

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE

NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA

UNIVERZITA KOMENSKÉHO V BRATISLAVE

PRÁVNICKÁ FAKULTA

Evidenčné číslo: 101002/B/2023/36145173628354052

**KOMPARÁCIA VEREJNÉHO A SÚKROMNÉHO SEKTORA
PRI POSKYTOVANÍ VYBRANÉHO KOLEKTÍVNEHO
STATKU**

Bakalárska práca

2023

Zuzana Džačovská

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
NÁRODOHOSPODÁRSKA FAKULTA
UNIVERZITA KOMENSKÉHO V BRATISLAVE
PRÁVNICKÁ FAKULTA

KOMPARÁCIA VEREJNÉHO A SÚKROMNÉHO SEKTORA
PRI POSKYTOVANÍ VYBRANÉHO KOLEKTÍVNEHO
STATKU

Bakalárska práca

Študijný program: Ekonómia a právo

Študijný odbor: Ekonómia a manažment a právo

Školiace pracovisko: Katedra ekonomickej teórie

Národohospodárska fakulta

Vedúci záverečnej práce: Ing. Eva Sirakovová, PhD.

Bratislava 2023

Zuzana Džáčovská

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že bakalársku prácu s názvom Komparácia verejného a súkromného sektora pri poskytovaní vybraného kolektívneho statku som vypracovala samostatne za použitia uvedenej literatúry.

Dátum:

.....

Pod'akovanie

Týmto spôsobom by som sa chcela poďakovať vedúcej mojej bakalárskej práce Ing. Eve Sirakovovej, PhD. za všetky cenné rady, odbornú pomoc a konzultácie, ktoré viedli k vypracovaniu tejto práce.

ABSTRAKT

DŽAČOVSKÁ, Zuzana: *Komparácia verejného a súkromného sektora pri poskytovaní vybraného kolektívneho statku*. - Ekonomická univerzita v Bratislave. Národohospodárska fakulta; Katedra ekonomickej teórie. Ing. Eva Sirakovová, PhD. - Bratislava: NHF EU, 2023, 52 s.

Cieľom bakalárskej práce je komparácia súkromného a verejného sektora pri poskytovaní nami vybraného kolektívneho statku. Práca je rozdelená do štyroch na seba nadväzujúcich kapitol. Prvá kapitola prináša nevyhnutné teoretické východiská, ktoré sú potrebné na pochopenie danej problematiky. Druhá kapitola sa zameriava na primárny cieľ práce. V rámci tretej kapitoly sa charakterizuje metodika práce a metódy skúmania. Štvrtá kapitola sa zameriava na charakteristiku a komparáciu verejného a súkromného sektora pri poskytovaní bezplatnej verejnej dopravy na Slovensku a v zahraničí.

Kľúčové slová: verejný sektor, súkromný sektor, kolektívne statky, súkromné statky, bezplatná verejná doprava

ABSTRACT

DŽAČOVSKÁ, Zuzana: *The comparison of public and private sector in providing selected collective good*. - University of Economics in Bratislava. Faculty of National Economy; Department of Economics. Ing. Eva Sirakovová, PhD. - Bratislava: NHF EU, 2023, 52 p.

The aim of the bachelor thesis is to compare the private and public sector in the provision of our chosen collective goods. The thesis is divided into four consecutive chapters. The first chapter provides the necessary theoretical background needed to understand the subject. The second chapter focuses on the primary goal of the thesis. The third chapter characterizes the methodology of the thesis and the methods of investigation. The fourth chapter focuses on the characteristics and comparison of the public and private sectors in the provision of free public transport in Slovakia and abroad.

Keywords: public sector, private sector, collective goods, private goods, free public transport

OBSAH

Úvod.....	8
1. Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí.....	10
1.1 Charakteristika verejného sektora.....	10
1.1.1 Definície verejného sektora	11
1.1.2 Funkcie verejného sektora	12
1.1.3 Charakteristické znaky verejného sektora	12
1.1.4 Problém čierneho pasažiera	13
1.2 Charakteristika súkromného sektora.....	16
1.2.1 Hlavné znaky súkromného sektora	17
1.2.2 Zhrnutie kľúčových rozdielov verejného a súkromného sektora.....	18
1.3 Charakteristika statkov	19
1.3.1 Verejné (kolektívne) statky.....	20
1.3.2 Súkromné statky	21
1.3.3 Príklady spolupráce súkromného a verejného sektora v praxi	22
2. Cieľ práce.....	24
3. Metodika práce a metódy skúmania	25
4. Výsledky práce a diskusia.....	26
4.1 Komparácia verejného a súkromného sektora pri poskytovaní bezplatnej verejnej dopravy	26
4.2 Charakteristika bezplatnej verejnej dopravy.....	28
4.3 Bezplatná verejná doprava vo svete.....	29
4.3.1 Luxembursko	29
4.3.2 Malta	31
4.3.3 Estónsko, Tallinn	32
4.3.4 Belgicko, Hasselt	34
4.3.5 Ďalšie projekty bezplatnej verejnej dopravy vo svete	35
4.4 Bezplatná verejná doprava vo svete financovaná súkromnými spoločnosťami	36
4.4.1 Japonsko.....	36
4.4.2 Londýn	37
4.4.3 Helsinky.....	38
4.5 Bezplatná verejná doprava na Slovensku	39
4.5.1 Komárno	39
4.5.2 Vranov nad Topľou.....	40
4.5.3 Púchov	41

4.5.4 Ďalšie projekty bezplatnej verejnej dopravy na Slovensku	42
4.6 Diskusia	43
Záver	45
Zoznam použitej literatúry	46

Úvod

Súkromný sektor a verejný sektor majú odlišné prístupy k poskytovaniu verejných statkov a oba prístupy majú svoje výhody, ale aj nevýhody. Práve porovnanie prístupu verejného a súkromného sektora pri poskytovaní verejného (kolektívneho) statku bolo cieľom tejto práce.

Verejný sektor poskytuje verejné statky, ktoré sú financované z verejných zdrojov. Zdroje na financovanie sú zvyčajne získané z daní a poplatkov. Verejný sektor má teda zodpovednosť zabezpečiť, aby verejné statky boli poskytované spravodlivo, rovnomerne a efektívne pre všetkých obyvateľov.

Verejné statky sú zväčša tie, ktoré sú nevyhnutné pre spoločnosť. Týmto statkom môže byť napríklad obrana, verejná bezpečnosť, zdravotná starostlivosť, školstvo alebo dopravná infraštruktúra.

