/kjr.gif>.

PRÍLOHA Č. 3 – UKÁŽKA FORMULÁRU ŽELEZNIČNEJ SPOLOČNOSTI SLOVENSKO PRE POTREBY ODŠKODNENIA[34]

ŽELEZNIČNÁ SPOLOČNOSŤ SLOVENSKO

Žiadosť o poskytnutie odškodnenia a náhrady nákladov v medzinárodnej osobnej preprave

Request for Compensation of the Ticket Price and for Refund of the Assistance Costs For International Rail Passenger Transportation

Údaje označené * sú povinné. Žiadosť vyplňujte čiernym alebo modrým perom, krížikom alebo dopísaním údajov v predpísaných kolónkach, nehodiace sa prečiarknite. Data marked with an asterisk * are compulsory. Please fill in the request form with a black or a blue pen using crosses or write the data in the prescribed fields and cross out alternatives that are not relevant.

Žiadam o poskytnutie*/My request concerns *

☐ odškodnenia za meškanie vlaku počas mojej cesty (minimálny čas meškania 60 minút)/compensation for train delay (delay of 60 minutes or more)

☐ náhradu nákladov spojených s:/refund of costs related to:

- ☐ použitím náhradného vlaku,/alternative train service,
- ☐ použitím ubytovania, náhradného dopravného prostriedku (napr. taxi, ...), občerstvenia./ accommodation, alternative transport service (e.g. taxi...), refreshments.

Vaše medzinárodné cestovné doklady a doklady o zaplatení*/Your international travel documents and payment documents*

- ☐ cestovné lístky na jednosmernú cestu, na obojsmernú cestu č./ travel documents for a single journey, for a return journey No. .....
- ☐ rezervačné doklady č./ reservation documents No. .....
- ☐ doklady za ubytovanie, náhradnú dopravu, občerstvenie/ payment documents for accommodation, alternative transport, refreshments .....

Popis Vašej pôvodne plánovanej cesty (podľa cestovného dokladu) */Your original travel plan (according to your travel document)*

- Nástupná stanica (podľa cestovného dokladu):/ Point of departure (according to your travel document): .....
- Dátum cesty/Travel date / Odchod vlaku/Train departure .....(dd.mm.rrrr/dd.mm.yyyy / hh:mm/hh:mm)
- Cieľová stanica (podľa cestovného dokladu):/ Destination (according to the travel contract/train ticket): .....
- Dátum a čas príchodu vlaku:/ Date and Train arrival: .....(dd.mm.rrrr/dd.mm.yyyy / hh:mm/hh:mm)

Popis skutočne absolvovanej cesty/ Details of your undertaken journey

Meškajúci alebo odrieknutý vlak, ktorý zapríčinil odchýlku od pôvodne plánovanej cesty/Delayed or cancelled train that caused changes in your original travel plan

- Číslo vlaku*:/Train No*: .....
- Čas odchodu (podľa cestovného poriadku):/Scheduled departure: .....(hh:mm/hh:mm)
- Vlak meškal:/The train was delayed: .....

Ostatný použitý vlak:/The last train that you took:

- Číslo vlaku*:/Train No*: .....
- Čas odchodu (podľa cestovného poriadku):/Scheduled departure: .....(hh:mm/hh:mm)

Skutočný čas príchodu do cieľovej stanice podľa ostatného použitého vlaku/Actual arrival at your destination according to the last train that you took

- Dátum príchodu*:/Arrival date*: .....(dd.mm.rrrr/dd.mm.yyyy)
- Čas príchodu*:/Arrival time*: .....(hh:mm/hh:mm)

Osobné údaje/ Personal data

Meno a priezvisko*:/Name and Surname*: .....

Presná adresa*:/Address*: .....

E-mailová adresa, telefón:/ E-mail, tel.: .....

(Číslo účtu a kód banky:/Bank account number and bank code: .....)

Svojím podpisom udeľujem v zmysle zákona č. 428/2002 Z. z. o ochrane osobných údajov v znení neskorších predpisov písomný súhlas na spracovanie mojich osobných údajov za účelom ich evidencie pri uplatnení nárokov na odškodnenie. Zároveň beriem na vedomie, že mám právo kedykoľvek svoj súhlas písomne odvolať a ďalšie práva podľa citovaného zákona. By my signature, I am giving a written consent to process my personal data for the purposes of their evidence when setting up my claim to compensation pursuant to Act No. 428/2002 Coll. on Protection of Personal Data as amended. At the same time, I am aware that I have the right to withdraw my consent in writing as well as other rights pursuant to the above mentioned Act.

