

ČESKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Thu Phuong Tran

NÁVRH VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ V DOPRAVNÍ

OBSLUŽNOSTI

**Bakalářská práce**

**2016**



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta dopravní**

**d ě k a n**

Konviktská 20, 110 00 Praha 1

**K617..... Ústav logistiky a managementu dopravy**

**ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**  
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

**Phuong Tran Thu**

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

**B 3710 – MED – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací**

Název tématu (česky): **Návrh výběrového řízení v dopravní obslužnosti**

Název tématu (anglicky): Draft Competitive Tendering in Transport Services

**Zásady pro vypracování**

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

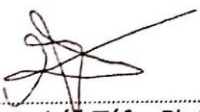
- Právní normy týkající se zajišťování dopravní obslužnosti
- Vymezení veřejných služeb v přepravě cestujících
- Uzavření smlouvy dle zákona
- Ekonomické parametry smluvních vztahů mezi dopravcem a objednatelem veřejné dopravy


- Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Kunst, J., Eisler, J., Orava, F. Ekonomika dopravního systému. Oeconomica, 2011  
Duchoň, B. Inženýrská ekonomika. C. H. Beck, 2007

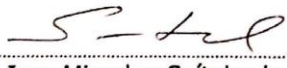
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2015**  
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)


Datum odevzdání bakalářské práce: **25. srpna 2016**  
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia  
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

  
doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.  
vedoucí  
Ústavu logistiky a managementu dopravy

  
L. S.

  
prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.  
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

  
Phuong Tran Thu  
jméno a podpis studenta

V Praze dne .....30. června 2015

## Poděkování

Ráda bych poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady k vypracování této bakalářské práce a za jejich odborné konzultace. Zvláště děkuji panu doc. Ing, Zděnkou Říhovi za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi byly nápomocny při zpracování této bakalářské práce.

## Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne .....

.....

Podpis

# ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ

Fakulta dopravní

## NÁVRH VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ V DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

bakalářská práce  
srpen 2016  
Thu Phuong Tran

### ABSTRAKT

V této bakalářské práci se zabývám kritériem ekonomické výhodnosti ve výběrových řízeních v dopravní obslužnosti. V první kapitole jsou popsány nejdůležitější zákony, které se týkají dopravní obslužnosti a výběrových řízení. Ve druhé kapitole jsou vymezeny veřejné služby v přepravě cestujících. V další kapitole jsou vypsány jednotlivé postupy výběrového řízení a uzavírání smluv. V poslední kapitole analyzuji dopady ekonomické výhodnosti ve výběrových řízeních na mzdy řidičů a navrhuji několik řešení, která by mohla tomuto negativnímu dopadu předejít.

Klíčová slova: legislativa, výběrové řízení, dopravní obslužnost, veřejné služby, smlouvy, postupy, ekonomická výhodnost, mzda, 1. decil, 1. kvartil, medián, průměr, 3. kvartil, 9. decil, multikriteriální hodnocení

## ABSTRACT

My bachelor's thesis is concerned with economic standard in a competitive tendering. The laws of transport services are described in the first chapter. In the second chapter are the specifications of public services. The next chapter is concerned with each process of competitive tendering and conclusion of a contract. In the last chapter I've made an analysis of an impact of economic standard on a salary of bus driver. I've also suggested some solutions of this issue.

Key words: legislation, competitive tendering, transport services, public services, contracts, process, advantageous, salary, first decile, first quartile, median, third quartile, ninth decile, multicriterions evaluation

# OBSAH

1	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK .....	7
2	ÚVOD .....	8
3	PRÁVNÍ NORMY TÝKAJÍCÍ SE ZAJIŠŤOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI .....	9
3.1	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.....	9
3.2	Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“).....	9
3.2.1	Veřejná služba .....	10
3.2.2	Dopravní obslužnost .....	10
3.3	Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách .....	11
3.4	Vyhláška Ministerstva dopravy č. 297/2010 Sb., (dále jen „vyhláška o stanovení vzoru formuláře“) .....	13
3.5	Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „nařízení o standardech“).....	14
4	VYMEZENÍ VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH .....	15
5	UZAVŘENÍ SMLOUVY DLE ZÁKONA.....	16
5.1	Právní postup pro smlouvy uzavřené před účinností zákona o veřejných službách	16
5.1.1	Smlouvy uzavřené před účinností zákona o veřejných službách – jejich doba trvání	16
5.1.2	Smlouvy uzavřené před účinností zákona o veřejných službách a možnosti jejich prodloužení.....	16
5.1.3	Smlouvy uzavřené před účinností zákona o veřejných službách – možnosti navyšování objemu .....	17
5.2	Právní postup pro uzavírání nových smluv.....	17
5.2.1	Znaky pro odlišení tzv. brutto a netto smluv .....	17
5.2.2	Nevýhody využití brutto smluv .....	17
5.3	Veřejné zakázky – způsoby zadávání .....	17
5.3.1	Obecně.....	17
5.3.2	Nabídkové řízení – využití.....	17
5.4	Nabídkové řízení – postup objednatele .....	18
5.4.1	Úřední věstník Evropské unie – zveřejnění.....	18
5.4.2	Zahájení nabídkového řízení – oznámení.....	18
5.4.3	Zadávací lhůta .....	18

5.4.4	Oznámení o výběru nabídky .....	18
5.5	Přímé zadání – postup objednatele .....	18
5.6	Změna smlouvy .....	19
5.6.1	Doplnění smlouvy .....	19
5.6.2	Prodloužení doby smlouvy .....	19
5.7	Veřejné služby zasahující na území více krajů .....	19
5.8	Kontrola uzavírání a plnění smluv .....	19
5.9	Zveřejňování informací o veřejných službách .....	19
6	EKONOMICKÉ PARAMETRY SMLUVNÍCH VZATHŮ MEZI OBJEDNATELEM A DOPRAVCEM .....	21
6.1	Ekonomická výhodnost v nabídkovém řízení .....	21
6.2	Ekonomická výhodnost – dopady na mzdy řidičů .....	23
6.2.1	Náklady za rok 2013 .....	24
6.2.2	Náklady za rok 2014 .....	25
6.2.3	Náklady za rok 2015 .....	26
6.3	Analýza mezd řidičů .....	29
6.3.1	Analýza pracovní doby řidičů .....	35
6.3.2	Návrh řešení – navýšení mezd řidičů .....	39
7	ZÁVĚR .....	42
8	POUŽITÉ ZDROJE: .....	44
9	SEZNAM TABULEK .....	46
10	SEZNAM GRAFŮ .....	47



# 1 SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ES – Evropské společenství

EU – Evropská unie

Sb. - sbírka

## 2 ÚVOD

Výběrová řízení jsou každoročně vypsány ve velkém objemu. Častým zvykem v dřívější době bylo přímé zadávání veřejné zakázky vybranému dopravci v dané oblasti. Vše se ale změnilo s NAŘÍZENÍM EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1370/2007, které zaručí, aby byly nabízené služby v přepravě cestujících bezpečné, účinné a vysoce kvalitní, a to prostřednictvím regulované hospodářské soutěže, postupně je tedy snaha zařadit transparentnost a efektivnost i do autobusové dopravy. Mění se systém přímých zadání veřejné zakázky a dopravci tedy mohou rovnocenně soutěžit o danou zakázku, s tím silně souvisí ekonomické kritérium ve výběrových řízeních.

Cílem mé bakalářské práce je porovnat ekonomické výhody a nevýhody výběrových řízení, které se opírají o kritérium ekonomické výhodnosti, tedy snížení ceny na minimum, a z toho plynoucí negativní dopady na mzdy řidičů. Často se totiž v médiích objevují témata ohledně nízkých mezd řidičů a neustálý nedostatek těchto pracovníků.

V první části práce jsem se zaměřila na legislativu v autobusové dopravě, poté na jednotlivé kroky výběrového řízení. Data jsem použila ze sbírky zákonů v internetové podobě a z brožurky IODA - *Fakulta dopravní*, IDOA, 2015. V druhé části jsem analyzovala ekonomickou výhodnost jednotlivých zakázek na mzdy řidičů. Data o nákladech dopravců jsem čerpala z webových stránek Ministerstva dopravy, údaje o mzdách a pracovních dobách řidičů a dalších zaměstnání v ČR jsem použila z webových stránek TREXIMA - české firmy zabývající se statistickým šetřením průměrných mezd.

Na závěr jsem navrhla několik řešení, která by situaci nízkých mezd řidičů mohla pozitivně změnit, zejména změny hodnocení kritérií při výběru dopravce.

### **3 PRÁVNÍ NORMY TÝKAJÍCÍ SE ZAJIŠŤOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI**

V České republice je velké množství zákonů a vyhlášek a také předpisů EVROPSKÉ UNIE ve formě nařízení, proto není možné vyjmenovat všechny z nich. Ve své bakalářské práci jsem se tedy zaměřila jen na nejdůležitější nařízení a zákony.

#### **3.1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007**

Hlavním cílem tohoto nařízení, které bylo přijato 23. října 2007 a vzešlo v platnost dne 3. prosince 2009, je doplnění obecných pravidel o zadávání veřejných zakázek. Zásadně se tedy změní organizace a financování veřejných služeb v přepravě cestujících autobusem, metrem, tramvají a po železnici.

Toto nařízení dále upravuje podmínky pro poskytování kompenzací dopravcům a stanovuje jednotlivé kroky při uzavírání smluv o veřejných službách. [1]

Nařízení zaručí, aby byly nabízené služby v přepravě cestujících bezpečné, účinné a vysoce kvalitní, a to prostřednictvím regulované hospodářské soutěže. Nařízení EU sjednotí postupy jednotlivých členských států a poskytne právní jistotu objednatelům a dopravcům veřejných služeb. [2]

#### **3.2 Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“)**

Zákon nabyl účinnosti dne 1. 7. 2010 a upravuje postup států, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou.

Důvodem vzniku tohoto zákona bylo vydání nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících. V České republice bylo doposud zvykem uzavírat smlouvy s dopravci přímým způsobem, výběr dopravců tedy neprobíhal přes výběrové řízení a nevztahoval se na tyto smlouvy ani zákon o veřejných zakázkách. [3]

Samotné nařízení nabylo účinnosti dne 3. 12. 2009 a bylo stanoveno přechodné období 10-ti let. Všechny členské státy musí v tomto intervalu sjednotit jednotlivé postupy při uzavírání smluv.

Po uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení podají dopravci nabídky a prokážou splnění požadované kvalifikace. Oznámení musí obsahovat:

- a) *Identifikační údaje objednatele*
- b) *Detailní popis předmětu nabídkového řízení, který také zahrnuje předpokládanou hodnotu a předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících*
- c) *Kritéria výběru dopravce*
- d) *Informace o dostupnosti dokumentace nabídkové řízení*
- e) *Lhůtu pro podání nabídek nesmí být kratší než 52 dnů ode dne uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení*
- f) *Místo podání nabídky*
- g) *Informace o jazyce, v jakém má být nabídka podána<sup>1</sup>*

### **3.2.1 Veřejná služba**

Pro Českou republiku platí směrodatná úprava zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Zákon umožňuje úpravu poskytování kompenzací dopravcům za veřejnou službu tak, aby se nejednalo o státní podporu. Výše kompenzace se spočítá podle vzorce. V tomto nařízení je také zmíněn postup pro uzavírání smluv o veřejných službách s dopravci, nerozlišují se dopravci veřejní a soukromí. Smlouva o veřejné službě je na dobu určitou, aby nedocházelo k narušení hospodářské soutěže. Tato norma se vztahuje jak na drážní dopravu, tak na dopravu silniční. [3]

### **3.2.2 Dopravní obslužnost**

Hlavním předmětem zákona je stanovení postupu státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti. Termín dopravní obslužnosti je definován jako „zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytující základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.“<sup>2</sup>

V tomto zákoně jsou také rozděleny role v zajištění dopravní obslužnosti mezi jednotlivé územní články veřejné moci. „Kraje a obce ve své samostatné působnosti stanoví rozsah dopravní obslužnosti a zajišťují dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a jejich propojením.“

Po dohodě s krajem a jinou obcí může obec vedle zajištění dopravní obslužnosti na svém území zajistit i dopravní obslužnost mimo území své obce.

Odpovědnost za zajištění dopravy má fyzickou i ekonomickou odpovědnost. „Stát prostřednictvím své organizační složky zajišťuje dopravní obslužnost veřejnými službami v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou vlaky celostátní dopravy, které mají nadregionální nebo mezinárodní charakter.“ Tento typ dopravní obslužnosti je zajišťován

*Ministerstvem dopravy, které po dohodě s Ministerstvem financí stanoví maximální částku kompenzace. Toto se ovšem týká jen železniční dopravy vyššího významu.<sup>3</sup>*

### **3.3 Zákon č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách**

Zákon je ze dne 14. 3. 2006 a nabyl platnosti dne 1. 7. 2006. Tento zákon je součástí veřejného práva a upravuje postupy při zadávání veřejných zakázek.

Veřejná zakázka je realizována na základě smlouvy mezi zadavatelem a jedním či více dodavateli, jejímž předmětem je poskytnutí dodávek či provedení stavební práce.