Súkromný sektor vytvára podmienky pre prosperitu a rast ekonomiky prostredníctvom investícií, inovácií a podnikania. Jeho dynamická povaha a schopnosť reagovať na meniace sa trhové podmienky robia z neho kľúčového hráča v procese tvorby a poskytovania statkov. Základným cieľom súkromného sektora je dosahovať zisk. V prípade, že súkromná spoločnosť nemôže zabezpečiť ziskovosť, tak nie je ochotná ani poskytovať statky.

Pri poskytovaní vybraného verejného statku môže byť v niektorých prípadoch súkromný sektor schopný zabezpečiť efektívnejšie poskytovanie ako verejný sektor. Súkromné spoločnosti môžu mať lepšiu technológiu, väčšiu flexibilitu a sú často motivované ziskom. Avšak, ak súkromná spoločnosť zabezpečuje poskytovanie verejných statkov, tak to môže viesť k nerovnomernému prístupu k týmto statkom, pretože si ich môžu dovoliť iba tí, ktorí si ich môžu zaplatiť.

V teoretickej časti práce sa budeme zaoberať charakteristikou a definíciami verejného sektora, jeho funkciami a problémom čierneho pasažiera. V tejto práci budú preskúmané rôzne aspekty súkromného sektora, typy podnikov tohto sektora a tiež analyzovaný vzťah medzi súkromným a verejným sektorom a ich spolupráca pri poskytovaní statkov. Zameriame sa aj na charakteristiku statkov a ich rozdelenie na súkromné a verejné (kolektívne) statky.

V praktickej časti práce sa budeme zaoberať porovnaním verejného a súkromného sektora pri poskytovaní bezplatnej osobnej prepravy a to v zahraničí, ale aj na Slovensku. Poskytovanie bezplatnej prepravy je v posledných rokoch veľmi aktuálna a stále sa

vyvíjajúca téma. Považuje sa za veľmi diskutovanú problematiku a dôležitú najmä v oblasti ochrany životného prostredia.

1. Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

V tejto časti práce sa budeme zaoberať teoretickými východiskami, ktoré sa týkajú charakteristiky verejného a súkromného sektora a taktiež súkromných a verejných statkov. Táto téma pritiahla záujem mnohých výskumníkov, ekonómov a odborníkov v oblasti verejnej politiky, pričom existuje viacero prístupov a perspektív. Väčšia pozornosť sa venuje skúmaniu, ako sa rôzne sektory líšia v poskytovaní kvalitných služieb a aké faktory na to vplývajú.

1.1 Charakteristika verejného sektora

Verejný sektor je zadefinovaný ako kategória trhovej ekonomiky. Je taktiež spojený so spolužitím, resp. koexistenciou dvoch sfér hospodárenia, a to je sféra súkromného hospodárenia a sféra verejného hospodárenia. Najdôležitejšou charakteristickou črtou verejného sektora je, že je financovaný z verejných zdrojov a to prostredníctvom verejných financií. Každý ekonomický systém, ktorý je rozvinutý je zároveň výrazne inštitucionalizovaný a legislatívne upravený. Môžeme povedať, že verejný sektor je z tohto hľadiska znakom právneho štátu a právneho systému. Je spojený s ekonomickými a sociálnymi funkciami vlády, štátnej správy, miestnej a regionálnej samosprávy, s funkciami parlamentu a sociálneho partnerstva v rámci tripartitných vzťahov.

Verejný sektor je súčasťou ekonomiky, ktorá zahŕňa všetky organizácie, ktoré vlastní a prevádzkuje vláda. Medzi tovary a služby, ktoré sa poskytujú a zabezpečujú verejným sektorom patrí verejná administratíva, armáda, obrana, vzdelávanie, poskytovanie služieb zdravotnej starostlivosti, verejná doprava, cesty, mosty a iné. Zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečovaní hladkého fungovania našej spoločnosti a maximalizuje blahobyt čo najširšej skupiny obyvateľstva. Tieto služby sa zvyčajne poskytujú bezplatne alebo za dotovanú sadzbu. Podobne ako v dobrovoľnom, tzv. treťom sektore, organizácie vo verejnom sektore sa nesnažia vytvárať zisk.¹

Existencia verejného sektora je dôsledkom zlyhania trhu. Verejný sektor je spolu aj so súkromným sektorom charakteristicky vzájomným prospešným spolužitím. Tieto dva sektory sa navzájom podmieňujú a dopĺňujú. V prípade, že zlyhá jeden sektor, tak v zaistení

¹ VINCÚROVÁ, Zuzana - PÉLIOVÁ, Jana. *Základy teórie verejných financií*. Bratislava : MERKURY s.r.o., 2006. str. 10 – 11. ISBN 8089143377.

potrieb nastupuje druhý sektor. Zlyhanie súkromného sektora vedie k rozvoju verejného sektora.

Verejný sektor považujeme za produkt činnosti štátu, ktorého potreba je vyvolaná príčinami vo vnútri príslušného štátu. Patria tu rôzne politické, ekonomické, sociálne, ekologické a kultúrne príčiny. Na existenciu verejného sektora sú ale dôležité a potrebné aj medzinárodné dôvody. Jedným z dôvodov existencie verejného sektora je, že v každom štáte sú aj také aktivity, ktoré nemôžu byť zverené súkromnému sektoru. Patrí tu napríklad bezpečnosť štátu, obranyschopnosť štátu, súdnictvo, štátna správa, výskum, verejné zdravie, určitá časť školstva a podobne. Ďalším dôvodom je neexistencia čistého a dokonalého trhu. Medzi príčiny zlyhania trhu môžeme zaradiť nedokonalú konkurenciu, vznik externalít, vznik monopolov, existenciu verejných statkov, povinnosť brať ohľad na kvalitu životného prostredia a taktiež kvalitu ľudského potenciálu, potrebu zmierniť nerovnosti, ktoré vznikajú medzi subjektmi, zabezpečenie hospodárskeho rastu, stabilitu zamestnanosti a zmiernenie inflácie. Tieto zlyhania trhu si vyžadujú štátne zásahy. Štát sa snaží stále vo väčšej miere vyvíjať aktivity, ktorými by predchádzal zlyhaniu trhu a následne aj riešenie takýchto dôsledkov.²

1.1.1 Definície verejného sektora

Verejný sektor možno definovať rôznymi spôsobmi. Jan-Erik Lane vo svojej knihe hovorí, že verejný sektor možno zdefinovať viacerými spôsobmi. Verejný sektor charakterizovala ako všeobecnú definíciu verejného sektora, v ktorej vysvetľuje, že verejný sektor je činnosť vlády a jej dôsledky. Koncept verejného sektora, ktorý tu naznačuje zahŕňa tradičný prístup k verejnému sektoru ako k verejnej správe alebo verejnej autorite.