Dátum:/Date:..... Podpis cestujúceho:/Passenger's signature:.....

Poradové číslo/No.:	**Centrum predaja/Sales centre:** **Dátum prevzatia/Date of acceptance:**	**Meno a priezvisko/Name and surname:** **Podpis preberajúceho/ Signature of the accepter:**

Obrázok 4 - Vzor formuláru Železničnej spoločnosti Slovensko pre potreby odškodnenia

[34] *zdroj: Infocentrum ZSSK, Zvolen osobná stanica, Slovenská republika.*

PRÍLOHA Č. 4 – VZOR FORMULÁRU ČESKÝCH DRÁH „ŽÁDOST O ODŠKODNĚNÍ“[35]

ŽÁDOST O ODŠKODNĚNÍ

ENTSCHÄDIGUNSANTRAG FÜR VERSPÄTUNG

Originály jízdních dokladů a rezervaci přiložte a pečlivě vyplňte předepsané údaje v níže uvedených políčkách a zašlete na níže uvedenou adresu.
Bitte Originale von Fahrausweis, Reservierung beifügen und die nachstehenden Felder deutlich in Blockschrift ausfüllen und schicken Sie an folgende Adresse.
Adresa/Adresse: ČD,a.s. – Odúčtovna přepravních tržeb, Oddělení osobní přepravy – mezinárodní, Vídeňská 15, CZ-772 11 Olomouc.
Formulář s přiloženými doklady je možné odevzdat také u pokladní přepážky ČD s výdejem mezinárodních jízdenek nebo u smluvní CK, kde jste jízdní doklady zakoupili.

Příjmení / Name | **Jméno** / Vorname | **Datum cesty** / Datum der Reise | **Vlak číslo** / Zug Nr.

Zákaznické číslo / Kundennummer* | E-mail* | Rok / Jahr | **Měsíc** Monat | **Den** Tag

Adresa / Adresse | **Zpožděný příjezd** v (hod:min): **Verspätete Ankunft um:**

Země / Land | **PSČ** / PLZ | **Místo bydliště** / Wohnort | **Zpožděný příjezd** / Verspätete Ankunft do stanice / in Bahnhof

Telefon / Telefon* | **Datum narození** / Geburtsdatum | **Podpis cestujícího** / Unterschrift Reisende

* nepovinný údaj / nicht zwindeng | Rok / Jahr | Měsíc/Monat | Den / Tag

☐ Potvrzuji správnost uvedených údajů a žádám o zaslání dobropisu (zakřížkovat).
Ich bestätige Richtigkeit von genannten Angaben und ersuche ein Gutschein zu erhalten.

Vyplní oprávněný zaměstnanec železnice / Wird vom Bahnpersonal ausgefüllt.

ČD 0054	Vydán DOBROPIS číslo: Ausgegebener Gutschein Nr.:	Odškodnění: Erstattung:

Doplňkové údaje cestujících/Ergänzungsangaben den Reisenden

Vážená zákaznice, Vážený zákazníku,

omlouváme se Vám za zpoždění a tím způsobené nepříjemnosti. Ve smyslu Všeobecných přepravních podmínek (GCC-CIV/PRR) odškodňují cestující železniční dopravci v zemích EU, v Norsku a ve Švýcarsku při zpoždění 60 a více minut, resp. 120 a více minut, kromě vyjmenovaných případů.

Jaké odškodnění dostanete ?

25 % z ceny jízdného, pokud celková cena jedné jízdenky pro jednoduchou cestu pro jednoho cestujícího činí nejméně 16 EUR u zpoždění 60 a více minut,

50 % z ceny jízdného, pokud celková cena jedné jízdenky pro jednoduchou cestu pro jednoho cestujícího činí nejméně 8 EUR při zpoždění 120 a více minut. Pro síťové doklady (RPT) platí zvláštní podmínky.

Jak uplatnit nárok na odškodnění?

1.krok Vyplňte tento formulář a přiložte originál platného a označeného jízdního dokladu a rezervace.

2.krok Nemáte-li rezervaci, informujte se, jestli Vám vlakový personál nebo mezinárodní pokladna může vystavit potvrzení o zpoždění. V případě, že ano, nechte si vyplnit odpovídající pole formuláře.