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropských společenství a upravuje:

- 1) *Postupy při zadávání veřejných zakázek*
- 2) *Soutěž o návrh*
- 3) *Dohled nad dodržováním tohoto zákona*
- 4) *Podmínky vedení a funkce seznamu kvalifikovaných dodavatelů a systému certifikovaných dodavatelů<sup>4</sup>*

Zadavatel veřejné zakázky může být:

- A) *Veřejný zadavatel*
  - a. *Česká republika*
  - b. *Státní příspěvková organizace*
  - c. *Územní samosprávný celek nebo příspěvková organizace*
  - d. *Jiná právnická osoba<sup>5</sup>*

#### B) *Dotovaný zadavatel*

Dotovaným zadavatelem je buď právnická, nebo fyzická osoba, která zadává veřejnou zakázku, jež je z více než 50 % hrazena z peněžních prostředků poskytovaných veřejným zadavatelem.

#### C) *Sektorový zadavatel*

Sektorový zadavatel je osoba vykonávající některou z relevantních činností (např. výroba plynu pro veřejnost, výroba tepelné energie za účelem služby veřejnosti,...) [6]

Podle předmětu plnění se dělí veřejné zakázky na služby, stavební práce a dodávky. Důležitá je také předpokládaná hodnota veřejné zakázky, jelikož to do značné míry předurčuje způsob zadávání.

**Obrázek 1: Dělení zakázek dle předmětu plnění**



Zdroj: businessinfo.cz

Podle předpokládané hodnoty lze veřejné zakázky členit takto:

**Obrázek 2: Členění veřejných zakázek podle předpokládané hodnoty**

	Veřejné zakázky na dodávky a služby		Veřejné zakázky na stavební práce	
	Předpokládaná hodnota v Kč bez DPH		Předpokládaná hodnota v Kč bez DPH	
	od (včetně)	do	od (včetně)	do
<b>Veřejná zakázka malého rozsahu</b>	0	2 000 000	0	6 000 000
<b>Podlimitní veřejná zakázka</b>	2 000 000	5 706 000	6 000 000	142 668 000
<b>Nadlimitní veřejná zakázka</b>	5 706 000	neurčeno	142 668 000	neurčeno

Zdroj: <https://www.cnb.cz>

### 3.1 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb. (dále jen „kompenzační vyhláška“)

Tato vyhláška stanoví v návaznosti na přímo použitelný předpis Evropské unie:

- a) způsob sestavení finančního modelu a určení nadměrné kompenzace
- b) náklady, výnosy a provozní aktiva, které mohou být využity pro sestavení finančního modelu
- c) způsob, jakým náklady, výnosy a provozní aktiva dopravce prokazuje objednateli
- d) vymezení čistého příjmu a maximální dovolené míry výnosu na kapitál
- e) pravidla pro změny výše kompenzace<sup>6</sup>

Veřejná linková doprava má samostatnou strukturu „Výchozího finančního modelu“ a veřejná linková doprava má samostatnou strukturu „Výchozího finančního modelu“. Výchozí finanční model je stanoven tak, aby zahrnoval všechny předpoklady, které jsou známé v době

uzavření „Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících“ a jejich očekávaný vývoj, a aby čistý příjem dopravce nenabýval záporné hodnoty. [7]

Čistý příjem:

$$CP = (V + K) - N \quad [Kč]$$

Kde:

CP.....čistý příjem [Kč]

V.....výnosy [Kč]

K.....kompenzace [Kč]

N.....náklady [Kč]<sup>7</sup>

Kompenzace – částka, k jejíž úhradě se v daném časovém období objednatel zavazuje dopravci na základě smlouvy o poskytování veřejných služeb.

Výpočet:

$$K = N - V + CP$$

Kompenzaci v rozsahu stanoveném ve smlouvě poskytuje objednatel ze svého rozpočtu.

Ve finančním modelu musí být zakomponovány všechny předpoklady a čistý zisk nesmí být záporný.

Maximální míra výnosu na kapitál je 7,5 % ročně z provozních aktiv.

V případě, že dojde ke zvýšení skutečných nákladů, může dojít ke zvýšení kompenzace, ale tyto podmínky navýšení musí být ve smlouvě sjednány. [8]

### **3.4 Vyhláška Ministerstva dopravy č. 297/2010 Sb., (dále jen „vyhláška o stanovení vzoru formuláře“)**

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 297/2010Sb a je platná od 29. 10. 2010 a nabyla účinnosti 1. 11. 2010.

V informačním systému veřejných zakázek se nabídkové řízení zahajuje uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení. Ve formuláři by bylo vhodné upřesnit popis předmětu nabídkového řízení a předpokládanou hodnotu v Kč bez DPH i předpokládaný rozsah veřejných služeb v km, případně předpokládaný rozsah nabízených míst.

### **3.5 Nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „nařízení o standardech“)**

Toto nařízení:

*a) vymezuje vozidla, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace*

*b) vymezuje průměrné stáří vozidel ve veřejné linkové dopravě*

*c) upravuje způsob prokazování standardů kvality a bezpečnosti<sup>8</sup>*

Při poskytnutí veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě je ve smlouvě stanoveno, že:

1) Minimálně jedno z každých deseti vozidel využitých dopravcem k poskytování služeb přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s technickými požadavky stanovenými právním předpisem o schvalování technické způsobilosti silničních vozidel (předpokládaný rozsah veřejných služeb nepřekročí 70 000 km za rok.

2) Pokud předpokládaný rozsah veřejných služeb překročí 70 000 km za rok, je minimálně polovina z vozidel využitých dopravcem k poskytování služeb přístupná osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s technickými požadavky stanovenými právním předpisem o schvalování technické způsobilosti silničních vozidel

3) Při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na dráze celostátní a regionální obsahují vlaky minimálně jedno drážní vozidlo přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

4) Co se týče služeb v přepravě cestujících na dráze tramvajové, trolejbusové a speciální jsou všechna drážní vozidla přístupná osobám s omezenou schopností pohybu a orientace.

5) Dopravce se zavazuje poskytnout veřejnou službu v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě vozidly, jejichž stáří nepřesahuje 9 let. [9]



## **4 VYMEZENÍ VEŘEJNÝCH SLUŽEB V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH**

Veřejné služby v přepravě cestujících jsou takové služby, kterými se zabezpečuje dopravní obslužnost dané oblasti po všechny dny v týdnu do škol, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení, k orgánům veřejné moci a k uspokojení kulturních, společenských a rekreačních potřeb.

Veřejné služby v přepravě cestujících jsou v České republice zajišťovány objednateli ve třech stupních:

- 1) Stát zajišťuje prostřednictvím Ministerstva dopravy dopravní obslužnost drážní dopravou vlaky celostátní dopravy, které jsou nadregionální nebo mezinárodního charakteru. Jedná se zpravidla o spojení krajských měst a jejich spojení s obdobnými centry v zahraničí. Tyto oblasti propojují vlaky prvního (expresního) a druhého (rychlíkového) přepravního segmentu.
- 2) Kraj má za úkol zajistit dopravní obslužnost ve svém územním obvodu. Kraj může zajišťovat veřejnou službu i na území jiného kraje, ale pouze se souhlasem tohoto kraje.
- 3) Kraj nemá za povinnost zajišťovat dopravní obslužnost v rámci obce, ale zákon nijak nebrání integrovanému zajišťování dopravní obslužnosti, ve které určitá dopravní služba zajišťuje jak obecní, tak i regionální přepravní vztahy. Pokud obec potřebuje zajistit dopravní obslužnost i mimo své území, musí získat souhlas kraje a obcí, které mají platnou smlouvu o veřejných službách a jejichž územní oblast je zajišťováním služeb dotčena.[10]

## **5 UZAVŘENÍ SMLOUVY DLE ZÁKONA**

V této části bakalářské práce se zabývám právními postupy uzavírání smluv a jednotlivými kroky nabídkového řízení.

### **5.1 Právní postup pro smlouvy uzavřené před účinností zákona o veřejných službách**

Nařízení č. 1370 vstoupilo v platnost 3. prosince 2009, ale většina smluv o závazku veřejné služby v železniční a silniční dopravě byla uzavřena před 3. prosincem 2009. V období po nabytí zákona o veřejných službách se smlouvy o veřejných službách neuzavíraly.

Smlouvy, které byly uzavřeny před nabytím účinnosti tohoto zákona, zůstaly dle ustanovení zákona o veřejných službách v platnosti, práva a povinnosti jsou zachovány v souladu s nařízením č. 1370. Smlouvy uzavřené před nabytím účinnosti zákona o veřejných službách 1. července 2010 se řídí úpravou zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě. Na smlouvy uzavřené před 3. prosincem 2009 se vztahuje nařízení Rady (EHS) č. 1991/1969 a na smlouvy, které byly uzavřené po 3. prosinci 2009, se vztahuje nařízení č. 1370. [10]

#### **5.1.1 Smlouvy uzavřené před účinností zákona o veřejných službách – jejich doba trvání**

Pokud byla smlouva uzavřena v období od 26. 7. 2000 do 3. 12. 2009 bez provedení nabídkového nařízení a doba trvání byla sjednána před nabytím účinnosti zákona o veřejných službách č. 1370, tak zůstává smlouva v platnosti až do uplynutí doby platnosti, ale její doba trvání nesmí přesáhnout o více než 20 % dobu, na kterou je dle právní úpravy možné uzavřít aktuální dobu trvání smluv.

Pokud se jedná o smlouvu uzavřenou před účinností zákona o veřejných službách a její doba trvání byla stanovena v období od 26. 7. 2000 do 3. 12. 2009 a pokud je tato doba příliš odlišná od doby, na kterou je možné dle současné právní normy smlouvu uzavřít, musí objednatel smlouvu ukončit již před sjednanou dobou platnosti.[10]

#### **5.1.2 Smlouvy uzavřené před účinností zákona o veřejných službách a možnosti jejich prodloužení**

Smlouvy uzavřené před nabytím zákona o veřejných službách a nařízení č. 1370 lze prodloužit na takovou dobu, aby celková doba trvání smlouvy nepřesáhla dobu stanovenou nařízením č. 1370. Ministerstvo dopravy umožňuje prodloužit tyto smlouvy i po nabytí účinnosti nařízení č. 1370 na takovou dobu, na jakou by mohly být smlouvy uzavřeny dle současné právní úpravy. V případě veřejné linkové dopravy se jedná o 10 let. V železniční dopravě lze bez výběrového řízení dle současné právní úpravy uzavřít smlouvu o veřejných službách na 10 let (resp. 15 let při splnění daných podmínek).

Smlouvy mohou být prodlouženy i o polovinu, „pokud poskytne provozovatel veřejných služeb majetek, který je významný vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k provozování služeb (...), na které se vztahuje smlouva.“ Musí se tedy jednat nějakou větší investici.

### **5.1.3 Smlouvy uzavřené před účinností zákona o veřejných službách – možnosti navýšování objemu**

Ve smlouvě mohou být sjednány dodatečné veřejné služby, ale kompenzace těchto dodatečných služeb nesmí překročit 20 % celkové výše původní kompenzace. Proto se může objednatel rozhodnout, jestli navýší objem veřejných služeb, nebo vybere jiného dopravce v nabídkovém řízení.

## **5.2 Právní postup pro uzavírání nových smluv**

Pro zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou na dráze celostátní a regionální platí zákon o veřejných službách a zákon o veřejných zakázkách.

### **5.2.1 Znaky pro odlišení tzv. brutto a netto smluv**

Do netto a smíšených smluv řadíme ty smlouvy, které nevylučují obchodní riziko spojené s vyšší tržeb z jízdného.

### **5.2.2 Nevýhody využití brutto smluv**

Brutto smlouva vylučuje obchodní riziko dopravce spojené s vyšší tržeb z jízdného. V případě brutto smlouvy nelze například uzavřít smlouvy přímým zadáním s vnitřním provozovatelem.

## **5.3 Veřejné zakázky – způsoby zadávání**

### **5.3.1 Obecně**

Postup pro nabídkové řízení musí být otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat podmínky transparentnosti a zákazu diskriminace. [10]

Předmětem uzavírané smlouvy jsou veřejné služby, které by měly tvořit dopravně provázanou síť s ostatními veřejnými službami a měly by vycházet z plánů dopravní obslužnosti. Předpokladem je kvalitní dopravní plán, který vytváří podklad pro hospodárné a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a spolupráci mezi objednateli (stát, kraje, obce). [10]

### **5.3.2 Nabídkové řízení – využití**

Pravidlem pro výběr dopravce před sjednáním smlouvy je dle zákona nabídkové řízení. Přímé zadání je pouze výjimka a lze ji uplatnit jen ve zvláštních případech.

## **5.4 Nabídkové řízení – postup objednatele**

### **5.4.1 Úřední věstník Evropské unie – zveřejnění**

Objednatel musí zveřejnit svůj záměr při uzavření smlouvy (rozsah veřejných služeb minimálně 50 000 km ročně) o veřejných službách v Úředním věstníku Evropské unie.

### **5.4.2 Zahájení nabídkového řízení – oznámení**

Řízení začíná zveřejněním oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému o veřejných zakázkách. Po oznámení se mohou dopravci s požadovanou kvalifikací zúčastnit nabídkového řízení.

Nelze nutit dopravce k uzavření smlouvy, jelikož smlouva o veřejných službách má soukromoprávní charakter.