Ďalej verejný sektor označila ako definíciu s právnym a autoritatívnym zameraním. V tomto prípade hovorí o štátnych všeobecných rozhodnutiach a jeho výsledkoch. V tomto prípade sa verejný sektor zameriava viac na právne predpisy, ako na rozpočet a pridelovanie prostriedkov.

Treťou definíciou verejného sektora sú definície ekonomického zamerania. V tomto prípade hovorí o spotrebe a investíciách verejnej správy a o vládnej produkcii. Vládna produkcia sa môže vzťahovať na dva rôzne stavy. Je tu teda potrebné rozlišovať medzi

² PEKOVÁ, Jitka – PILNÝ, Jaroslav – JETMAR, Marek. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vyd. Praha : Wolters Kluwer Česká republika, 2012. str. 14 – 15. ISBN 9788073579364.

poskytovaním a vlastníctvom, pretože prvý prípad môže nastať bez toho, aby nastal druhý prípad.³

1.1.2 Funkcie verejného sektora

Podľa autorov Peková, Pilný a Jetmar má verejný sektor tri základné funkcie. Sú to ekonomická, sociálna a politická funkcia. Ekonomická funkcia predstavuje zabezpečovanie verejných statkov, prípadne odstraňovanie následkov najmä negatívnych externalít a to z dôvodu zlyhania trhu. Vo verejnom sektore sa vytvárajú nové pracovné príležitosti a práve to má vplyv na celkovú mieru zamestnanosti.

Užitočnosť a prospešnosť výsledkov verejného sektora, služby špeciálne pre chudobných, napríklad v oblasti sociálnej starostlivosti, a užitočnosť činnosti neziskových organizácií vo verejnom sektore, ktoré ponúkajú služby občanom v núdzi, tvoria sociálnu funkciu sektora. Verejný sektor ovplyvňuje sociálne väzby a sociálne postavenie osôb, respektíve občanov.

Využívanie verejného sektora v politickej súťaži alebo v procese verejnej voľby označujeme ako politickú funkciu verejného sektora. Hospodárska politika je ovplyvňovaná činnosťou verejného sektora. Jednotlivé čiastkové politiky (napríklad politika národnej bezpečnosti, politika vzdelávania, zdravotná politika, sociálna politika, kultúrna politika, dopravná politika, bytová politika a podobne) ovplyvňujú činnosť jednotlivých rezortov verejného sektora.⁴

1.1.3 Charakteristické znaky verejného sektora

Hlavnou charakteristikou verejného sektora je to, že je financovaný z verejných zdrojov. Avšak to nevylučuje možnosť presúvania verejných zdrojov do súkromného sektora a naopak, súkromných zdrojov do verejného sektora.⁵ Hlavným cieľom väčšiny subjektov verejného sektora nie je vytvárať zisk, ale poskytovať služby, uľahčovať prerozdeľovanie zdrojov alebo uskutočňovať rozvoj politiky.

³ LANE, Jan-Erik. 2000. *The public sector. Concepts, Models and Approaches*. 3. vyd. London, 2000. str. 15 – 17. ISBN 9780761967491.

⁴ PEKOVÁ, Jitka – PILNÝ, Jaroslav – JETMAR, Marek. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vyd. Praha : Wolters Kluwer Česká republika, 2012. str. 25. ISBN 9788073579364.

⁵ VINCÚROVÁ, Zuzana - PÉLIOVÁ, Jana. *Základy teórie verejných financií*. Bratislava : MERKURY s.r.o., 2006. str. 10. ISBN 8089143377.

Na to, aby boli vláde udelené ústavné alebo prenesené práva, právomoci a povinnosti, musí byť zvolená v demokratickom procese. Tieto povinnosti si vyžadujú rozsiahlu zodpovednosť voči širokej verejnosti a jej zvoleným zástupcom. Vláda a jej inštitúcie využívajú verejné zdroje a môžu mať delegované právomoci a povinnosti, ktoré si tiež vyžadujú širokú zodpovednosť voči verejnosti. Táto zodpovednosť voči verejnosti je prvoradou vlastnosťou subjektov verejného sektora a zabezpečenie dostupnosti informácií na preukázanie tejto zodpovednosti je hlavným cieľom vykazovania vo verejnom sektore. Verejná zodpovednosť často zahŕňa tieto prvky: zverenú zodpovednosť, povinnosť podávať správy o plnení tejto zodpovednosti, monitorovanie, ktoré zaručuje zodpovednosť a potenciálne sankcie za neplnenie povinností.

Vlády majú vďaka svojim právam a povinnostiam možnosť priamo aj nepriamo ovplyvňovať hospodárstvo a spoločnosť, v ktorej pôsobia. Práva a povinnosti sa môžu meniť v závislosti od úrovne vlády. Vlády môžu napríklad zdaňovať a určovať fiškálnu politiku, ukladať tresty a pokuty, určovať menovú politiku, vydávať a presadzovať zákony a nariadenia. Na druhú stranu sú vlády zodpovedné napríklad za plnenie svojich ústavných alebo prenesených povinností, za poskytovanie služieb a prerozdeľovanie zdrojov a musia niesť zodpovednosť za účinné, efektívne, udržateľné a transparentné spravovanie a využívanie verejných zdrojov, ktoré im boli zverené.

Väčšina vlád pripravuje a zverejňuje svoje finančné rozpočty. Rozpočtové dokumenty sú často značne distribuované a je na ne odkazované. Rozpočet odráža finančné prvky plánov vlády na nadchádzajúce obdobie. Je to kľúčový nástroj finančného riadenia a kontroly a ústredný prvok procesu, ktorý zabezpečuje vládny a legislatívny dohľad nad finančnými rozmermi operácií.⁶

1.1.4 Problém čierneho pasažiera

Problém čierneho pasažiera je ekonomický koncept zlyhania trhu, ku ktorému dochádza ak sa jednotliviec (čierny pasažier) snaží získať výhodu za používanie tovaru alebo služby, ale vyhýba sa plateniu za daný tovar alebo službu. Problém čierneho pasažiera sa

⁶ AGGESTAM-PONTOPPIDAN, Caroline, ANDERNACK Isabelle. Key Characteristics of Public Sector Entities. In: AGGESTAM-PONTOPPIDAN, ed. *Interpretation and Application of IPSAS* [online]. Chichester, UK: John Wiley & Sons, 2016. [cit. 10.01.2023]. ISBN 9781119170327. Dostupné na: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1002/9781119170327.oth3>

spája s nevyhnutnosťou zo spotreby. V prípade, že si je jedinec vedomý toho, že môže spotrebovať určitý statok bezplatne, najskôr tak aj urobí.