3. krok Odevzdejte formulář během dvou měsíců po ukončení cesty u železnice, u které jste jízdní doklad zakoupili. Po přezkoumání nároku na odškodnění v důsledku zpoždění Vám dopravce vystaví dobropis, který můžete využít u stejného dopravce. O odškodnění jinou formou musí cestující zvlášť požádat.

Kam se můžete obrátit s dalšími dotazy?

S dalšími dotazy se můžete obrátit na náš vlakový personál a na zaměstnance pokladních přepážek ČD s výdejem mezinárodních jízdenek. Další informace a adresy jednotlivých železničních dopravců naleznete na www.cd.cz a www.railpassenger.info. Pro dotazy ohledně odškodňování slouží speciální email: charta@cd.cz.

Vaše České dráhy

Sehr geehrte Kundin, sehr geehrte Kunde.
Wir entschuldigen uns für die Verspätung und die dadurch enstandenen Unannehmlichkeiten.
Gemäss den Algemeinen Beförderungsbedingungen (GCC-CIV/PRR) entschädigen Sie die die der Beförderer in den EU-Länder, Norwegen und der Schweiz bei einer Verspätung, ab 60 Min., 120 Min. bzw. an, außer bei unabwendbaren Ereignissen.

Welche Entschädigung erhalten Sie?

25 %d es Beförderungspreises bei Verspätung ab 60 Minuten, 50 % bei Verspätung ab 120 Minuten, wenn der Preis, einschliesslich Reservierung, mindestens 16 EUR (bei 60 Minuten Verspätung), oder 8 EUR(bei 120 Minuten Verspätung)beträgt.Für Rail Pass Tickets(RPT)gelten besondere Bestimmungen.

Wie erhalten Sie die Entschädigung?

1.Schritt: Füllen Sie dieses Formular aus und fügen Sie das Original Ihres gültigen und entwerten Beförderungsausweises und der Reservierung bei.

2.Schritt: Besitzen Sie keine Reservierung, verlangen Sie beim Zugpersonal, der Ausgabestelle oder Kundendienstelle eine Verspätungsbescheinigung.

3.Schritt: Reichen Sie das Formular innerhalb von zwei Monaten nach Beendigung der Reise bei der Ausgabestelle. Nach Prüfung des Entschädigungsantrags nach einer Verspätung wir Ihnen das ausgebende Verkehrsunternehmen einen Gutschein übermitteln, den Sie beim selbem Verkehrsunternehmen einlösen können oder auf Ihr Verlangen die Entschädigung in Geldform leisten.

Wohin können Sie sich bei weiteren Fragen wenden?

Bei weiteren Fragen können Sie sich gerne an unsere Zugbegleiter oder, wenn notwendig, an den Kundienst wenden. Die Anschriften der Verkehrsunternehmen finden Sie auch unter www.cd.cz und www.railpassenger.info. Für weitere Fragen wenden Sie sich an email charta@cd.cz.

Mit freundlichen Grüssen, Tschechische Bahnen

Potvrzení o zpoždění
Verspätungsbescheinigung

Vyplní oprávněný zaměstnanec železnice / Wird vom Bahnpersonal ausgefüllt.

Zpoždění 60 minut a více / Verspätung 60 Minuten und mehr	Zpoždění 120 minut a více / Verspätung 120 Min. und mehr
Vlak číslo / Zug Nr.:.....	Vlak číslo / Zug Nr.:.....
staniční datové razítko otisk kleští (razítka) a podpis Stempelandruck Unterschrift und Zangendruck	staniční datové razítko otisk kleští (razítka) a podpis Stempelandruck Unterschrift und Zangendruck

Obrázok 5 - Ukážka formuláru Českých dráh "Žádosť o odškodnění"

[35] *zdroj: Informácie ČD, Praha hlavní nádraží.*

PRÍLOHA Č. 5 – TARIFNÁ TABUĽKA ŽELEZNÍC SR[36]

Maximálna výška základného cestovného a osobitného cestovného v železničnej doprave a podmienky ich uplatňovania

Maximálna výška základného cestovného a osobitného cestovného a podmienky ich uplatňovania sa určujú pre cestovné v druhej vozovej triede vlakov osobnej dopravy za dopravné služby vykonávané na základe zmluvy o dopravných službách vo verejnom záujme v železničnej doprave. Základné cestovné a osobitné cestovné je vrátane dane z pridanej hodnoty.