V předmětu smlouvy by mělo být uvedena specifikace služeb, dále uveden předpokládaný rozsah a hodnota služby. V každém výběrovém řízení je důležitá ekonomická výhodnost, proto by měl objednatel stanovit kritéria tak, aby byly co nejlépe skloubeny užitná hodnota a cena. Do kritérií můžeme zařadit nabídkovou cenu, kvalitu, externí náklady, atd.

Lhůta pro podání nabídek nesmí být kratší než 52 dnů ode dne oznámení a objednatel musí tuto dobu upřesnit.

Veřejné služby nesní narušovat ostatní sítě veřejné služby a musí být dopravně provázány s jinými službami. [10]

### **5.4.3 Zadávací lhůta**

Dalším krokem bude výběr nejvhodnější nabídky. Pokud si objednatel nestanoví kratší dobu, musí do 30 dnů od začátku zadávací lhůty otevřít obálky s nabídkami. Nejméně 5 pracovních dnů před otevíráním obálek musí objednatel oznámit dopravci o termínu otevírání.

### **5.4.4 Oznámení o výběru nabídky**

Zadávací lhůta končí dnem doručení objednatele o výběru nabídky. Dopravci mohou ale do 15 dnů podat námitku proti rozhodnutí.

Do 15 dnů od konce lhůty pro podání námitek uzavře objednatelem s dopravcem smlouvu. Ostatní uchazeči budou o této věci písemně informováni.[10]

## **5.5 Přímé zadání – postup objednatele**

Objednatel má povinnost nejpozději jeden rok před uzavřením smlouvy přímým zadáním zveřejnit v Úředním věstníku Evropské unie informace o svém záměru uzavřít smlouvu o veřejných službách.

Pokud objednatel uzavře smlouvu přímým zadáním, musí nejpozději 2 měsíce před uzavřením smlouvu zveřejnit informace na desce, která umožňuje dálkový přístup. [10]

Vznikne – li nějaké osobě v průběhu výběru dopravce újma na právech, může podat do 15 dnů ode dne zveřejnění oznámení písemnou námitku.

Objednatel je povinen do 1 měsíce po uzavření smlouvy zveřejnit na své úřední desce, že byla smlouva uzavřena.

## **5.6 Změna smlouvy**

### **5.6.1 Doplnění smlouvy**

Smlouva může být doplněna o dodatečné služby, objednatel je poté povinen o této skutečnosti informovat na své úřední desce, a to nejpozději do 1 měsíce.

### **5.6.2 Prodloužení doby smlouvy**

Doba platnosti smlouvy je v případě autobusové dopravy 10 let a 15 let v případě drážní dopravy. Tato doba může být prodloužena až o polovinu v případě, že podmínky amortizace majetku jsou nezbytné.

## **5.7 Veřejné služby zasahující na území více krajů**

Jeden objednatel může zajistit veřejné služby i v územním obvodu jiného objednatele. Více objednatelů by mohlo uzavřít smlouvu s jedním dopravcem, poté bude ve smlouvě uvedeno, jak se budou jednotliví objednatelé podílet na úhradě kompenzace.

Je také možné, aby jeden objednatel uzavřel s dopravcem smlouvu na základě provedeného nabídkového řízení a druhý objednatel by uzavřel s tímto dopravcem za splnění podmínek smlouvu přímým zadáním. [10]

## **5.8 Kontrola uzavírání a plnění smluv**

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže dohlíží na správný způsob uzavírání smluv, je oprávněn ukládat sankce.

Dopravce je povinen plnit všechny své povinnosti řádně a včas, nebude – li tomu tak, bude objednatel požadovat smluvní sankci za porušení povinností dopravce.

## **5.9 Zveřejňování informací o veřejných službách**

Každoročně musí být objednatelem zveřejněna souhrnná zpráva o závazcích veřejné služby, o vybraných dopravcích a platbách kompenzace poskytnutých dopravcům.

Objednatel má na základě žádosti Ministerstva dopravy povinnost poskytnout zajištění dopravní obslužnosti v rozsahu podle uzavřených smluv o veřejných službách. [10]

## **6 EKONOMICKÉ PARAMETRY SMLUVNÍCH VZATHŮ MEZI OBJEDNATELEM A DOPRAVCEM**

V minulosti fungovala veřejná doprava jako soubor podnikatelských činností. Nejzajímavější z těchto podnikatelských činností byla například omnibusová doprava v Praze mezi Karlínem a Smíchovem z roku 1862, jejíž provozovatelem byl Jindřich Ballaben. Roku 1875 byla tato doprava nahrazena koněspřežnými tramvajemi, kterou provozoval podnikatel belgického původu Edourd Otlet. V Brně byla koněspřežná tramvajová doprava zavedena Bernardem Kolamanem a to v roce 1869. Nám známé elektrické tratě vybudoval František Křížík, nejdříve na Letné v Praze, poté vybudoval trasu z Prahy do Vysočan a Libně. Všechny tyto veřejné dopravy byly dotovány pouze ze soukromých zdrojů, jednalo se tedy čistě o podnikatelskou činnost.

Během 20. století byla veřejná doprava postupně financována z veřejných zdrojů. Jedním z hlavních důvodů financování veřejné dopravy z veřejných zdrojů byl narůstající fenomén automobilové dopravy. Vedle pozitivních faktorů, které automobilová doprava přinášela lidstvu, zde byl i velký problém narušování životního prostředí. Jeden z negativních faktorů, který s sebou přinášela automobilová doprava, je snížení počtů cestujících ve veřejné dopravě, proto se snížila i část tržeb. Cílem státu je prostřednictvím dopravní politiky zajistit dopravu do škol, do zaměstnání a do jiných cílů. Tím se zvýší zaměstnanost, vyšší zaměstnanost má tedy pozitivní dopad na hospodaření veřejných rozpočtů.[11]

### **6.1 Ekonomická výhodnost v nabídkovém řízení**

V nabídkovém řízení má ekonomická výhodnost klíčovou roli pro výběr dopravce.

Finančních prostředků ve veřejných službách je celkově nedostatek, proto je třeba získat podporu z veřejných prostředků. Cena musí vyhovovat zájmu dopravců o zajišťování dopravní obslužnosti a být v souladu s pravidly o veřejných podporách. Možnosti cenotvorby dopravního výkonu jsou v oblasti podporovaných služeb následující:

- 1) Vztah mezi nabídkou a poptávkou ve výběrovém řízení, nabídkovém řízení a aukci. Předpokladem je konkurenční pozice na trhu mezi velikostí nabízené dopravní služby a poptávkou ze strany veřejné správy.
- 2) Kalkulaci cen může provést dopravce, organizátor nebo objednatel. Předpokladem je schopnost subjektu kalkulovat cenu, hodnotit cenu jiného subjektu a kontrolovat ekonomickou oprávněnost nákladů na konkrétní poptávanou dopravní službu jiného subjektu.

Cena dopravního výkonu mezi dopravcem a objednatelem v případě podporovaných služeb vychází z těchto možností:

- 1) Tarif určuje objednatel, pro dopravce je tarif dále nezajímavý
- 2) V případě, že dopravce soutěží o podporu veřejné správy, může cenu teoreticky stanovit jak objednatel, tak dopravce. Pokud cenu stanoví objednatel, jedná se například o maximální cenu a dopravce optimalizuje množství cestujících na základě kvalitativních parametrů. V případě že dopravce určuje cenu, tak tento dopravce hledá maximální výnos při optimální ceně a počtu cestujících.

Každoročně reguluje cenu Ministerstvo financí prostřednictvím aktualizovaného výměru. Ten upravuje výpočet věcně usměrňované ceny a řeší problematiku předepisování slev. Prvním problémem je, že je třeba zahrnout kompenzaci do výpočtů, jelikož se jedná o ekonomicky pasivní služby.

Dalším problémem je předepisování slev pro cestující, který musí poskytovat dopravce. Obecně platí, že kdo předepisuje slevu, ten ji také vyrovnává.

Zisk je účel podnikání, jeho použití nelze vázat a kontrolovat. Výše zisku má být spojena s obvyklou cenou aktivně využívaného kapitálu, navýšenou o motivační příplatek. Zdánlivé zlevnění veřejné dopravy může mít dopad na nezájem dopravců na trh vstoupit a s nepříznivými dopady na kvalitu.

Základním předpokladem ekonomické efektivity podniku je rentabilita, která je vyjádřena jako poměr dosaženého zisku a nákladů, které bylo potřeba vynaložit k realizaci daného výkonu. [10]

Za výkon lze označit množství jednotek produkce (tzv. kalkulační jednice). V silniční dopravě jsou za tyto jednotky považovány 1 kilometr (1 ujetý kilometr a 1 km uvedený v jízdním řádu) a 1 hodina stání. [11]

Autobus a řidič tvoří jeden nerozdělitelný celek, ale ve skutečnosti jsou autobus a řidič využívány odlišně. Autobus a řidič tvoří pouze část dopravního celku, který se pohybuje po silnici.

Z tohoto plyne, že náklady na jízdu autobusu se vypočtou jako součet nákladů na autobus (náklady na jízdu + náklady na stání) a nákladů na všechny řidiče.

Nositelem nákladů je kalkulační jednice, ale náklady je potřeba rozdělit podrobněji. Náklady se dělí na náklady přímé a režijní. Do nákladů přímých řadíme takové náklady, které jsou jasně spojené s danou jednicí (pohonné hmoty, pneumatiky,...). Náklady, které jsou



vynaloženy, ale jejich vztah k dané jednotce není tak jednoznačný, jsou náklady režijní (nepřímé). [11]

Náklady závislé na objemu produkce jsou náklady variabilní a náklady nezávislé na objemu produkce jsou náklady fixní.

**Tabulka 1: Kalkulace nákladů autobusové dopravy**

P o l o ž k a	Řádek	Celkem tis.Kč	Přepočet na km	
			celkem ř.(45)	dle JŘ ř.(46)
			Kč/km	Kč/km
Pohonné hmoty	11	1 926 964,1	6,31	6,68
Přímý materiál a energie	12	384 209,8	1,26	1,33
Opravy a udržování	13	687 350,5	2,25	2,38
Odpisy	14	1 224 820,8	4,01	4,25
Leasing (pronájem)	15	190 231,8	0,62	0,66
Přímé mzdy	16	2 088 735,4	6,83	7,25
Sociální a zdravotní pojištění	17	705 042,4	2,31	2,45
Cestovné	18	145 695,5	0,48	0,51
Úhrada za použití infrastruktury	19	218 130,9	0,71	0,76
Silniční daň	20	755,8	0,00	0,00
Elektronické mýtné	21	11 879,6	0,04	0,04
Pojištění zákonné odpovědnosti	22	115 745,7	0,38	0,40
Ostatní přímé náklady	23	418 810,3	1,37	1,45
Ostatní služby	24	179 978,5	0,59	0,62
Režijní náklady	25	601 961,7	1,97	2,09
Náklady celkem (ř.11 až 25)	26	<b>8 900 312,7</b>	29,12	30,88

Zdroj: <http://www.mdcr.cz>

## 6.2 Ekonomická výhodnost – dopady na mzdy řidičů

Ve výběrových řízeních je klíčová role ekonomická výhodnost, proto se snaží objednatel a dopravce mít tyto služby co nejlevnější a to se zpravidla se odráží ve mzdách řidičů – na těch lze na rozdíl od jiných nákladů ušetřit. Níže jsou v tabulkách vypsány jednotlivé náklady

a v grafech jsou zpracovaná data mezd, tato data představují procentuální část mezd v celkových nákladech.