Problémom čierneho pasažiera sa ekonómovia a filozofovia zaoberali už dávnejšie, ešte predtým ako Samuelson zadefinoval verejný statok. Prvým filozofom, ktorý sa zamerail na tento problém bol David Hume. Problém čierneho pasažiera objasňoval na príklade odvodnenia rieky, kde skonštatoval, že *dobrovoľná spolupráca pri odvodňovaní je možná len v prípade niekoľko málo vlastníkov lúky. Ak však je vlastníkov veľa, možno očakávať, že sa každý bude snažiť nájsť zámienku k tomu, aby sa vyhol nákladom a ťažkostiam a preniesie celé toto bremeno na iných.* Hume sa zamerail aj na konflikt medzi individuálnym a spoločenským záujmom a pripísal ho správaniu čierneho pasažiera. Zistil, že jednotlivec sa spolieha na príspevky iných a dúfa, že tie pokryjú potrebné náklady. V súčasnosti sa však tento záver nepovažuje za všeobecne prijímaný. Podľa Špaleka je poslednou myšlienkou, ktorá vychádza z Humeovho diela jeho pohľad na problém čierneho pasažiera ako na formu tzv. *chicken game*, resp. *hry na zbabelca*.

Alexander Hamilton a James Madison sa tiež zaoberali problémom čierneho pasažiera. Kým James Madison sa prikláňa k Humeovej *hre na zbabelca*, Hamilton sa skôr priklonil k vysvetleniu tohto problému a to prostredníctvom hry s názvom *väznova dilemma*. V nej má každý účastník stratégiu, ktorou hlavným cieľom je neprispieť svojim úsilím ku kolektívnej akcii.

Postupne sa k problému čierneho pasažiera vyjadrovali aj ďalší ekonómovia, ako napríklad John Stuart Mill, ktorý našiel špecifické statky, pri ktorých sa dá predpokladať, že spontánnou voľbou nebude konanie, ktoré je v súlade s kolektívnym záujmom, či ďalší ako napríklad Sax, Lindahl, McMillan či Wicksell.⁷

Problém čierneho pasažiera sa dá vysvetliť na príklade pouličného osvetlenia. Nemôžeme zabrániť ľuďom využívať výhody pouličného osvetlenia bez ohľadu na to, či prispeli k jeho existencii alebo nie. Do problematiky problému čierneho pasažiera môžeme zaradiť aj národnú obranu. Armáda nás ochráni stále, bez ohľadu na to, či platíme dane, prípadne poplatky na podporu armády, alebo neplatíme. Ďalším príkladom sú majáky na mori. Všetci námorníci bez ohľadu na národnosť využívajú majáky danej krajiny, aby boli

⁷ ŠPALEK, Jiří. *Veřejné statky: teorie a experiment*. Praha: C.H. Beck, 2011. Beckova edice ekonomie. str. 20 – 24. ISBN 9788074003530.

v bezpečí, napriek tomu, že neplatia za ich výstavbu alebo údržbu.⁸ Ronald Harry Coase vo svojej publikácii s názvom *The Lighthouse in Economics* práve na príklade majákov navrhol iný prístup k riešeniu otázky súkromného poskytovania verejných statkov. Dospel k záveru, že v prípade poskytovania služieb majákov by sa úloha vlády mala obmedziť na dohľad nad dodržiavaním vlastníckych práv k majáku. Tvrdil, že takýto systém funguje oveľa lepšie ako systém, keď sú majáky vo verejnom vlastníctve a to aj napriek tomu, že majáky sú vhodným príkladom verejného statku, keďže sa vyznačujú nerivalitou spotreby a nevylúčiteľnosťou zo spotreby. Majáky, ktoré sa nachádzali vo Veľkej Británii prevádzkovali najmä súkromné firmy a ich systém bol založený na princípe účtovania poplatku každému, kto maják využíva. Jedinou úlohou vlády bolo stanovenie a vymáhanie vlastníckych práv k majákom. Coase poukázal, že tento prístup funguje lepšie ako situácie, v ktorých sú majáky vo verejnom vlastníctve.⁹

Hoci problém čierneho pasažiera predstavuje veľkú výzvu, existujú viaceré riešenia tohto problému. Môžeme tu zaradiť podporu altruizmu. To znamená apelovať na vnútornú túžbu verejnosti robiť správnu vec. Ján Hlaváček vo svojej knihe *Mikroekonomie sounáležitosti se společenstvím* opisuje ekonomický altruizmus ako zohľadňovanie potrieb a cieľov iných ľudí a skupín do svojho vlastného ekonomického rozhodovania. Jednotlivec sa musí rozhodnúť, či bude sledovať finančné ciele, ktoré zvýšia jeho vlastný prospech, alebo či bude pri rozhodovaní brať do úvahy potreby a ambície iných ľudí na úkor vlastného prospechu.¹⁰ Zdaňovanie môže byť ďalšou možnosťou. Financovanie verejných statkov prostredníctvom daní rozdeľuje náklady na verejné služby rovnomerne medzi všetkých občanov, pričom pokusy o porušovanie tohto zdaňovania korigujú daňové zákony.¹¹ Ďalším možným riešením je privatizácia verejných služieb. Krásna záhrada by mohla byť vnímaná

⁸ Free Rider Problem: Definition and Examples [elektronický zdroj]. 01.08.2022. [cit. 16.02.2023]. Dostupné na: <https://www.masterclass.com/articles/free-rider-problem#1Nv7QLncRmAwAxtjAXxSJl>

⁹ COASE, Ronald Harry. *The Lighthouse in Economics*. In: *The Journal of Law & Economics*, vol. 17, no. 2, 1974, str. 357 – 376. [online]. [cit. 16.02.2023]. Dostupné na: <https://courses.cit.cornell.edu/econ335/out/lighthouse.pdf>

¹⁰ HLAVÁČEK, Jiří a kol. *Mikroekonomie sounáležitosti se společenstvím*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, str. 30. ISBN 9788071848561.