A. Základné cestovné za dopravné služby okrem dopravných služieb vykonávaných na Tatranských elektrických železniciach (TEŽ), Trenčianskej elektrickej železnici (TREŽ) a Ozubnicovej železnici (OŽ)

Číslo pásma	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné	Číslo pásma	Tarifná vzdialenosť	Základné cestovné
	km	v eurách		km	v eurách
1	1 - 5	0,26	21	131 - 140	6,30
2	6 - 10	0,40	22	141 - 150	6,64
3	11 - 15	0,60	23	151 - 170	7,30
4	16 - 20	0,80	24	171 - 190	8,02
5	21 - 25	1,06	25	191 - 210	8,90
6	26 - 30	1,18	26	211 - 230	9,68
7	31 - 35	1,38	27	231 - 250	10,48
8	36 - 40	1,58	28	251 - 270	11,48
9	41 - 45	1,92	29	271 - 290	12,08
10	46 - 50	2,18	30	291 - 310	12,48
11	51 - 55	2,52	31	311 - 330	13,34
12	56 - 60	2,72	32	331 - 350	13,94
13	61 - 65	2,98	33	351 - 370	15,00
14	66 - 70	3,18	34	371 - 390	15,60
15	71 - 80	3,72	35	391 - 410	16,00
16	81 - 90	4,18	36	411 - 430	16,66
17	91 - 100	4,78	37	431 - 450	17,18
18	101 - 110	5,10	38	451 - 470	17,98
19	111 - 120	5,50	39	471 - 490	18,58
20	121 - 130	5,96	40	491 - 510	18,98
Za každých ďalších aj začatých 20 km					0,32

Tabuľka 5 - Tarifná tabuľka železníc SR

[36] VRÁTNY, Peter. *VÝNOS Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo 14. decembra 2010 č. 5/2010 o regulácii cestovného v železničnej doprave : VÝNOS* [online]. Zmena č. 5., 2010 [cit. 2011-04-14]. Maximálna výška základného cestovného a osobitného cestovného v železničnej doprave a podmienky ich uplatňovania, s. 2. Dostupné z WWW: <http://www.urzd.sk/legislativa/VynosURZD-2010-05.pdf>.

PRÍLOHA Č. 6 – TARIFNÁ TABUĽKA (NEÚPLNÁ) ČESKÝCH DRAH[37]

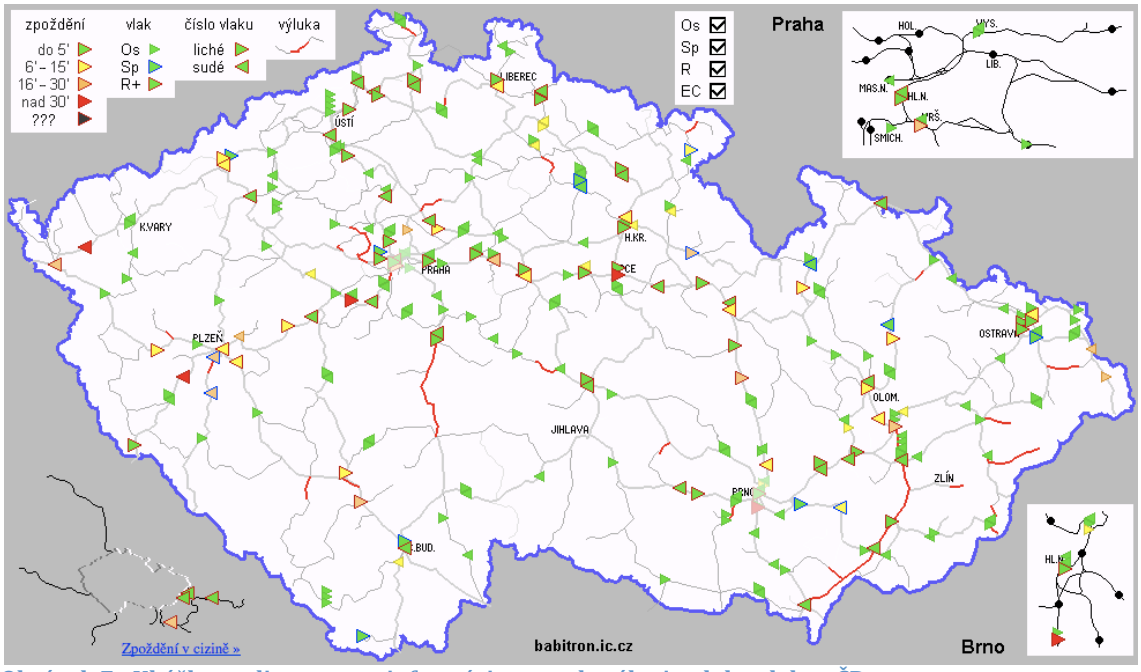
CENÍK 1
CENÍKY ZÁKLADNÍHO JÍZDNÉHO
A. OBYČEJNÉ A ZVLÁŠTNÍ JÍZDNÉ
(Jednoduché jízdné)