### 6.2.1 Náklady za rok 2013

Tabulka 2: Náklady dopravce za rok 2013

<b>Náklady 2013</b>	<b>Kč/km</b>
pohonné hmoty	7,892
přímý materiál a energie	1,379
opravy a udržování	2,308
Odpisy	4,209
Leasing	0,534
přímé mzdy	6,789
sociální a zdravotní pojištění	2,297
Cestovné	0,475
úhrada za použití infrastruktury	0,685
silniční daň	0,002
elektronické mýtné	0,042
pojištění zákonné odpovědnosti	0,379
ostatní přímé náklady	1,096
ostatní služby	0,677
režijní náklady	2,167
<b>náklady celkem</b>	<b>30,931</b>

Zdroj: [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

Tabulka 3: Procentuální zastoupení jednotlivých nákladů

<b>Náklady 2013</b>	<b>Kč/km</b>	<b>% z celkových nákladů</b>
pohonné hmoty	7,89	25%
přímé mzdy	6,79	22%
odpisy	4,21	14%
ostatní	12,04	39%
<b>náklady celkem</b>	<b>30,93</b>	

Zdroj: [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

**Graf 1: Celkové náklady za rok 2013**



Přímé mzdy řidičů tvoří **22 %** celkových nákladů za rok 2013

### 6.2.2 Náklady za rok 2014

**Tabulka 4: Náklady dopravce za rok 2014**

<b>Náklady 2014</b>	<b>Kč/km</b>
pohonné hmoty	7,523
přímý materiál a energie	1,339
opravy a udržování	2,273
odpisy	4,346
leasing	0,642
přímé mzdy	7,028
sociální a zdravotní pojištění	2,376
cestovné	0,492
úhrada za použití infrastruktury	0,714
silniční daň	0,003
elektronické mýtné	0,041
pojištění zákonné odpovědnosti	0,406
ostatní přímé náklady	1,202
ostatní služby	0,719
režijní náklady	2,121
<b>náklady celkem</b>	<b>31,228</b>

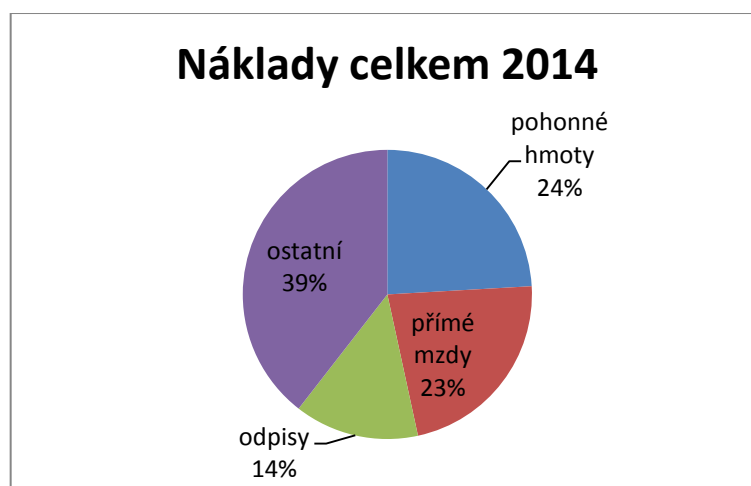
Zdroj: [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

**Tabulka 5: Procentuální zastoupení jednotlivých nákladů**

<i>Náklady 2014</i>	<i>Kč/km</i>	<i>% z celkových nákladů</i>
pohonné hmoty	7,52	25%
přímé mzdy	7,03	22%
odpisy	4,35	14%
ostatní	12,33	39%
<b>náklady celkem</b>	<b>31,23</b>	

Zdroj: [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)

**Graf 2: Celkové náklady za rok 2014**



Přímé mzdy řidičů tvoří **23 %** celkových nákladů za rok 2013

### 6.2.3 Náklady za rok 2015

**Tabulka 6: Náklady dopravce za rok 2015**

<i>Náklady 2015</i>	<i>Kč/km</i>
pohonné hmoty	6,685
přímý materiál a energie	1,333
opravy a udržování	2,385
odpisy	4,249
leasing	0,660
přímé mzdy	7,246
sociální a zdravotní pojištění	2,446
cestovné	0,505
úhrada za použití infrastruktury	0,757
silniční daň	0,003

elektronické mýtné	0,041
pojištění zákonné odpovědnosti	0,402
ostatní přímé náklady	1,453
ostatní služby	0,624
režijní náklady	2,088
<b>náklady celkem</b>	<b>30,876</b>

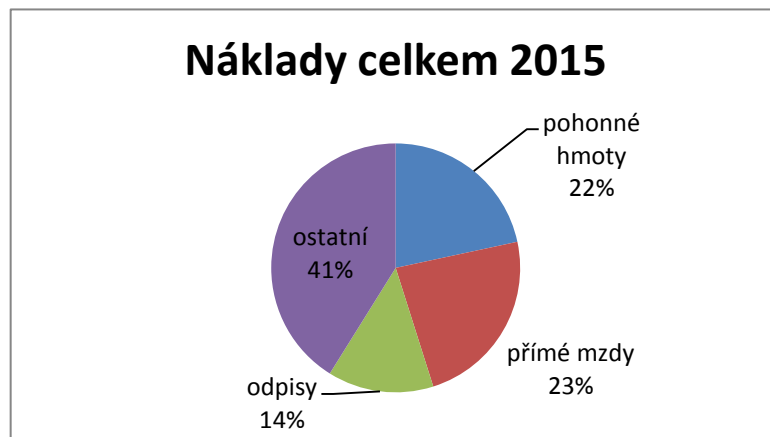
Zdroj: [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

Tabulka 7: Procentuální zastoupení jednotlivých nákladů

<i>Náklady 2015</i>	<i>Kč/km</i>	<i>% z celkových nákladů</i>
pohonné hmoty	6,68	22%
přímé mzdy	7,25	23%
odpisy	4,25	14%
ostatní	12,70	41%
<b>náklady celkem</b>	<b>30,88</b>	

Zdroj: [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

Graf 3: Celkové náklady za rok 2015



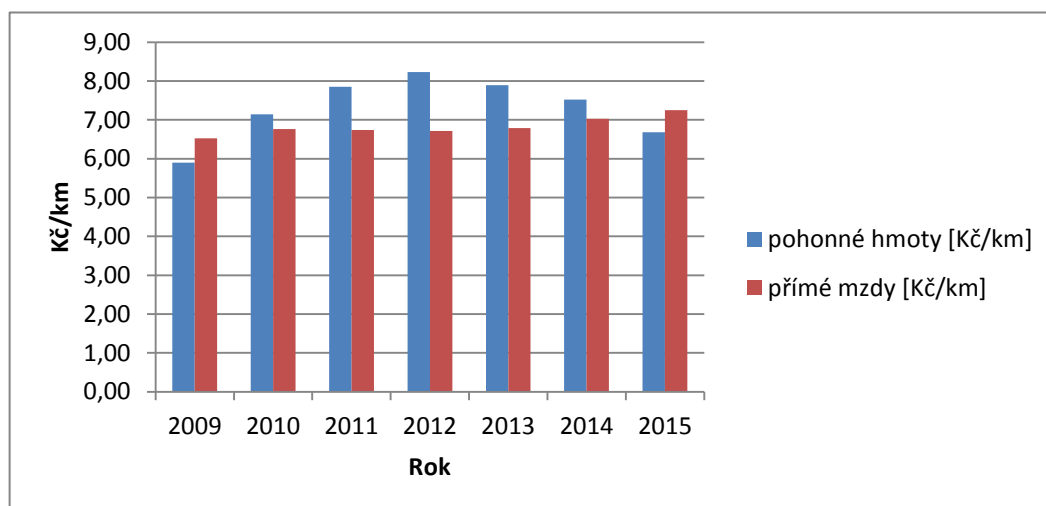
Přímé mzdy řidičů tvoří **23 %** celkových nákladů za rok 2013

**Tabulka 8: Finanční ohodnocení pohonných hmot, mezd řidičů a odpisů**

<i>Rok</i>	<i>pohonné hmoty [Kč/km]</i>	<i>přímé mzdy řidičů [Kč/km]</i>	<i>odpisy [Kč/km]</i>
2009	5,90	6,52	4,07
2010	7,14	6,76	4,44
2011	7,85	6,74	4,44
2012	8,23	6,71	4,26
2013	7,89	6,79	4,21
2014	7,52	7,03	4,35
2015	6,68	7,25	4,25

Zdroj: [www.mdcz.cz](http://www.mdcz.cz)

**Graf 4: Finanční ohodnocení pohonných hmot, mezd řidičů a odpisů**



V tabulce níže jsou data o vývoji cen pohonných hmot a mezd řidičů od roku 2009 – 2015. Z grafu je zřejmé, že se mzdy řidičů od roku 2009 do roku 2013 nijak neliší, jen letech 2014 a 2015 se mírně zvýšily.

### 6.3 Analýza mezd řidičů

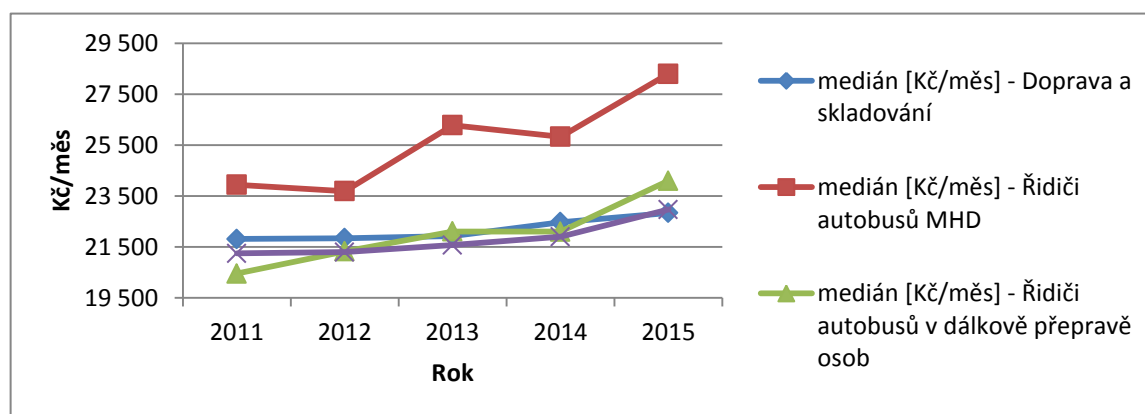
V této části se zabývám porovnáním mezd řidičů autobusů MHD, řidičů autobusů v dálkové přepravě osob, pracovníků dopravy a skladování a průměrnou mzdou v České republice. Pro porovnání používám 1. decil, 1. kvartil, medián, 3. kvartil, 9. decil a průměr mezd. Z těchto výsledků mohu analyzovat a porovnávat finanční ohodnocení řidičů autobusů.

**Tabulka 9: Porovnání mediánu jednotlivých zaměstnání**

Rok	medián [Kč/měs] - Doprava a skladování	medián [Kč/měs] - Řidiči autobusů MHD	medián [Kč/měs] - Řidiči autobusů v dálkově přepravě osob	medián [Kč/měs] - Průměrný
2011	21 810	23 942	20 455	21 244
2012	21 843	23 690	21 330	21 295
2013	21 930	26 280	22 107	21 572
2014	22 472	25 830	22 102	21 899
2015	22 837	28 298	24 098	22 971

Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)

**Graf 5: Porovnání mediánu jednotlivých zaměstnání**



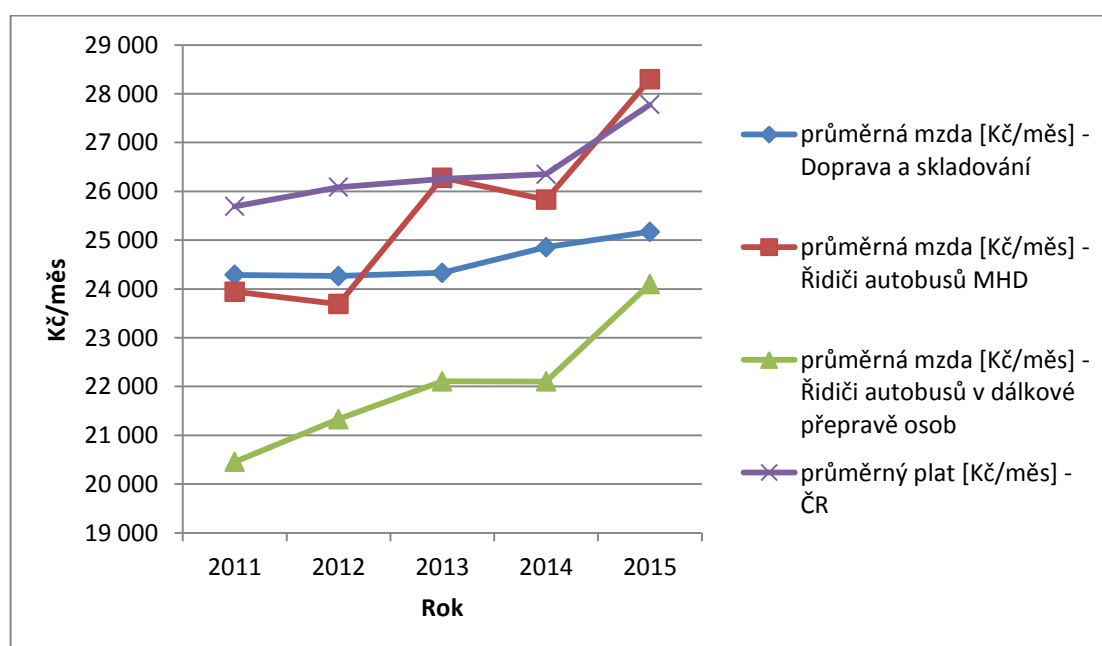
Medián je hodnota mzdy, na kterou nedosáhne 50 % zaměstnanců a druhých 50 % má vyšší mzdu. Dle tabulky 9 a grafu 5 mají nejvyšší hodnotu mediánu řidiči autobusů MHD, s porovnáním s mediánem řidičů autobusů v dálkové přepravě osob je tato hodnota vyšší o cca 2000 až 3000 Kč/měs. Hodnota mediánu řidičů autobusů MHD je v letech 2011 – 2015 každoročně vyšší než medián průměrných mezd, řidiči autobusů mají vyšší hodnotu mediánu oproti mediánu průměrných mezd jen od roku 2012.

**Tabulka 10: Porovnání průměrného platu jednotlivých zaměstnání**

Rok	průměrná mzda [Kč/měs] - Doprava a skladování	průměrná mzda [Kč/měs] - Řidiči autobusů MHD	průměrná mzda [Kč/měs] - Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	průměrný plat [Kč/měs] - ČR
2011	24 289	23 942	20 455	25 693
2012	24 263	23 690	21 330	26 086
2013	24 330	26 280	22 107	26 252
2014	24 856	25 830	22 102	26 352
2015	25 171	28 298	24 098	27 777

Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)

**Graf 6: Porovnání průměrného platu jednotlivých zaměstnání**



Z tabulky 10 a grafu 6 je patrné, že mzda řidičů autobusů v dálkové přepravě osob je v letech 2011 - 2015 nižší než průměrná mzda pro celou ČR. Průměrná mzda pracovníků dopravy a skladování je v letech 2011 – 2015 každoročně vyšší než průměrná mzda ČR. Průměrná mzda řidičů autobusů MHD je od roku 2013 vyšší než průměrná mzda ČR a je o cca 2 – 3 tisíce Kč/měs vyšší než průměrná mzda řidičů v dálkové přepravě osob.