¹¹ Free Rider Problem: Definition and Examples [elektronický zdroj]. 01.08.2022. [cit. 16.02.2023]. Dostupné na: <https://www.masterclass.com/articles/free-rider-problem#1Nv7QLncRmAwAxtjAXxSJl>

ako verejný statok. Ak však postavíme vysokú bariéru a obmedzíme vstup pre tých, ktorí sú ochotní zaplatiť, stratí svoju vlastnosť verejného statku a stane sa súkromným statkom.¹²

1.2 Charakteristika súkromného sektora

Oblasť hospodárstva, v ktorej sa podniky snažia dosiahnuť zisk, sa nazýva súkromný sektor. Tento sektor maximalizuje svoj individuálny blahobyť a využíva vlastné zdroje na vlastný prospech a to na báze dobrovoľnosti.¹³

Subjekty súkromného sektora sa riadia súkromnými záujmami a sledujú pri tom vlastné, osobné, prípadne skupinové ciele. Aj v podnikaní má súkromná správa svoje miesto. Nazýva sa to corporate governance, resp. správa podniku. Podstatou tejto správy je oddeliť spravovanie majetku od jeho prevádzkovania, oddeliť záujmy majiteľov od záujmov manažérov, kontrolovať majiteľov nad manažérmi a to v záujme efektívneho a spoločensky zodpovedného zhodnocovania majetku.¹⁴

Súkromný sektor tvoria domácnosti, spoločnosti a organizácie, ktoré ponúkajú prácu v rôznych odvetviach vrátane výroby, maloobchodu a stavebníctva. Do tohto odvetvia patria verejné a súkromné podniky všetkých veľkostí, od gigantov, ako sú napríklad Walmart a Amazon, až po malé prevádzky a obchody. Podniky v tejto kategórii sa zameriavajú na podnikateľské aktivity, podstupujú riziká s cieľom vytvárať pracovné miesta a dosahovať zisk. Sú konkurencieschopné a majú motiváciu byť efektívne.¹⁵

V súkromnom sektore poznáme rôzne typy podnikateľských štruktúr. Najbežnejším typom je živnostník, respektíve podnik jednotlivca. Živnostník je podnik, ktorý vlastní jedna osoba a zvyčajne ide o malé podniky. Ako živnostníci často pôsobia napríklad kaderníci, mäsiari a elektrikári. Ďalšou právnou formou, ktorá sa vyskytuje v Slovenskej republike je obchodná spoločnosť. Obchodná spoločnosť je samostatná právnická osoba, ktorá je založená za účelom vykonávania obchodnej činnosti, respektíve za účelom podnikania.

¹² PETTINGER, Tejvan. Free Rider Problem [elektronický zdroj]. 22.05.2019. [cit. 16.02.2023]. Dostupné na: <https://www.economicshelp.org/blog/1626/economics/free-rider-problem/>

¹³ VINCÚROVÁ, Zuzana - PÉLIOVÁ, Jana. *Základy teórie verejných financií*. Bratislava : MERKURY s.r.o., 2006. str. 11. ISBN 8089143377.

¹⁴ SLÁVIK, Štefan. Spravovanie verzus manažovanie vo verejnej správe. In *Verejná správa a regionálny rozvoj*. Bratislava : Vysoká škola manažmentu a verejnej správy. 2009, str. 11. ISSN 13372955.

¹⁵ MURRAY, Jean. Public Sector vs. Private Sector: What's the Difference? [elektronický zdroj]. 30.11.2022. [cit. 18.02.2023]. Dostupné na: <https://www.thebalancemoney.com/public-sector-vs-private-sector-5097547>

Tretím typom podnikov súkromného sektora je družstvo. Družstvo je právnická osoba, ktorá je založená za účelom podnikania, alebo ktorá je založená na zabezpečovanie hospodárskych, sociálnych a iných potrieb svojich členov.¹⁶

1.2.1 Hlavné znaky súkromného sektora

Prvým hlavným znakom a základným cieľom súkromného sektora je motív zisku. Podniky súkromného sektora sa v prvom rade snažia dosiahnuť zisk. Konkurencieschopnosť si, samozrejme, udržiavajú aj stanovením ďalších cieľov, ako je napríklad výroba vysokokvalitného tovaru alebo poskytovanie špičkových služieb zákazníkom. Aj keď subjekty súkromného sektora môžu presadzovať iné ciele, napríklad poskytovať spotrebiteľom ekologické výrobky, ich hlavným cieľom je dosahovať pozitívne výnosy z investícií.

Ďalším znakom tohto sektora je súkromné vlastníctvo a kontrola. Súkromný sektor vlastní, kontrolujú a riadia súkromní podnikatelia. Za riadenie môže byť zodpovedná skupina osôb alebo jedna osoba - jednotlivec.

Tretou charakteristickou črtou je obmedzená štátna regulácia. Subjekty súkromného sektora sú len málo vystavené zásahom štátu, čo im umožňuje slobodne určovať ceny a vytvárať produkty podľa vlastných noriem. Napriek tomu sa na tieto podniky v záujme bezpečnosti zákazníkov vzťahujú určité zákony, ktoré sú dôležité v odvetviach, ako sú potraviny, medicína a financie.

Štvrtým znakom súkromného sektora je nezávislé riadenie. Za hospodárenie a manažment súkromného sektora sú plne zodpovední jeho vlastníci. V samostatnom podniku prijíma všetky rozhodnutia a v právnych záležitostiach koná v mene podniku jeho konateľ. Riadenie v akciovej spoločnosti je závislé od správnej rady, ktorá je zvolená ako zástupca akcionárov.

Jedným z ďalších znakov je súkromné financovanie. Vlastníci alebo akcionári poskytujú súkromnému sektoru kapitál. Rôzne podniky súkromného sektora využívajú rôzne metódy získavania finančných prostriedkov. Živnostník vkladá peniaze v prípade individuálneho podnikania a partneri investujú kapitál v prípade partnerstva. Akciová spoločnosť môže alternatívne získať peniaze vydaním dlhopisov a akcií. Ďalším spôsobom, ako súkromný sektor získava kapitál, je žiadosť o pôžičky na pokrytie dlhodobých aj

¹⁶ Types of organisations [elektronický zdroj]. [cit. 18.02.2023]. Dostupné na: <https://www.bbc.co.uk/bitesize/guides/zjfxvk7/revision/2>

krátkodobých požiadaviek alebo hotovosti. Podniky so silnejšou finančnou pozíciou majú lepšie možnosti získať viac peňazí z trhu v závislosti od finančného zdravia súkromného sektora.