Tarifní kilometry	Obyčejné jízdné		Zvláštní jízdné				
			Děti (-15) a důchodci[33]		ZTP, ZTP/P[34]	Žáci do 15 let	Žáci 15 – 26 let
	2. třída	1. třída	2. třída	1. třída	2. třída	2. třída	2. třída
km	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč	Kč
1	**8,-**	12,-	**4,-**	6,-	**2,-**	2,-	**4,-**
2	**10,-**	15,-	**5,-**	7,-	**2,-**	3,-	**5,-**
3	**11,-**	17,-	**5,-**	8,-	**2,-**	3,-	**6,-**
4	**12,-**	18,-	**6,-**	9,-	**3,-**	4,-	**6,-**
5	**14,-**	21,-	**7,-**	10,-	**3,-**	4,-	**7,-**
6	**15,-**	23,-	**7,-**	11,-	**3,-**	5,-	**8,-**
7	**16,-**	24,-	**8,-**	12,-	**4,-**	5,-	**8,-**
8	**18,-**	27,-	**9,-**	13,-	**4,-**	6,-	**9,-**
9	**19,-**	29,-	**9,-**	14,-	**4,-**	6,-	**10,-**
10	**20,-**	30,-	**10,-**	15,-	**5,-**	7,-	**11,-**
11	**22,-**	33,-	**11,-**	16,-	**5,-**	7,-	**12,-**
12	**23,-**	35,-	**11,-**	17,-	**5,-**	8,-	**12,-**
13	**24,-**	36,-	**12,-**	18,-	**6,-**	8,-	**13,-**
14	**25,-**	38,-	**12,-**	18,-	**6,-**	8,-	**13,-**
15	**27,-**	41,-	**13,-**	20,-	**6,-**	9,-	**14,-**
16	**28,-**	42,-	**14,-**	21,-	**7,-**	9,-	**15,-**
17	**29,-**	44,-	**14,-**	21,-	**7,-**	10,-	**15,-**
18	**30,-**	45,-	**15,-**	22,-	**7,-**	10,-	**16,-**
19	**32,-**	48,-	**16,-**	24,-	**8,-**	11,-	**17,-**
20	**33,-**	50,-	**16,-**	24,-	**8,-**	11,-	**18,-**
21	**34,-**	51,-	**17,-**	25,-	**8,-**	11,-	**18,-**
22	**35,-**	53,-	**17,-**	26,-	**8,-**	12,-	**19,-**
23	**37,-**	56,-	**18,-**	27,-	**9,-**	12,-	**20,-**
24	**38,-**	57,-	**19,-**	28,-	**9,-**	13,-	**20,-**
25	**39,-**	59,-	**19,-**	29,-	**9,-**	13,-	**21,-**
26	**40,-**	60,-	**20,-**	30,-	**10,-**	14,-	**22,-**
27	**42,-**	63,-	**21,-**	31,-	**10,-**	14,-	**23,-**
28	**43,-**	65,-	**21,-**	32,-	**10,-**	15,-	**23,-**
29	**44,-**	66,-	**22,-**	33,-	**11,-**	15,-	**24,-**
30	**45,-**	68,-	**22,-**	33,-	**11,-**	15,-	**24,-**
31	**46,-**	69,-	**23,-**	34,-	**11,-**	16,-	**25,-**
32	**48,-**	72,-	**24,-**	36,-	**12,-**	16,-	**26,-**
33	**49,-**	74,-	**24,-**	36,-	**12,-**	17,-	**26,-**
34	**50,-**	75,-	**25,-**	37,-	**12,-**	17,-	**27,-**
35	**51,-**	77,-	**25,-**	38,-	**12,-**	17,-	**28,-**
36	**53,-**	80,-	**26,-**	39,-	**13,-**	18,-	**29,-**
37	**54,-**	81,-	**27,-**	40,-	**13,-**	18,-	**29,-**
38	**55,-**	83,-	**27,-**	41,-	**13,-**	19,-	**30,-**
39	**56,-**	84,-	**28,-**	42,-	**14,-**	19,-	**30,-**
40	**57,-**	86,-	**28,-**	42,-	**14,-**	19,-	**31,-**