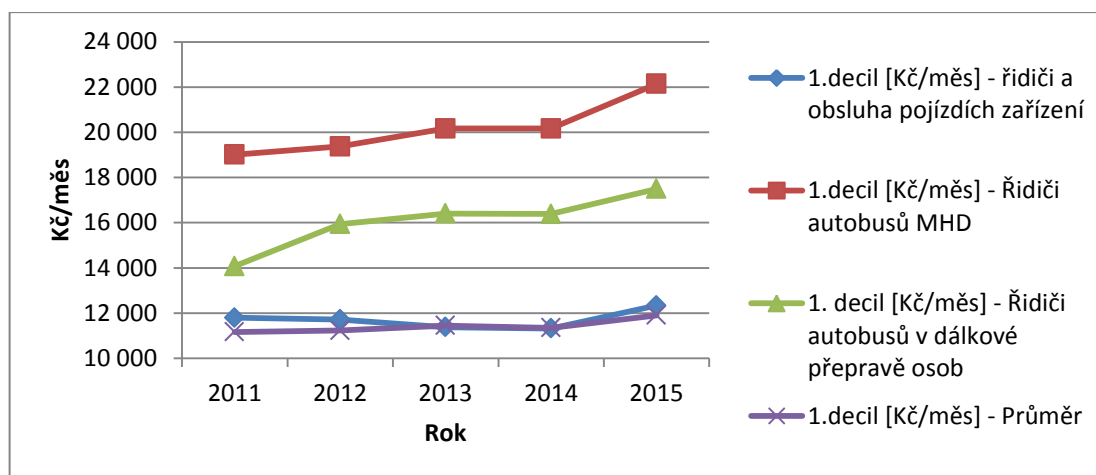


**Tabulka 11: Porovnání 1. decilu jednotlivých zaměstnání**

Rok	1.decil [Kč/měs] - Řidiči a obsluha pojezdých zařízení	1.decil [Kč/měs] - Řidiči autobusů MHD	1. decil [Kč/měs] - Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	1.decil [Kč/měs] - Průměr
2011	11 798	19 013	14 077	11 170
2012	11 720	19 372	15 941	11 234
2013	11 383	20 168	16 409	11 454
2014	11 323	20 163	16 385	11 354
2015	12 333	22 139	17 498	11 901

Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)

**Graf 7: Porovnání 1. decilu jednotlivých zaměstnání**



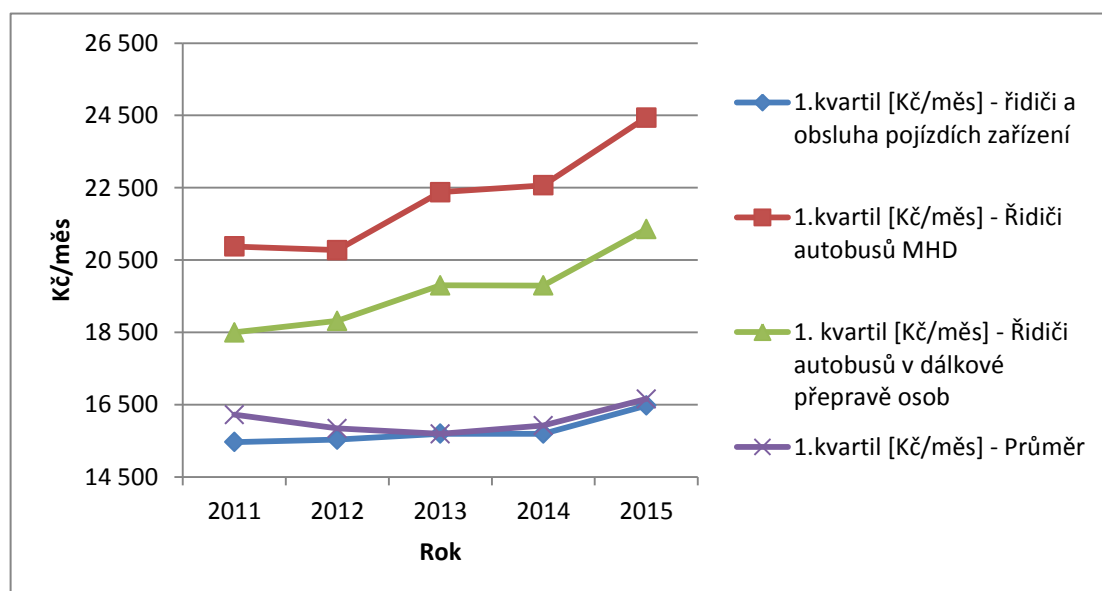
První decil je hodnota, na kterou 10 % zaměstnanců nedosáhne a 90 % je placeno lépe. Dle tabulky 11 a grafu 7 mají nevyšší hodnotu 1. decilu řidiči autobusů MHD, poté řidiči autobusů v dálkové přepravě osob, dále pracovníci pojezdých zařízení a nakonec 1. decil vztažený na mzdy v ČR. Mezi 1. decilem řidičů autobusů MHD a řidičů autobusů v dálkové přepravě osob je značný rozdíl, o cca 3 – 5 tis. Kč/měs.

**Tabulka 12: Porovnání 1. kvartilu pro jednotlivá zaměstnání**

Rok	1.kvartil [Kč/měs] - Řidiči a obsluha pojízdných zařízení	1.kvartil [Kč/měs] - Řidiči autobusů MHD	1. kvartil [Kč/měs] - Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	1.kvartil [Kč/měs] - Průměr
2011	15 466	20 875	18 498	16 224
2012	15 533	20 774	18 818	15 843
2013	15 696	22 376	19 801	15 691
2014	15 696	22 569	19 795	15 920
2015	16 477	24 439	21 354	16 658

Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)

**Graf 8: Porovnání 1. kvartilu pro jednotlivá zaměstnání**



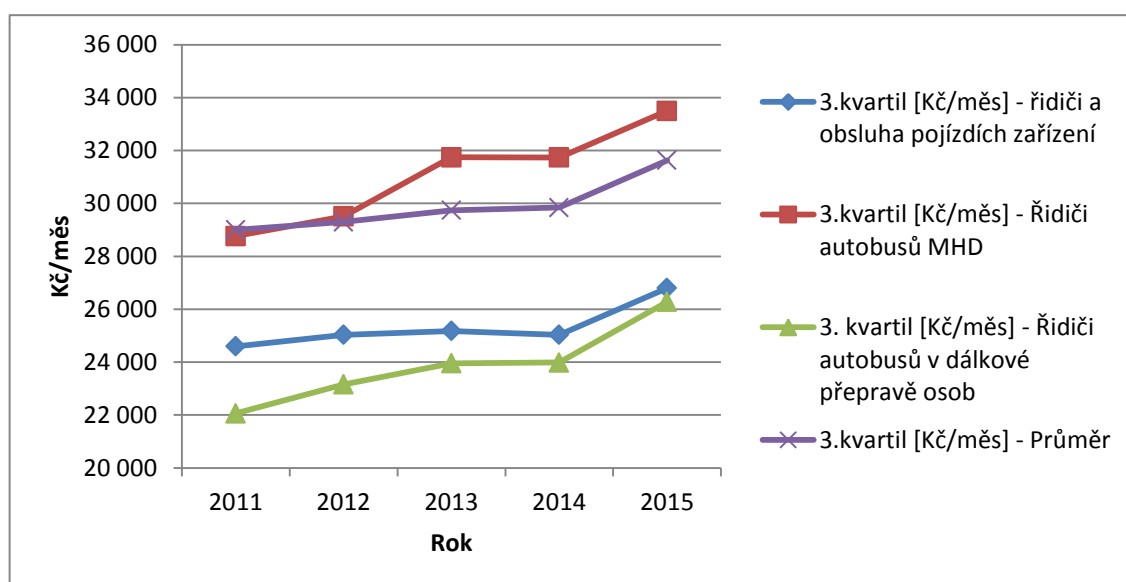
První kvartil je hodnota, při které je 25 % prvků menších než tato hodnota (oddělí 25 % dat od nejvyšších 75 %). Z tabulky 12 a grafu 8 je patrné, že nejvyšší hodnotu 1. kvartilu mají řidiči autobusů MHD, 2. nejvyšší hodnotu 1. kvartilu mají řidiči autobusů v dálkové přepravě, průměrná hodnota 1. kvartilu mezd ČR je na třetím místě a nejnižší hodnotu 1. kvartilu mají pracovníci pojízdných zařízení. Zaměříme – li se na 1. kvartil řidičů autobusů MHD a řidičů autobusů v dálkové přepravě osob, lze vyčíst, že hodnota 1. kvartilu řidičů autobusů v dálkové přepravě je podstatně nižší (o cca 2000 až 3000Kč/měs). Hodnoty prvních kvartilů u řidičů autobusů MHD i u řidičů autobusů v dálkové přepravě osob se postupně od roku 2012 zvyšují.

**Tabulka 13: Porovnání 3. kvartilu jednotlivých zaměstnání**

Rok	3.kvartil [Kč/měs] - řidiči a obsluha pojízdných zařízení	3.kvartil [Kč/měs] - Řidiči autobusů MHD	3. kvartil [Kč/měs] - Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	3.kvartil [Kč/měs] - Průměr
2011	24 596	28 768	22 058	29 004
2012	25 035	29 513	23 155	29 299
2013	25 178	31 741	23 957	29 740
2014	25 030	31 740	23 986	29 840
2015	26 801	33 496	26 281	31 627

Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)

**Graf 9: Porovnání 3. kvartilu jednotlivých zaměstnání**



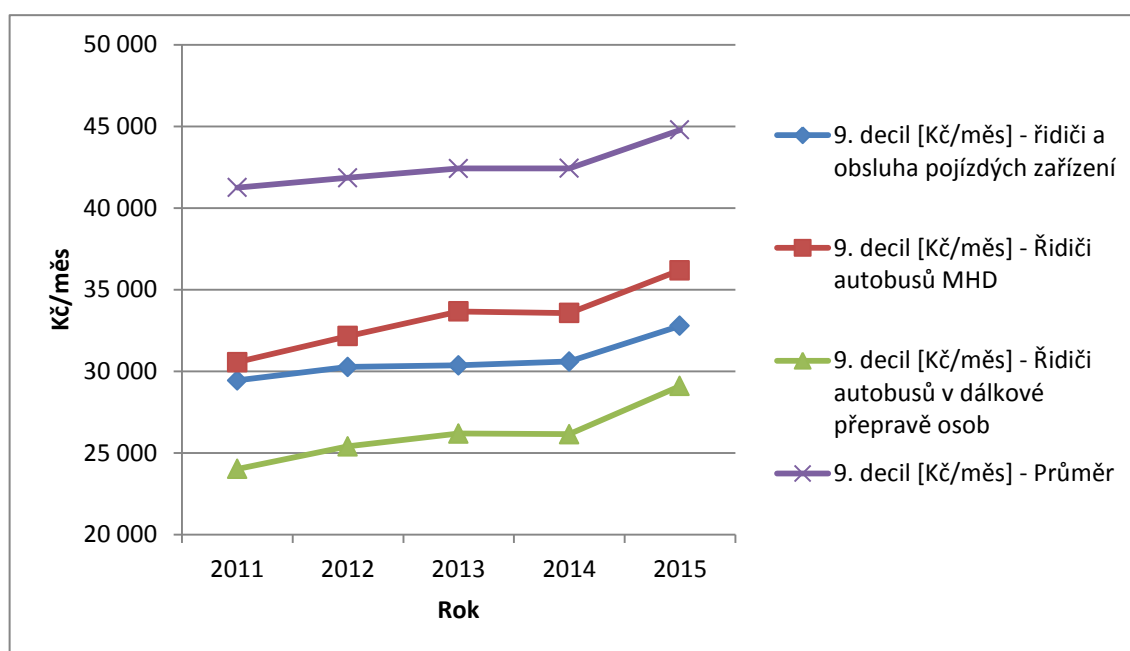
První kvartil je roven 75. percentilu dat (oddělí nejmenších 75 % dat od nejvyšších 25 %). Dle tabulky 13 a grafu 9 je nejnižší hodnota 3. kvartilu u řidičů autobusů v dálkové přepravě osob, druhý nejnižší 3. kvartil mají pracovníci pojízdných zařízení, dále 3. kvartil celkových mezd ČR a nejvyšší hodnotu 3. kvartilu mají řidiči autobusů MHD. Rozdíl hodnot 3. kvartilu řidičů autobusů MHD a řidičů autobusů v dálkové přepravě osob je cca 7000 Kč/měs.