Čo sa týka pracovnej kultúry zamestnancov, tak súkromný sektor má konkurenčnú pracovnú kultúru. Aby si podniky zachovali konkurenčnú výhodu oproti iným organizáciám a firmám súkromného sektora, snažia sa svojim zamestnancom poskytnúť čo najlepšie pracovné prostredie. Okrem toho spoločnosti poskytujú a ponúkajú rôzne výhody, ako je platené voľno alebo zdravotná starostlivosť, aby si udržali a získali talentovaných zamestnancov.¹⁷

1.2.2 Zhrnutie kľúčových rozdielov verejného a súkromného sektora

Prvým kľúčovým rozdielom verejného a súkromného sektora je forma vlastníctva. V súkromnom sektore prevláda súkromné vlastníctvo a to znamená, že subjekty nadobúdajú podoby rôznych typov súkromnoprávných subjektov. Vo verejnom sektore už hovoríme o štátnom a samosprávnom vlastníctve.

Ďalším podstatným rozdielom je spôsob financovania. Kým verejný sektor je financovaný prostredníctvom verejných zdrojov a jeho cieľom nie je vytvárať zisk, súkromný sektor je financovaný zo súkromných zdrojov, je ziskový a zameriava sa na dosahovanie zisku.¹⁸

Aj na úrovni riadenia je rozdiel. Súkromný sektor sa zameriava na riadenie podnikových subjektov. Vo verejnom sektore sa riadenie využíva na celospoločenskom, národohospodárskom základe, kde nedochádza k pôsobeniu trhu.

Čo sa týka kvalifikácie pracovníkov tak verejný sektor sa vyznačuje vysokými nárokmi na vzdelanosť pracovníkov, či už na riadiacich alebo výkonných pozíciách. Verejný sektor reprezentujú subjekty, ktoré vznikli na základe určitých právnych predpisov. Súkromný sektor je tvorený fyzickými osobami alebo právnickými osobami, ktoré vznikli na základe súkromnoprávnej iniciatívy.¹⁹

¹⁷ Private Sector: Definition, Role, Key Features and Examples [elektronický zdroj]. 11.01.2023. [cit. 18.02.2023]. Dostupné na: <https://www.indeed.com/career-advice/finding-a-job/public-vs-private-sector>

¹⁸ FORET, Miroslav. *Komunikace s veřejností*. Brno: Masarykova univerzita. 1994. ISBN 8021010347.

¹⁹ SLÁVIK, Štefan. Spravovanie verzus manažovanie vo verejnej správe. In *Verejná správa a regionálny rozvoj*. Bratislava : Vysoká škola manažmentu a verejnej správy. 2009, str. 20 – 21. ISSN 13372955.

Tom Christensen vo svojej knihe *Organizácia a teória verejného sektora* rozlišuje aj ďalšie rozdiely verejného a súkromného sektora. Hovorí, že keďže verejný sektor je povinný zohľadňovať širší rozsah noriem a zásad, verejné záujmy sa líšia od súkromných záujmov. Je veľmi dôležité zvážiť mnoho aspektov. Oveľa väčšia váha sa vo verejnom sektore pripisuje demokratickým aspektom, ústavným hodnotám a verejnosti ako v súkromnom sektore. Po druhé, namiesto toho, aby sa verejní činitelia riadili požiadavkami konkrétnych záujmových skupín, musia sa zodpovedať voličom a občanom. A napokon, vo verejných organizáciách sa musí viac uprednostňovať otvorenosť, transparentnosť, rovnosť zaobchádzania, objektivita a predvídateľnosť.²⁰

1.3 Charakteristika statkov

Statky sa používajú na uspokojovanie požiadaviek a potrieb ľudí. Medzi statky zaradzujeme všetko, čo uspokojuje ľudské potreby, napríklad stroje, potraviny či zručnosti. Statky podľa dostupnosti členíme na voľné a ekonomické. Voľné statky sú dostupné všetkým ľuďom a to bez obmedzenia. Medzi voľné statky môžeme zaradiť napríklad vzduch, vodu, morskú vodu, piesok, slnko alebo sneh. Ekonomické statky sa inak nazývajú aj vzácne statky, existujú v obmedzenom množstve a sú výsledkom činnosti ľudí - výrobky. Sú to veci, ktoré sa musia vyrobiť, aby sa splnili a uspokojili ľudské požiadavky a potreby, pretože vo svojej podstate neexistujú v neobmedzenom množstve. Ekonomická vzácnosť v sebe obsahuje dva aspekty a tými sú obmedzenosť zdrojov a užitočnosť.²¹ Voľný statok sa môže za určitých okolností zmeniť na ekonomický statok, napríklad keď sa pitná voda balí a predáva vo fľašiach.²²

Statky sa ďalej delia aj z hľadiska formy a to na hmotné statky a nehmotné statky, respektíve služby. Pojem hmotné statky sa vzťahuje na užitočné predmety a veci v hmotnej podobe, ktoré sa vyrábajú alebo ktoré sa získavajú z prírody. Príkladom hmotných statkov je autobus, lavica, chlieb, kniha a iné. Nehmotnými statkami sú služby, nemajú materiálnu podobu a symbolizujú prospešné činnosti, ktoré uspokojujú potreby ľudí. Tieto služby

²⁰ CHRISTENSEN, Tom – LÆGREID, Per – RØVIK, Kjell Arne. *Organization Theory and the Public Sector*. 1. vyd. London : Routledge, 2007. str. 6 – 8. ISBN 9781134080267.

²¹ ČAPLÁNOVÁ, Anetta a kol. *Ekonomía*. 1. vyd. Wolters Kluwer ČR, a. s., 2022, str. 45. ISBN 9788076764903.

²² PEKOVÁ, Jitka – PILNÝ, Jaroslav – JETMAR, Marek. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vyd. Praha : Wolters Kluwer Česká republika, 2012. str. 14. ISBN 9788073579364.

môžeme ďalej rozdeliť na výrobné služby, kde zaradíme napríklad dodávky energie alebo dopravu a na nevýrobné služby, kde zaradzujeme kadernícke služby alebo vzdelávanie.