Obrázok 6 - Tarifná tabuľka (neúplná) základného cestovného ČD

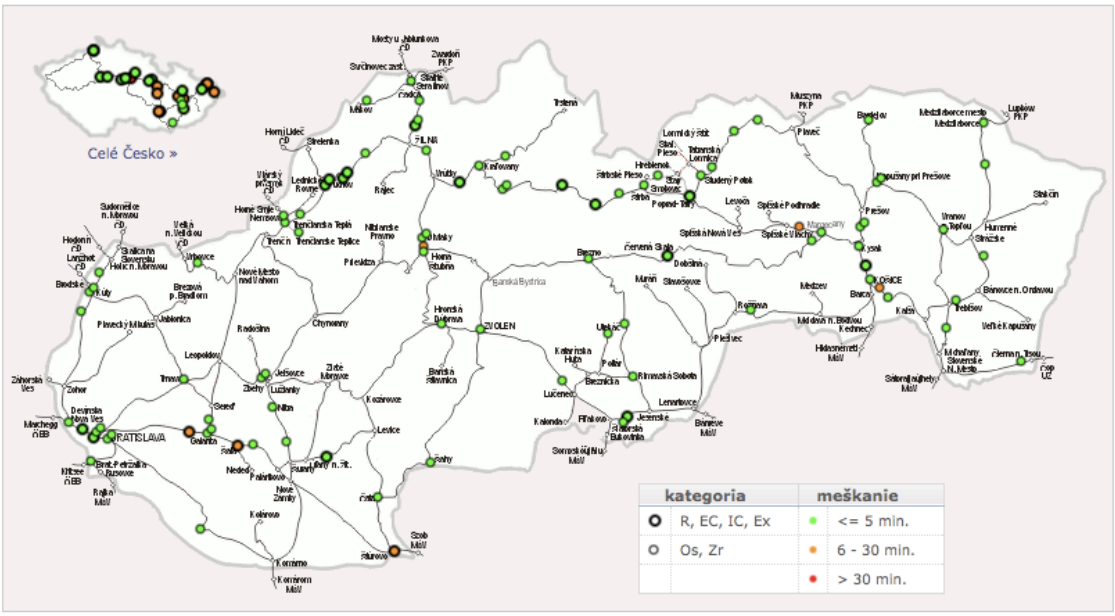
[37] *Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel* [online]. Zmena č. 5. Praha , 2011 [cit. 2011-05-02]. Ceník 1 - Ceníky základního jízdného, s. 53. Dostupné z WWW: <http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/tr10-6-3-2011.pdf>.

PRILOHA Č. 7 – ON-LINE MAPA POLOHY VLAKOV OSOBNEJ DOPRAVY ČD[38]



Obrázok 7 - Ukážka on-line mapy s informáciamy o aktuálnej polohe vlakov ČD

PRÍLOHA Č. 8 – ON-LINE MAPA POLOHY VLAKOV OSOBNEJ DOPRAVY ŽSR[39]



Obrázok 8 - Ukážka on-line mapy s informáciamy o aktuálnej polohe vlakov ŽSR

---

[38] *Aktuálna poloha vlakov na sieti ŽSR* [online]. 2011 [cit. 2011-05-02]. On-line mapa. Dostupné z WWW: <http://poloha.vlaku.info/mapa/>.

[39] *Aktuální poloha vlaků* [online]. 2011 [cit. 2011-05-02]. Babitron - Zpoždění vlaků . Dostupné z WWW: <http://kam.mff.cuni.cz/~babilon/zpmapa#mapa>.

POUŽITÁ LITERATÚRA A ZDROJE

KLASICKÉ

- JAVŮRKOVÁ, L. *Projevy monopolního chování u integrovaných dopravních systémů*. Brno, 2007. 95 s. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Dostupné tiež z WWW: <http://is.muni.cz/th/76131/esf_m/Monopol_IDS.doc?lang=cs>.
- KUBINCOVÁ, Soňa. Revitalizácia železničných spoločností. *Železničný semafor*. 2011, 3, s. 14-17. Dostupný tiež z WWW: <www.zsr.sk/buxus/docs//zsemafor/Zsemafor03_2011.pdf>.
- PELTRÁM, A. *Železniční doprava*. Praha : Nakladatelství dopravy a turistiky, 1995. ISBN 80-85884-22-4.
- ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha : ASPI, 2007. 351 s. ISBN 978-80-7357-266-2.