**Tabulka 14: Porovnání 9. decilu jednotlivých zaměstnání**

Rok	9. decil [Kč/měs] - Řidiči a obsluha pojízdných zařízení	9. decil [Kč/měs] - Řidiči autobusů MHD	9. decil [Kč/měs] - Řidiči autobusů v dálkové převpravě osob	9. decil [Kč/měs] - Průměr
2011	29 439	30 555	24 016	41 254
2012	30 261	32 160	25 402	41 855
2013	30 360	33 662	26 189	42 419
2014	30 599	33 563	26 148	42 429
2015	32 786	36 185	29 094	44 777

Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)

**Graf 10: Porovnání 9. decilu jednotlivých zaměstnání**



9. decil je hodnota, na kterou nedosáhne 90 % lidí a 10 % lidí je placeno lépe. Nejnížší hodnotu 9. decilu mají řidiči autobusů v dálkové přepravě osob, dále pracovníci pojízdných zařízení, poté řidiči autobusů MHD a nejvyšší hodnotu 9. decilu má celková mzda ČR. Rozdíl 9. decilu mezi řidiči autobusů MHD a řidiči v dálkové přepravě osob je cca 7000 Kč/měs.

Odstraníme – li 10 % nejhůře placených lidí a 10 % nejlépe placených lidí, dostaneme interval mezd, ve kterém se pohybuje 80 % lidí. U řidičů autobusů MHD je tento interval cca od 21 000 – 33 000 Kč/měs a u řidičů v dálkové přepravě osob cca od 17 000 – 26 000Kč/měs. Ze všech tabulek a grafů lze určit, že mzdy řidičů autobusů MHD jsou

výrazně vyšší než mzdy řidičů autobusů v dálkové přepravě osob. V porovnání s celkovými mzdami v ČR jsou mzdy řidiči autobusů v dálkové přepravě osob velmi podprůměrné.

Z tabulky 9 a grafu 5 je patrné, že se medián mezd řidičů autobusů v dálkové přepravě osob nijak neliší od průměrného mediánu mezd v ČR. Nicméně z tabulky 10 a grafu 6 je evidentní, že průměrný plat řidičů autobusů v dálkové přepravě je nižší o cca 4000 až 5000 Kč/měs než průměrný plat pro celou ČR. Tento rozdíl zřejmě způsobil nízký plat 50 % řidičů v dálkové přepravě osob, kteří nedosáhli na medián pro řidiče v dálkové přepravě, a proto se radikálně snížila i jejich průměrná mzda. Toto nám potvrdí i data v tabulce 13 a grafu 9, kdy je 3. kvartil řidičů v dálkové přepravě osob o cca 7000 až 8000 nižší než 3. kvartil mezd v ČR. Tento rozdíl už je opravdu velký. Zaměříme – li se na 9. decily mezd řidičů v dálkové přepravě a celkových mezd ČR, tak jsou hodnoty 9. decilů celkových mezd ČR přibližně o 16 000 – 17 000 vyšší než 9. decily mezd řidičů v dálkové přepravě. Mzdy lékařů, pracovníků na manažerských pozicích, pracovníků v IT, atd. mají vliv na vysoké číslo 9. decilu mezd ČR. Tento velký rozdíl jen dokazuje, že jsou řidiči autobusů v dálkové přepravě osob s ohledem na svoji poměrně dlouhou pracovní dobu velmi špatně finančně ohodnoceni.

V porovnání s řidiči autobusů v dálkové přepravě osob jsou řidiči autobusů MHD lépe finančně ohodnoceni. Medián, 1. kvartil, 1. decil, 3. kvartil mezd řidičů MHD jsou vyšší než u mezd ČR, pouze průměrná mzda a 9. decil mezd řidičů MHD jsou nižší než u mzdy pro ČR.

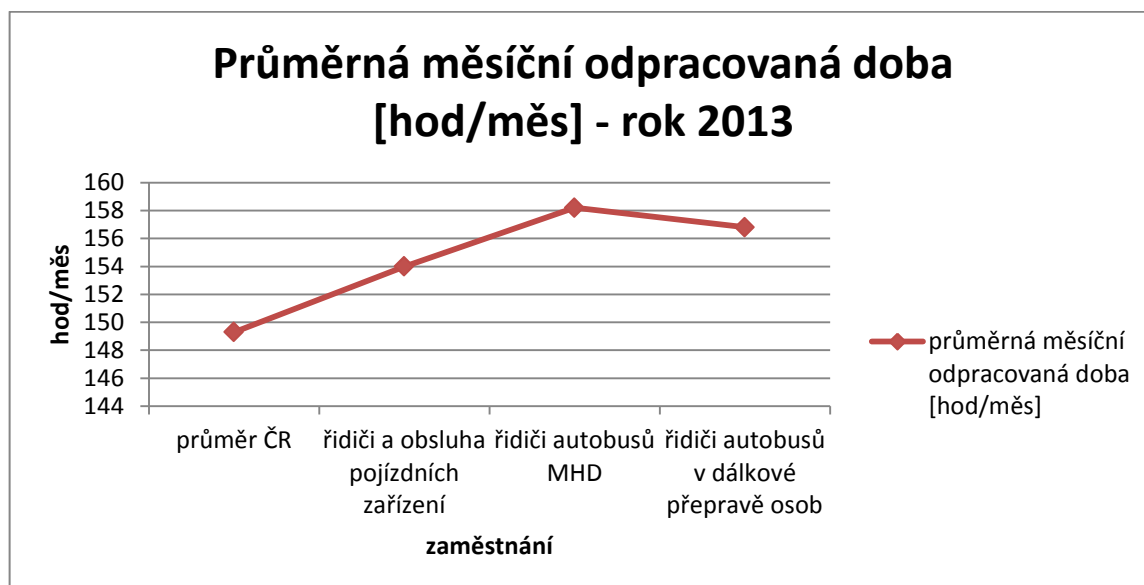
### 6.3.1 Analýza pracovní doby řidičů

**Tabulka 15: Pracovní doba jednotlivých zaměstnání**

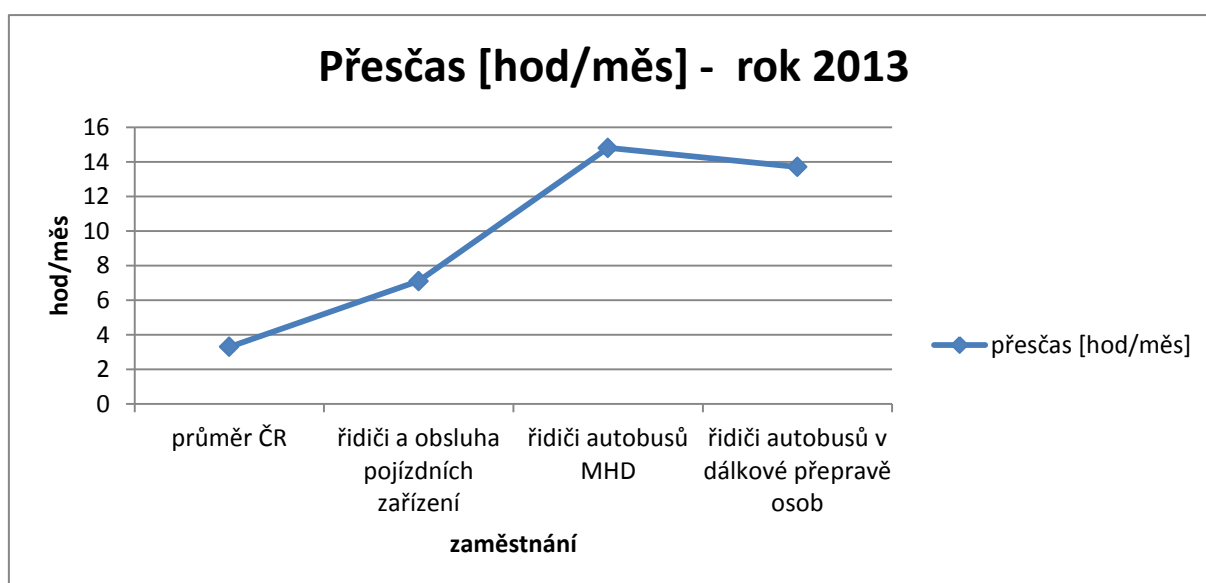
2013	průměrná měsíční odpracovaná doba [hod/měs] – včetně přesčasů	přesčas [hod/měs]
průměr ČR	149,3	3,3
řidiči a obsluha pojízdních zařízení	154,0	7,1
řidiči autobusů MHD	158,2	14,8
řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	156,8	13,7

Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)

Graf 11: Pracovní doba jednotlivých zaměstnání



Graf 12: Přesčasy jednotlivých zařízení



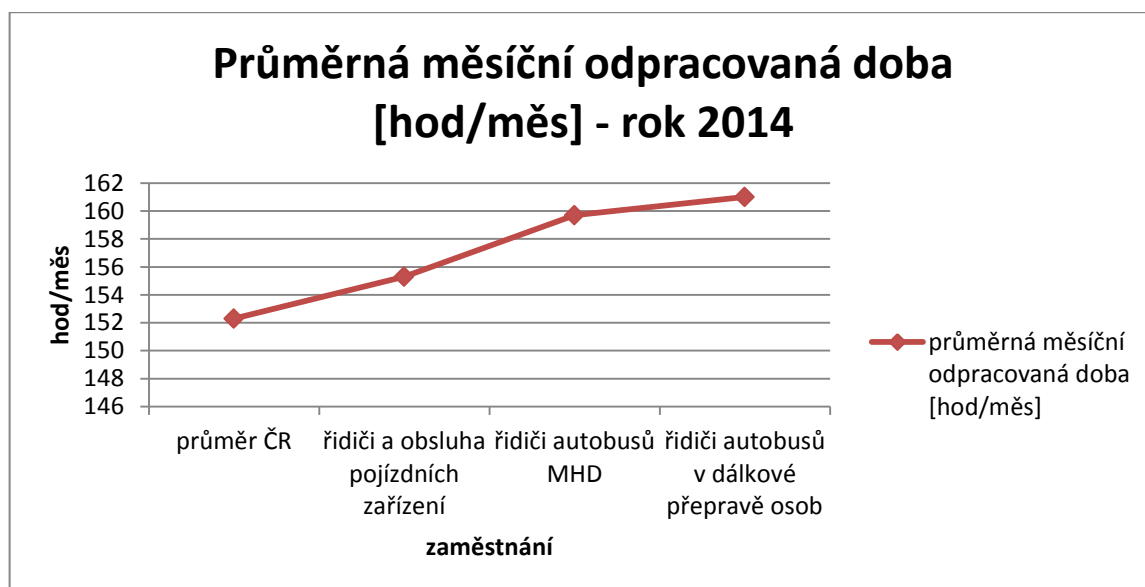
Z tabulky 15, grafu 11 a 12 lze jednoznačně určit, že průměrná pracovní doba řidičů za rok 2013 je vyšší v porovnání s průměrnou pracovní dobou vztáženou na celou Českou republiku. Jedná se o přibližně 7 – 8 hodin měsíčně. Přesčasy řidičů jsou 4krát – 5krát vyšší než průměrné přesčasy v celé České republice.

**Tabulka 16: Pracovní doba jednotlivých zaměstnání**

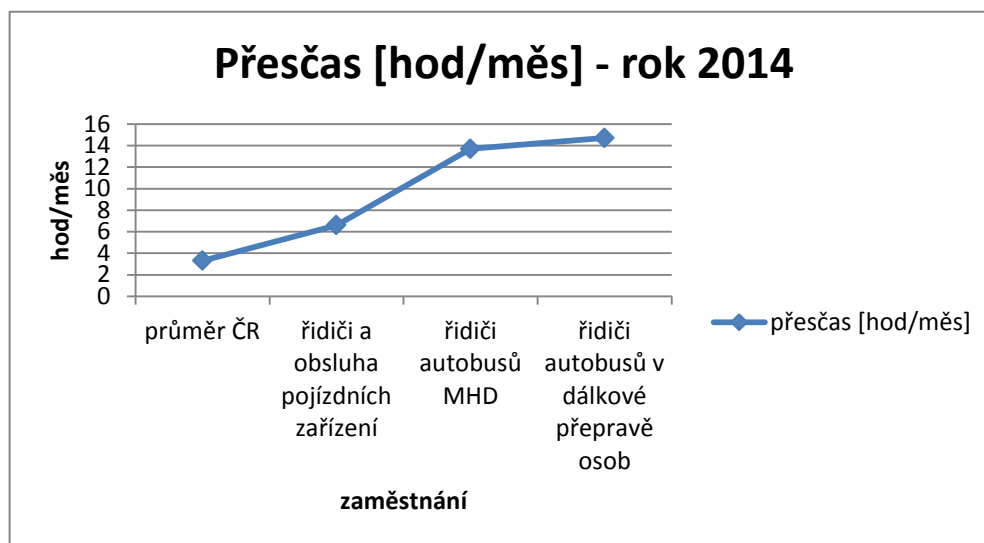
2014	průměrná měsíční odpracovaná doba [hod/měs] – včetně přesčasů	přesčas [hod/měs]
průměr ČR	152,3	3,3
řidiči a obsluha pojízdních zařízení	155,3	6,6
řidiči autobusů MHD	159,7	13,7
řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	161,0	14,7

Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)

**Graf 13: Pracovní doba jednotlivých zaměstnání**



**Graf 14: Přesčas jednotlivých zaměstnání**



Z tabulky 16, grafu 13 a 14 lze jednoznačně určit, že průměrná pracovní doba řidičů za rok 2014 je vyšší v porovnání s průměrnou pracovní dobou vztaženou na celou Českou republiku. Jedná se přibližně o 7 – 9 hodin měsíčně. Přesčasy řidičů jsou 4krát – 5krát vyšší než průměrné přesčasy v celé České republice.