Statky podľa účelu použitia delíme na spotrebné statky a kapitálové statky. Spotrebné statky sa používajú na konečnú spotrebu a priamo uspokojujú požiadavky a potreby ľudí. Patrí tu napríklad televízor, oblečenie a potraviny. Tieto statky kupuje a používa ich spotrebiteľ. Rozlišujeme medzi predmetmi jednorazovej spotreby, ako je benzín a medzi predmetmi dlhodobej spotreby ako je napríklad dom. Kapitálové statky sa inak nazývajú aj výrobné alebo investičné. Tým, že sa využívajú na tvorbu iných kapitálových alebo spotrebných statkov, nepriamo uspokojujú potreby ľudí. Počas výroby postupne prenášajú svoju hodnotu do nových statkov, pretože sa buď okamžite spotrebujú, alebo opotrebojú. Medzi kapitálové statky môžeme zaradiť stroje, zariadenia, výrobné haly, výrobné linky, oceľ pri výrobe automobilov a podobne.

Podľa vlastníctva sa statky delia na verejné statky a súkromné statky.²³

1.3.1 Verejné (kolektívne) statky

Jednu z najznámejších, najpoužívanějších a najakceptovateľnejších definícií verejných statkov zadefinoval ekonóm a nositeľ Nobelovej ceny za ekonómiu Paul Anthony Samuelson. Verejný statok zadefinoval „ako statok, ktorý všetci spotrebúvajú spoločne tak, že spotreba tohto statku jedným jednotlivcom nezníži spotrebu daného statku iným jednotlivcom“.²⁴

Neskôr verejné statky zadefinoval aj ekonóm Joseph Stiglitz, ktorý ich zadefinoval ako čisté verejné statky, ktoré majú dve základné vlastnosti. Prvou vlastnosťou je, že spotrebu týchto statkov nie je možné nijako obmedzovať. Medzi druhú vlastnosť zaradil, že obmedzenie spotreby týchto statkov nie je prospešné.

Verejné statky sú statky, ktoré sú široko dostupné všetkým členom spoločnosti, a ktoré majú dve jedinečné vlastnosti. Týmito vlastnosťami sú, že nie sú vylúčiteľné a nie sú konkurenčné. To, že sú nevylúčiteľné znamená, že ich môže používať každý a jednotlivci alebo skupiny jednotlivcov nemôžu byť osobitne vylúčení z ich používania. Používanie týchto statkov nemožno zakázať žiadnym konkrétnym osobám alebo skupinám.

²³ ČAPLÁNOVÁ, Anetta a kol. *Ekonomia*. 1. vyd. Wolters Kluwer ČR, a. s., 2022, str. 46. ISBN 9788076764903.

²⁴ SAMUELSON, Paul Anthony. 1954. The pure theory of public expenditure. In *The review of economics and statistics*. 1954, vol. 36, no. 4, s. 387 – 389. ISSN 00346535.

Nekonkurencieschopnosť, resp. nerivalita znamená, že používanie výrobkov určitými osobami neznižuje ich dostupnosť pre iné osoby, čím by sa teda porušuje prvá vlastnosť, ktorou je nevylúčiteľnosť statku.

Medzi typické príklady verejných statkov patrí národná obrana alebo aj námorná navigácia. Čo sa týka nákladov štátu na obranu, tak tie sú stále rovnaké a to bez ohľadu na to, či ju využíva 1 000 ľudí alebo dva milióny ľudí. Obrana štátu je pre všetkých občanov štátu a zároveň tu nie je možnosť z nej niekoho vylúčiť. Aj náklady na stavbu majákov sú stále rovnaké a to bez ohľadu na počet lodí, ktoré plávajú okolo.²⁵

Verejné statky môže poskytovať verejný sektor, napríklad obranu, ale aj súkromný sektor a to na základe štátnych objednávok. Tu môžeme zaradiť napríklad výstavbu diaľnic.

26

Verejné statky môžeme rozdeliť na čisté a zmiešané. Čisté verejné statky majú nedeliteľný charakter, spotrebitelia si nekonkurujú a nie je ekonomicky rozumné niektoré položky vylúčiť zo spotreby. Príkladom môžu byť napríklad položky používané na obranu štátu, čiže národná obrana. Pre zmiešané verejné statky platí buď nedeliteľnosť alebo nevylúčiteľnosť. Ako príklad môžeme uviesť verejné parky, bazény, káblovú televíziu a vzdelávacie inštitúcie.²⁷

1.3.2 Súkromné statky

Súkromný statok je produkt, ktorý sa musí kúpiť, aby sa mohol spotrebovať, a jeho spotreba jedným jednotlivcom bráni inému jednotlivcovi v jeho spotrebe. Inými slovami, statok sa považuje za súkromný statok, ak existuje konkurencia medzi jednotlivcami pri jeho získavaní a ak spotreba tohto tovaru bráni niekomu inému v jeho spotrebe.²⁸ Statky, ktoré vlastní a používa jednotlivec alebo domácnosť sú súkromné statky. Tieto statky produkuje

²⁵ SIVÁK, Rudolf a kol. *Verejné financie*. 1. vyd. Wolters Kluwer, 2007. str. 62 – 63. ISBN 9788080780944.

²⁶ ČAPLÁNOVÁ, Anetta a kol. *Ekonomía*. 1. vyd. Wolters Kluwer ČR, a. s., 2022, str. 46. ISBN 9788076764903.

²⁷ SABAYOVÁ, Mária – PRESERNÍNOVÁ Marianna. *EKONOMIKA A FINANČIE VEREJNÉHO SEKTORA*. 1. vyd. Akadémia Policajného zboru v Bratislave. 2018. str. 16. ISBN 9788080547769.

²⁸ CHEN, James. Private Good: Definition, Examples, Vs. Public Good [elektronický zdroj]. 05.01.2021. [cit. 22.02.2023]. Dostupné na: <https://www.investopedia.com/terms/p/private-good.asp>

súkromný sektor a jednotlivec, ktorý tieto statky používa má výlučné právo rozhodovať o týchto statkoch.²⁹

Vylúčiteľnosť aj rivalita sú charakteristické znaky súkromných statkov. Vylúčiteľnosť znamená, že výrobcovia môžu obmedziť, kto bude tovar alebo službu používať, na základe svojej schopnosti alebo ochoty platiť. Súperenie znamená, že spotreba tovaru alebo služby jednou osobou znižuje množstvo, ktoré je k dispozícii pre spotrebu inej osoby.