INTERNETOVÉ

- *Česká národní banka* [online]. 2011 [cit. 2011-04-02]. Kurzy devizového trhu - čtvrtletní průměry. Dostupné z WWW: <http://www.cnb.cz/cs/financni_trhy/devizovy_trh/kurzy_devizoveho_trhu/prumerne_mena.jsp?mena=EUR>.
- PETERKA, Jiří. *Archiv článků a přednášek Jiiřího Peterky* [online]. 2009 [cit. 2011-05-02]. Interoperabilita. Dostupné z WWW: <http://www.earchiv.cz/a92/a239c120.php3>.
- *Štatistický úrad SR* [online]. 2007 [cit. 2011-05-02]. Definície. Dostupné z WWW: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=5211>.
- Úrad vlády SR. *Magazín o železniciach na Slovensku* [online]. 2011 [cit. 2011-05-01]. Analýza fungovania železničných spoločností. Dostupné z WWW: <http://www.zeleznicne.info/view.php?cisloclanku=2011010006&nazevclanku=analyza-fungovania-zeleznicnych-spolocnosti-zsr-zscs-zssk>.
- SITA. Železnice predpokladajú v tomto roku stratu 100 mil. eur. *Finance Portal* [online]. 14.04.2011, [cit. 2011-05-01]. Dostupný z WWW: <http://www.financeportal.eu/2011/04/14/zeleznice-predpokladaju-v-tomto-roku-stratu-100-mil-eur/>.

- *Železnice Slovenskej republiky* [online]. 2008 [cit. 2011-04-14]. O nás - Profil spoločnosti . Dostupné z WWW: <http://www.zsr.sk/slovensky/o-nas/profil-spolocnosti.html?page_id=151>.
- *Štatistický úrad Slovenskej republilky* [online]. 2010 [cit. 2011-04-14]. Železničná doprava. Dostupné z WWW: <http://portal.statistics.sk/showdoc.do?docid=23751>.
- *ČD* [online]. 2011 [cit. 2011-05-02]. Tiskové zprávy. Dostupné z WWW: <http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-9722/>.
- *Český statistický úřad* [online]. 31.3.2011 [cit. 2011-04-14]. Osobní doprava - časové řady. Dostupné z WWW: <http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/i/tab_1_osd/$File/osdcr033111_1.xls>.
- *Európsky parlament v akci* [online]. 2004 [cit. 2011-04-19]. Železniční doprava. Dostupné z WWW: <http://www.europarl.europa.eu/highlights/cs/807.html>.
- *Európske spotrebiteľské centrum* [online]. 2009 [cit. 2011-04-18]. Cestovanie vlakom. Dostupné z WWW: <http://www.esc-sr.sk/%28S%28av5cexa1e5a0nx452bsrpme5%29%29/cestovanie-vlakom-13.aspx>.
- zdroj: *IDOS* [online]. 2011 [cit. 2011-04-20]. Internetový jízdní řád. Dostupné z WWW: <http://jizdnirady.idnes.cz/vlaky/spojeni/>.
- *Železničné info* [online]. 3.3.2011 [cit. 2011-04-15]. Program revitalizácie železničných spoločností . Dostupné z WWW: <http://www.zeleznicne.info/view.php?cisloclanku=2011030002&nazevclanku=program-revitalizacie-zeleznicnych-spolocnosti>.
- *I-magazín* [online]. 2010 [cit. 2011-05-03]. Železnice. Dostupné z WWW: <http://www.zamosti.cz/tiny/image/Logo_RegioJet_NOVE_CMYK.jpg>.
- VALČEK, Adam. Slovensko je pre RegioJet skúškou. *SME* [online]. 7.1.2011, 7, [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW: <http://ekonomika.sme.sk/c/5710881/slovensko-je-pre-regiojet-skuskou.html>.
- PILC, Ľuboš. Štát dá na súkromné vlaky o dva milióny viac. *Pravda* [online]. 23.3.2011, 82, [cit. 2011-05-03]. Dostupný z WWW: <http://spravy.pravda.sk/stat-da-na-sukromne-vlaky-o-dva-miliony-viac-fe4-/sk_ekonomika.asp?c=A110323_214122_sk_ekonomika_p01>.
- *ČT 24* [online]. 29.4.2011 [cit. 2011-05-03]. Regionální zprávy. Dostupné z WWW: <http://www.ct24.cz/regionalni/122479-cd-budou-mit-na-trase-praha-ostrava-konkurenci/>.
- *Ministerstvo dopravy pôšt a telekomunikácií* [online]. 2008 [cit. 2011-04-10]. Železničná spoločnosť Slovensko, a.s. Dostupné z WWW: <http://www.telecom.gov.sk/index/open_file.php?file=doprava/zeleznica/MP/vlastnymat.rtf.>