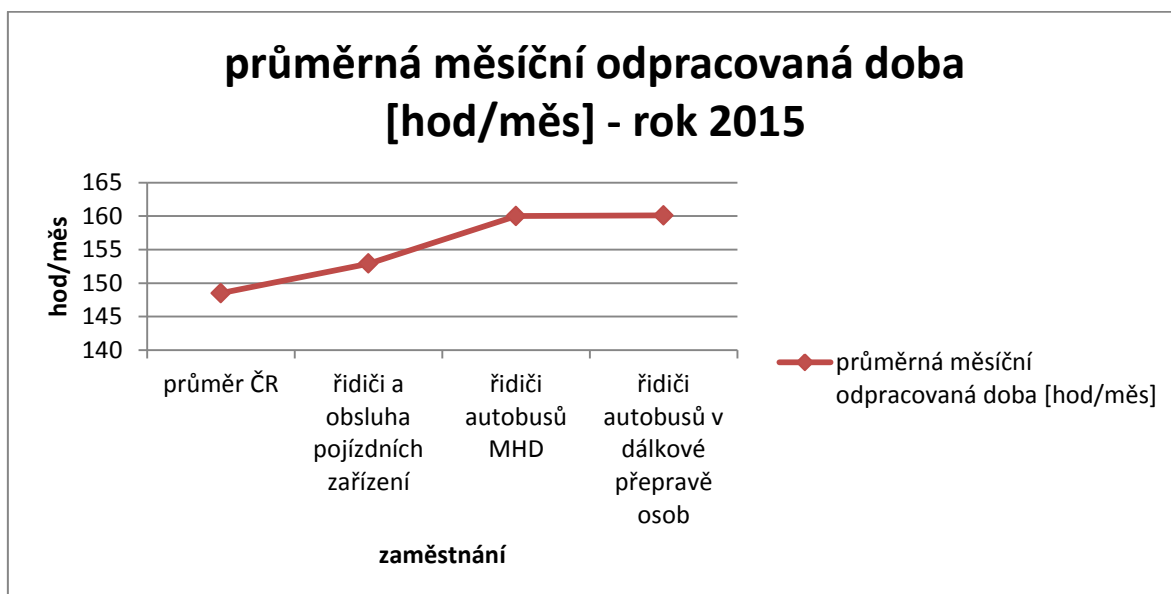
**Tabulka 17: Pracovní doba jednotlivých zaměstnání**

2015	průměrná měsíční odpracovaná doba [hod/měs] – včetně přesčasů	přesčas [hod/měs]
průměr ČR	148,5	3,5
řidiči a obsluha pojízdných zařízení	152,9	7,4
řidiči autobusů MHD	160,0	15,7
řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	160,1	16,1

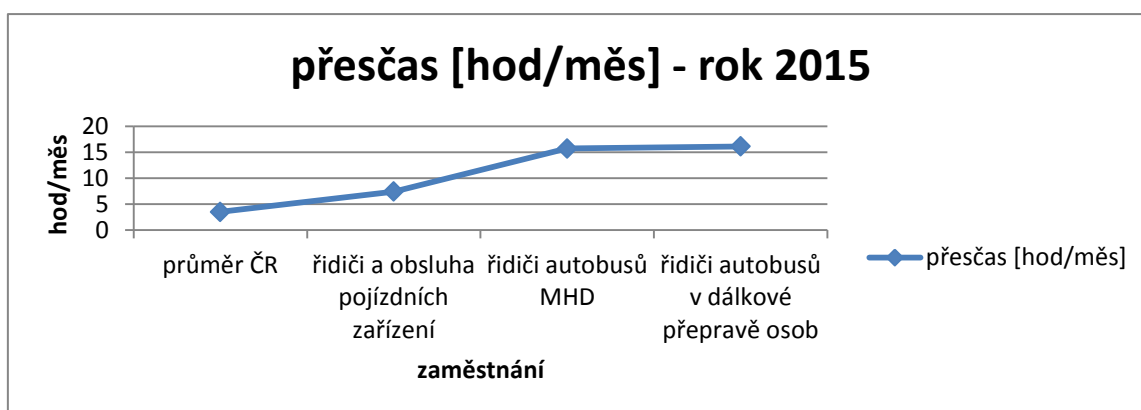
Zdroj: [www.trexima.cz](http://www.trexima.cz)



Graf 15: Pracovní doba jednotlivých zaměstnání



Graf 16: Přesčasy jednotlivých zaměstnání



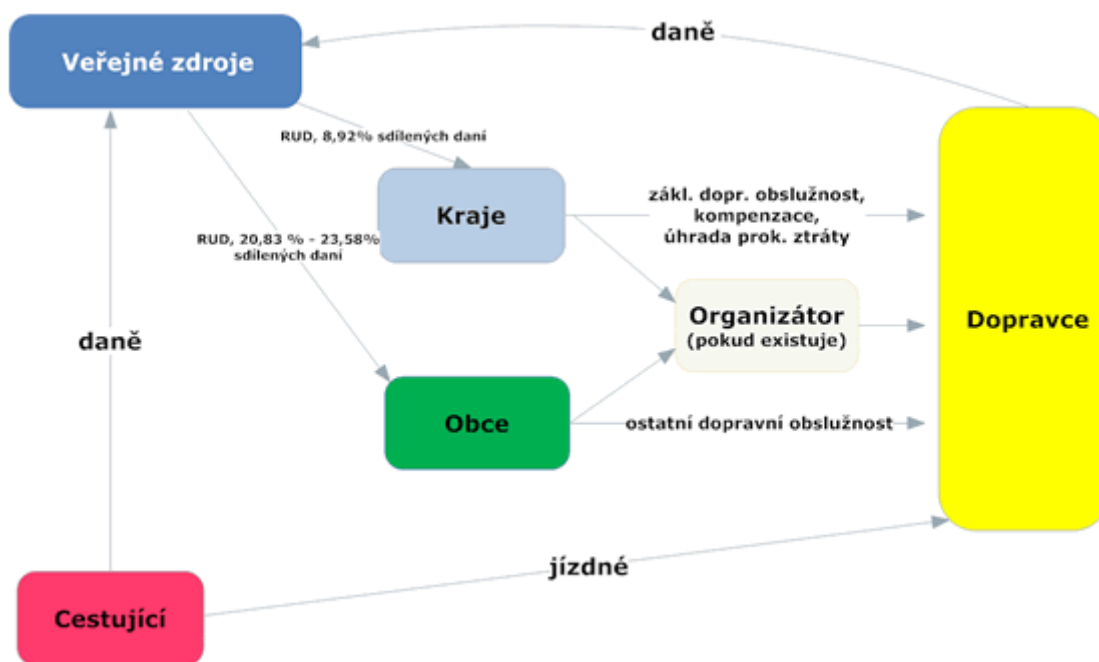
Z tabulky 17, grafu 15 a 16 lze jednoznačně určit, že průměrná pracovní doba řidičů za rok 2013 je vyšší v porovnání s průměrnou pracovní dobou vztaženou na celou Českou republiku. Jedná se o přibližně 12 hodin měsíčně. Přesčasy řidičů jsou 5krát vyšší než průměrné přesčasy v celé České republice.

### 6.3.2 Návrh řešení – navýšení mezd řidičů

Hlavní problém spočívá tedy v nízkých mzdách řidičů a jejich dlouhé pracovní době. Jedno z možných řešení, které by mohlo zvýšit mzdu řidičů autobusů, je stanovit ve smlouvách minimální mzdu řidičů a poté by jim měl být vyplácen x-tý násobek nejnižší úrovně zaručené mzdy řidiče autobusů. Otázkou ale je, jaký má být tento násobek. Řidiči požadují 1,75 [12] násobek až 1,9 [12] násobek minimální mzdy. V průměru by tedy měl řidič mít mzdu ve výši cca 30 000 Kč/měsíc (se všemi příplatky a přesčasy), jelikož se jedná o povolání stresující

a zodpovědné. Pokud bude plátcem dodatečného navýšení mezd kraj, musí tyto peníze čerpat ze svého rozpočtu. Příjmy krajů se skládají z nedaňových příjmů, daňových příjmů, kapitálových příjmů a z transferů. Transfery představují nejvýznamnější zdroj financování krajských rozpočtů, jsou poskytovány ze státního rozpočtu a fondu.

**Obrázek 3: Financování veřejné dopravy**



Zdroj: <http://denik.obce.cz>

Na obrázku 3 jsou zřejmé jednotlivé toky finančních prostředků, autobusový dopravce dostává kompenzaci za veřejné služby od kraje, zbylé finanční prostředky získává od cestujících formou jízdného. Pokud nebude kraj schopen zaplatit toto navýšení mezd řidičů, musí dojít ke snížení objemu veřejných služeb nebo by se mohl obrátit na ASOCIACI KRAJŮ ČESKÉ REPUBLIKY. Hlavní příjmy Asociace krajů tvoří příjmy z členských příspěvků, darů, dotací a příspěvků ze státního rozpočtu, příjmů z doplňkové činnosti. Asociace krajů by mohla vytvořit sekci, do které by každý kraj přispíval nějakou částkou a která by finančně podporovala veřejnou dopravu a dodatečné náklady na mzdy řidičů by byly poté vypláceny z tohoto zdroje.

Minimální ohodnocení řidičů lze zohlednit v zadávacích podmínkách a v hodnotících kritériích. Do hodnotících kritérií můžeme zařadit nákladovou efektivitu, kvalitu, sociální a environmentální faktory (jedná se tedy o multikriteriální hodnocení). Veřejní zadavatelé by měli posoudit nejlepší poměr mezi kvalitou a cenou, vymezit tedy i kritérium ekonomické a kvalitativní. Tato kritéria by měla umožňovat posouzení úrovně plnění. Veřejní zadavatelé

by měli vybírat takové veřejné služby vysoké kvality, které by dokonale vyhovovaly jejich potřebám. Do kritéria kvality by se mohly zařadit i kvalifikace a zkušenost řidičů, úroveň servisních služeb, provozní náklady, atd.

Stanovení minimální mzdy řidičů lze také řešit možnou změnou smluv. Ve smlouvách by tedy měl být zařazen systém případných změn (včetně změn ceny – ve smlouvách se jedná o indexaci ceny) a poté lze v souladu s tímto systémem změny provádět. Zde ale vzniká riziko, které spočívá v tom, že dopravci, kteří výběrové řízení nevyhráli z důvodu vyšší nabízené ceny, mohou podat stížnost na soud, jelikož aktuální cena pozměněná ve smlouvách mezi objednatelem a jiným dopravcem může být vyšší než nabízená cena dopravce podávající stížnost.

Veřejní zadavatelé by měli vycházet při zadávání zakázek z ekonomicky nejvýhodnější nabídky. Nejvýhodnější nabídka se stanoví na základě ceny nebo nákladů prostřednictvím nákladové efektivnosti a může zahrnovat nejlepší poměr mezi cenou a kvalitou. Kritéria by měla zahrnovat kvalitativní, sociální a environmentální hlediska (např. kvalita, včetně technické úrovně, estetických a funkčních vlastností, environmentálních vlastností atd.). V hodnocení nabídek by měli zadavatelé odůvodnit, v čem spatřují přidanou hodnotu v hodnocení nabídek (např. environmentální faktor, kdy budou použita vozidla šetrnější k životnímu prostředí, a tím se sníží i externí náklady, další možné pozitivní kritérium je kvalifikace a zkušenost řidičů, nebude tedy plýtván čas za kvalifikaci nových řidičů), která bude tedy i finančně náročnější. Je třeba najít harmonii mezi kritérii a systémem přidělování bodů za navýšení mzdy, ale toto navýšení by mělo mít také svoji hranici, která by se neměla překročit, jelikož by se jednalo spíše za neekonomický postup zadavatele.

V médiích se objevuje také názor, že minimální mzdu řidičů by měl stanovit stát a dodatečné náklady by měl stát také zaplatit. Tento postup nelze z praktického hlediska realizovat. V případě, že stát vymezí minimální mzdu pro jeden obor pracovníků, pracovníci z jiných oborů budou také požadovat mzdu minimální.

Do dnešní doby bohužel ještě neexistuje řešení pro podprůměrný plat řidičů, proto se stále snižuje počet řidičů a těchto pracovníků je nedostatek.

## 7 ZÁVĚR

Výběrové řízení je důležité z hlediska rovnocenné hospodářské soutěže, a tím i nalezení nejvhodnějšího dopravce pro danou zakázku. S nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 se sjednotí postupy při zadávání veřejných zakázek v členských státech. Nařízení zaručí kvalitní a bezpečné služby. S tím souvisí i zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „zákon o veřejných službách“), který upravuje postup států, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících. Dále máme zákon č. 137/2006 upravující postupy při zadávání veřejných zakázek, soutěž o návrh, podmínky vedení a funkce kvalifikovaných dodavatelů. Vyhláška ministerstva dopravy č. 296/2010 upravuje způsob sestavení finančního modelu a určení kompenzace. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 297/2010 stanovuje vzor formuláře v nabídkovém řízení. Minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti stanoví nařízení vlády č. 63/2011.

Většina smluv byla uzavřena před 3. prosincem 2009, tedy před nabytím účinností nařízení č. 1370. Pokud byla smlouva uzavřena v období od 26. 7. 2000 do 3. 12. 2009 bez provedení nabídkového nařízení a doba trvání byla sjednána (nebo prodloužena) před nabytím účinnosti zákona o veřejných službách č. 1370, tak zůstává smlouva v platnosti až do uplynutí doby platnosti, ale její doba trvání nesmí přesáhnout o více než 20 % dobu, na kterou je dle právní úpravy možné uzavřít aktuální dobu trvání smluv. Není – li tomu tak, musí být smlouvy ukončeny před sjednanou dobou platnosti.

Smlouvy uzavřené před nařízením č. 1370 mohou být prodlouženy až o 10 let v případě veřejné linkové dopravy, v železniční dopravě se jedná o 15 let. Dodatečné smlouvy mohou být také sjednány. Rozdíl mezi brutto a netto smlouvou spočívá v tom, že brutto smlouvy vylučují obchodní riziko spojené s výší tržeb.

Postup pro nabídkové řízení musí být otevřený všem provozovatelům, spravedlivý a musí dodržovat podmínky transparentnosti a zákazu diskriminace.

Na správné dodržování smluv obou stran dohlíží ÚŘAD PRO OCHRANU HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE, je oprávněn ukládat sankce.

Největším problémem v nabídkových řízeních je ekonomická výhodnost. Právě ta má negativní dopad na mzdy řidičů, jelikož mzdy řidičů tvoří 22 % - 23 % celkových nákladů a ty se snaží dopravci minimalizovat. Dle mé analýzy dat z webové stránky firmy TREXIMA – firmy zabývající se statistickým šetřením průměrných mezd – vyšel interval mezd, ve kterém

se pohybuje 80 % řidičů autobusů MHD, od 21 000 – 33 000 Kč/měs. Pro řidiče v dálkové přepravě osob je to 17 000 – 26 000 Kč/měs, což je poměrně nízké číslo vzhledem k dlouhé pracovní době (přesčasy jsou o cca 4x – 5x vyšší než průměrné přesčasy v celé ČR). Pomocí analýzy mediánu řidičů autobusů v dálkové přepravě osob jsem zjistila, že se nijak neliší od průměrného mediánu mezd v ČR, ale průměrný plat řidičů v dálkové přepravě je o cca 4000 až 5000 Kč/měs nižší než průměrný plat pro celou ČR. Tento rozdíl pravděpodobně způsobil nízký plat 50 % řidičů v dálkové přepravě osob, kteří nedosáhli na medián pro řidiče v dálkové přepravě, a proto se radikálně snížila i jejich průměrná mzda. To se potvrdí i na 3. kvartilu řidičů v dálkové přepravě, který je nižší o cca 7000 – 8000 Kč/měs než 3. kvartil mezd v ČR. Zaměříme – li se na 9. decily mezd řidičů v dálkové přepravě a celkových mezd ČR, tak jsou hodnoty 9. decilů celkových mezd ČR přibližně o 16 000 – 17 000 vyšší než 9. decily mezd řidičů v dálkové přepravě. Deváté decily celkových mezd České republiky prudce zvyšují pracovníci na manažerských pozicích, pracovní v oboru IT, lékaři, atd., proto je rozdíl 9. decilů řidičů a průměrných mezd ČR tak výrazný. V porovnání s řidiči autobusů v dálkové přepravě osob jsou řidiči autobusů MHD lépe finančně ohodnoceni. Medián, 1. kvartil, 1. decil, 3. kvartil mezd řidičů MHD jsou vyšší než u mezd ČR, pouze průměrná mzda a 9. decil mezd řidičů MHD jsou nižší než u mzdy pro ČR.

Řidiči požadují, aby se jim ve smlouvách stanovila minimální mzda a měl by jim být vyplácen 1,75. násobek až 1,9. násobek [12] minimální mzdy. Plátcem těchto dodatečných nákladů je kraj a ten může čerpat ze svého rozpočtu, pokud to nebude možné, mohl by se obrátit na ASOCIACI KRAJŮ ČESKÉ REPUBLIKY. Asociace krajů by mohla vytvořit sekci, do které by každý kraj přispíval nějakou částkou a která by finančně podporovala veřejnou dopravu a dodatečné náklady na mzdy řidičů by byly poté vypláceny z tohoto zdroje.

Do dnešní doby bohužel ještě neexistuje řešení pro podprůměrný plat řidičů působících v rámci objednané dopravní obslužnosti. Dle médií [13] by mohl zasáhnout stát stanovením minimální mzdy pro řidiče, ale tento způsob by nebyl prakticky možný, jelikož by pracovníci z jiných oborů také požadovali minimální a pro stát by to bylo velmi těžce proveditelné.

Možným řešením tohoto problému může být, aby byla v zadávacích a hodnotících podmínkách zařazena nákladová efektivita, kvalita, sociální a environmentální kritérium, jednalo by se tedy o multikriteriální rozhodování. V hodnocení nabídek by mělo být odůvodněno, v čem spatřují objednatelé přidanou hodnotu v hodnocení nabídek a měla by harmonie mezi kritérii a systémem přidělování bodů za navýšení mzdy. Vše musí mít ale svoji hranici, aby se nejednalo o neekonomický postup zadavatele.

## 8 POUŽITÉ ZDROJE:

- [1] epravo.cz, *Veřejné služby v přepravě cestujících, aneb možnosti zákonného postupu objednatele při výběru provozovatele městské autobusové dopravy*, [online], 1999 – 2006, dostupnost: <http://www.epravo.cz/eshop/nove-soukrome-pravo-2016-praha-77.html>
- [2] Michaela Brožiková, *Diplomová práce - Právní a ekonomické aspekty nabídkových řízení při zajišťování dopravní obslužnosti*, [online], 2011/2012, dostupnost: [https://is.muni.cz/th/210365/pravf\\_m/Pravni\\_a\\_ekonomicke\\_aspekty\\_nabidkovych\\_rizeni\\_pri\\_zajistovani\\_dopravni\\_obslužnosti.txt](https://is.muni.cz/th/210365/pravf_m/Pravni_a_ekonomicke_aspekty_nabidkovych_rizeni_pri_zajistovani_dopravni_obslužnosti.txt)
- [3] epravo.cz, *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících – další krok k fragmentaci právní úpravy veřejného zadávání*, [online], 1999 – 2006, dostupnost: <http://www.epravo.cz/top/clanky/zakon-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujících-dalsi-krok-k-fragmentaci-pravni-upravy-verejneho-zadavani-70481.html>
- [4] VĚSTNÍCH VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK, [online], 2012, dostupnost: <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/>
- [5] TRIXIMA, [online], 1991 – 2016, dostupnost: <http://www.mpsv.cz/cs/>
- [6] MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, portal – vz.cz, *Platné znění zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů*, [online], 2012, dostupnost: <http://www.portal-vz.cz/getmedia/159c12a2-0827-4fd6-b462-952c55b29590/ZVZ-KZ-transparentni-novela>
- [7] zakonyprolidi.cz, *Vyhláška č. 296/2010 Sb.*, [online], 2010 – 2016, dostupnost: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-296>
- [8] DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA, upce.cz, *Zhodnocení změn v zajištění dopravní obslužnosti v České republice a návrhy jejich doplnění*, [online], 2011, dostupnost: [http://pernerscontacts.upce.cz/21\\_2011/Kleprlik.pdf](http://pernerscontacts.upce.cz/21_2011/Kleprlik.pdf)
- [9] zakonyprolidi.cz, *Nařízení vlády č. 63/2011 Sb.*, [online], 2010 – 2016, dostupnost: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-63>
- [10] MINISTERSTVO DOPRAVY, *Uplatňování legislativních norem v oblasti výběru dopravce pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících*, [online], 2006 – 2016, dostupnost: [www.mdcr.cz/NR/...4AEC.../METODICKAPOMUCKAKONECNAcerven2014.doc](http://www.mdcr.cz/NR/...4AEC.../METODICKAPOMUCKAKONECNAcerven2014.doc)
- [11] BAROCH Václav, Mgr. Ing. Ph.D., FAIFROVÁ Veronika, Ing. Ph.D., NĚMEC Michal., Ing. Ph.D., ŘÍHA Zdeněk, Ing. Ph.D., SLIACKY Milan, Ing. , TICHÝ Jan, Ing., Ph.D., *Veřejná doprava v České republice - IDOA Fakulta dopravní*, IDOA, 2015

[12] <http://www.ceskenoviny.cz>

[13] <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1096898594-udalosti-komentare/216411000370803/>

<sup>1</sup> epravo.cz, *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících – další krok k fragmentaci právní úpravy veřejného zadávání*, [online], 1999 – 2006, [cit. 2016 – 07 -15], dostupnost: <http://www.epravo.cz/top/clanky/zakon-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich-dalsi-krok-k-fragmentaci-pravni-upravy-verejneho-zadavani-70481.html>

<sup>2</sup> VĚSTNÍCH VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK, [online], 2012, [cit. 2016 – 08 – 01] dostupnost: <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/>

<sup>3</sup> VĚSTNÍCH VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK, [online], 2012, [cit. 2016 – 08 – 01] dostupnost: <https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/>

<sup>4</sup> MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, portal – vz.cz, *Platné znění zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů*, [online], 2012, [cit. 2016 – 07 – 12], dostupnost: <http://www.portal-vz.cz/getmedia/159c12a2-0827-4fd6-b462-952c55b29590/ZVZ-KZ-transparentni-novela>

<sup>5</sup> MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, portal – vz.cz, *Platné znění zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů*, [online], 2012, [cit. 2016 – 07 – 12], dostupnost: <http://www.portal-vz.cz/getmedia/159c12a2-0827-4fd6-b462-952c55b29590/ZVZ-KZ-transparentni-novela>

<sup>6</sup> zakonyprolidi.cz, *Vyhláška č. 296/2010 Sb.*, [online], 2010 – 2016, [cit. 2016 – 07 – 12], dostupnost: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2010-296>

<sup>7</sup> DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA, upce.cz, *Zhodnocení změn v zajištění dopravní obslužnosti v České republice a návrhy jejich doplnění*, [online], 2011, [cit. 2016 – 06 – 29], dostupnost: [http://pernerscontacts.upce.cz/21\\_2011/Kleprlik.pdf](http://pernerscontacts.upce.cz/21_2011/Kleprlik.pdf)

<sup>8</sup> zakonyprolidi.cz, *Nařízení vlády č. 63/2011 Sb.*, [online], 2010 – 2016, [cit. 2016 – 07 – 01], dostupnost: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2011-63>

## **9 SEZNAM TABULEK**

<b>Tabulka 1</b>	<b>Kalkulace nákladů autobusové dopravy</b>
<b>Tabulka 2</b>	<b>Náklady dopravce za rok 2013</b>
<b>Tabulka 3</b>	<b>Procentuální zastoupení jednotlivých nákladů</b>
<b>Tabulka 4</b>	<b>Náklady dopravce za rok 2014</b>
<b>Tabulka 5</b>	<b>Procentuální zastoupení jednotlivých nákladů</b>
<b>Tabulka 6</b>	<b>Náklady dopravce za rok 2015</b>
<b>Tabulka 7</b>	<b>Procentuální zastoupení jednotlivých nákladů</b>
<b>Tabulka 8</b>	<b>Finanční ohodnocení pohonných hmot, mezd řidičů a odpisů</b>
<b>Tabulka 9</b>	<b>Porovnání mediánu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Tabulka 10</b>	<b>Porovnání průměrného platu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Tabulka 11</b>	<b>Porovnání 1. decilu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Tabulka 12</b>	<b>Porovnání 1. kvartilu pro jednotlivá zaměstnání</b>
<b>Tabulka 13</b>	<b>Porovnání 3. kvartilu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Tabulka 14</b>	<b>Porovnání 9. decilu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Tabulka 15</b>	<b>Pracovní doba jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Tabulka 16</b>	<b>Pracovní doba jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Tabulka 17</b>	<b>Pracovní doba jednotlivých zaměstnání</b>



## **10 SEZNAM GRAFŮ**

<b>Graf 1</b>	<b>Celkové náklady za rok 2013</b>
<b>Graf 2</b>	<b>Celkové náklady za rok 2014</b>
<b>Graf 3</b>	<b>Celkové náklady za rok 2015</b>
<b>Graf 4</b>	<b>Finanční ohodnocení pohonných hmot, mezd řidičů a odpisů</b>
<b>Graf 5</b>	<b>Porovnání mediánu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 6</b>	<b>Porovnání průměrného platu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 7</b>	<b>Porovnání 1. decilu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 8</b>	<b>Porovnání 1. kvartilu pro jednotlivá zaměstnání</b>
<b>Graf 9</b>	<b>Porovnání 3. kvartilu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 10</b>	<b>Porovnání 9. decilu jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 11</b>	<b>Pracovní doba jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 12</b>	<b>Přesčasy jednotlivých zařízení</b>
<b>Graf 13</b>	<b>Pracovní doba jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 14</b>	<b>Přesčasy jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 15</b>	<b>Pracovní doba jednotlivých zaměstnání</b>
<b>Graf 16</b>	<b>Přesčasy jednotlivých zaměstnání</b>