- KOCOUREK, Vojtech. *Rozvoj železnice v ČR v návaznosti na novou dopravní politiku ČR* [online]. Praha : MDČR, 2.6.2006 [cit. 2011-04-08]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/1B5F108C-5A83-4FA3-B816-2E2441485162/0/Rozvoj_zeleznice_v_CR.pdf>.
- *Železničná spoločnosť Slovensko* [online]. 2008 [cit. 2011-04-14]. Mapa železničnej siete. Dostupné z WWW: <http://www.zssk.sk/fileadmin/dokumenty/slovensko_trate.pdf>.
- *Správa železniční dopravní cesty* [online]. 2009 [cit. 2011-04-14]. Železniční mapy ČR. Dostupné z WWW: <http://www.szdc.cz/obrazky/mapy/kjr.gif>.
- VRÁTNY, Peter. *VÝNOS Úradu pre reguláciu železničnej dopravy zo 14. decembra 2010 č. 5/2010 o regulácii cestovného v železničnej doprave : VÝNOS* [online]. Zmena č. 5., 2010 [cit. 2011-04-14]. Maximálna výška základného cestovného a osobitného cestovného v železničnej doprave a podmienky ich uplatňovania, s. 2. Dostupné z WWW: <http://www.urzd.sk/legislativa/VynosURZD-2010-05.pdf>.
- *Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel* [online]. Zmena č. 5. Praha , 2011 [cit. 2011-05-02]. Ceník 1 - Ceníky základního jízdného, s. 53. Dostupné z WWW: <http://www.cd.cz/assets/infoservis/cim-se-ridime/tr10-6-3-2011.pdf>.
- *Aktuálna poloha vlakov na sieti ŽSR* [online]. 2011 [cit. 2011-05-02]. On-line mapa. Dostupné z WWW: <http://poloha.vlaku.info/mapa/>.
- *Aktuální poloha vlaků* [online]. 2011 [cit. 2011-05-02]. Babitron - Zpoždění vlaků . Dostupné z WWW: <http://kam.mff.cuni.cz/~babilon/zpmapa#mapa>.

OSTATNÉ ZDROJE

- *Infocentrum ZSSK, Zvolen osobná stanica, Slovenská republika.*
- *Informácie ČD, Praha hlavní nádraží.*

ZOZNAM TABULIEK, GRAFOV A OBRÁZKOV

TABUĽKY

Tabuľka 1 - Výkony v osobnej železničnej doprave SR 12
Tabuľka 2 - Výkony v osobnej železničnej doprave ČR 14
Tabuľka 3 - Porovnanie cien cestovného na vybraných úsekoch 26
Tabuľka 4 - Vynaložené finančné prostriedky zo štátneho rozpočtu 31
Tabuľka 6 - Tarifná tabuľka železníc SR 43

GRAFY

Graf 1 - Prepravené osoby (v tis.) osobná železničná doprava SR 12
Graf 2 - Výkony (v mil. oskm.) osobná železničná doprava SR 13
Graf 3 - Preprava cestujúci osobnou železničnou dopravou v ČR 15
Graf 4 - Výkony (v mil. oskm.) v ČR 15

OBRÁZKY

Obrázok 1 - RegioJet logo 28
Obrázok 2 – Sieť železníc Slovenskej republiky 39
Obrázok 3 - Sieť železníc Českej republiky 40
Obrázok 4 - Vzor formuláru Železničnej spoločnosti Slovensko pre potreby odškodnenia 41
Obrázok 5 - Ukážka formuláru Českých dráh "Žádosť o odškodnění" 42
Obrázok 6 - Tarifná tabuľka (neúplná) základného cestovného ČD 44
Obrázok 7 - Ukážka on-line mapy s informáciamy o aktuálnej polohe vlakov ČD .. 45
Obrázok 8 - Ukážka on-line mapy s informáciamy o aktuálnej polohe vlakov ŽSR 45