Každý deň sa stretávame so súkromnými statkami. Príkladom je stravovanie, večera v reštaurácii, nakupovanie potravín, cestovanie leteckou spoločnosťou alebo používanie mobilného telefónu. Za súkromný tovar sa teda považuje všetko, čo môže v danom čase používať alebo konzumovať len jedna strana.³⁰

1.3.3 Príklady spolupráce súkromného a verejného sektora v praxi

PPP projekty, často známe ako verejno-súkromné partnerstvá, sú odvodené od anglického výrazu public-private partnership. Tieto partnerstvá sú mechanizmom, ktorý umožňuje vláde obstarávať a realizovať verejnú infraštruktúru a služby s využitím zdrojov a know-how súkromného sektora. Spolupráca so súkromným sektorom môže pomôcť podporiť nové riešenia a priniesť peniaze tam, kde sa vlády zaoberajú starnutím obyvateľstva alebo nedostatkom infraštruktúry a potrebujú efektívnejšie služby. Prostredníctvom spoločného znášania rizík a zodpovednosti spájajú PPP projekty schopnosti, zručnosti a zdroje verejného aj súkromného sektora. Vlády tak môžu využívať poznatky súkromného sektora a zároveň sa môžu sústrediť na politiku, plánovanie a reguláciu tým, že delegujú každodennú prevádzku.³¹

Pri navrhovaní PPP projektov by sa mala zohľadniť rozdielna schopnosť verejného a súkromného sektora znášať riziko. Ak sú riziká správne rozdelené, projekty prinášajú kvalitné verejné služby bez oneskorenia alebo predraženia. Tieto projekty môžu ponúknuť potenciál na zvýšenie verejnej infraštruktúry bez toho, aby sa zvýšila úroveň dlhu alebo

²⁹ ČAPLÁNOVÁ, Anetta a kol. *Ekonomia*. 1. vyd. Wolters Kluwer ČR, a. s., 2022, str. 46. ISBN 9788076764903.

³⁰ ŽÁK, Milan a kol. *Velká ekonomická encyklopedie*. 2. vyd. Praha : Linde, 2002, str. 819 – 820. ISBN 8072013815.

³¹ About Public-Private Partnerships. [elektronický zdroj]. 15.12.2022. [cit. 23.02.2023]. Dostupné na: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/about-public-private-partnerships>

deficitu verejného sektora, za predpokladu, že sú splnené určité požiadavky. Týmto sa zároveň dosiahne zosúladenie výdavkov na verejnú infraštruktúru s jej životným cyklom.

Aj tieto projekty však nesú určité riziká. Z hľadiska trvania týchto projektov ide o dlhodobé projekty, ktoré v prípade zlyhania presahujú krátkodobý horizont a páve preto sa k nim musí pristupovať mimoriadne obozretne. V prípade vypovedania týchto projektov vznikajú ťažkosti, ktoré by mohli mať značné finančné dôsledky. Dobre pripravený projekt je nevyhnutný, pretože proces obstarávanie PPP projektu je nákladnejší a náročnejší.³²

³² PPP projekty [elektronický zdroj]. [cit. 24.02.2023]. Dostupné na: <https://www.mfsr.sk/sk/financie/ppp-projekty/ppp-projekty/>

2. Cieľ práce

Cieľom teoretickej časti bakalárskej práce bolo spracovať dostupné teoretické poznatky od domácich aj zahraničných autorov, ktoré sa týkali základných definícií skúmanej problematiky.

Hlavným cieľom tejto bakalárskej práce v praktickej časti bolo porovnať súkromný a verejný sektor pri poskytovaní bezplatnej verejnej dopravy na Slovensku a v zahraničí. Konkrétne sa skúmalo, ako tieto dva sektory zabezpečujú a spravujú verejnú dopravu v rôznych krajinách a aké sú ich silné stránky, obmedzenia v tejto oblasti a či takéto bezplatné poskytovanie dopravy dokáže fungovať aj dlhodobo.

Cieľom bolo získať ucelený prehľad o tom, ako sa tento systém organizuje, funguje a aké sú jeho výhody a nevýhody v jednotlivých sektoroch a v rôznych krajinách. Práca mala za úlohu analyzovať a porovnať relevantné dáta a príklady praxe.

Údaje boli získavané z dostupných odborných článkov a štúdií, ktoré pochádzajú z krajín, kde je už bezplatná verejná doprava zavedená, alebo kde je snaha o zavedenie takéhoto projektu. Napriek tomu, že existuje mnoho štúdií a výskumov v tejto oblasti, výsledky sú často rôznorodé a závisia od konkrétnej situácie, kontextu či mesta.

3. Metodika práce a metody skúmania

Pre dosiahnutie cieľov, ktoré sme si stanovili v predchádzajúcej kapitole sme použili niekoľko metodických postupov. Medzi najčastejšie využívané postupy patrili analýza a komparácia.

V teoretickej časti sme najprv prostredníctvom analýzy zo všetkých dostupných zdrojov charakterizovali pojem verejný sektor, jeho definície a funkcie a zamerali sme sa aj na problém čierneho pasažiera a jeho príklady. Neskôr sme analyzovali súkromný sektor a jeho hlavné znaky. Nasledovalo využitie komparácie kľúčových rozdielov medzi verejným a súkromným sektorom. Následne sme si analyzovali statky a ich delenie na verejné (kolektívne) a súkromné. V závere teoretickej časti sme sa na základe príkladov spolupráce súkromného a verejného sektora v praxi zamerali na PPP projekty, ktoré sú často známe aj pod názvom verejno-súkromné partnerstvá.

V praktickej časti práce sme využívali najmä komparáciu. Najprv sme si však charakterizovali a analyzovali bezplatnú verejnú dopravu. Potom sme porovnávali verejný sektor pri poskytovaní bezplatnej verejnej dopravy. Zamerali sme sa na Slovenskú republiku ale aj zahraničné krajiny, ako je napríklad Luxembursko, Tallinn, Japonsko či Česká republika.

4. Výsledky práce a diskusia

V praktickej časti sme sa zamerali na komparáciu verejného a súkromného sektora pri poskytovaní bezplatnej verejnej dopravy. Zaoberali sme sa poskytovaním takejto dopravy na Slovensku a v zahraničí. Téma verejnej dopravy je v súčasnosti veľmi aktuálna. Je preto dôležité zabezpečiť, aby si cestujúci vybrali radšej cestu autobusmi, ako uprednostnili osobné automobily. Príkladom pre ostatné krajiny môže byť aj mesto Luxembursko, kde bezplatná verejná doprava zažíva veľký úspech.

4.1 Komparácia verejného a súkromného sektora pri poskytovaní bezplatnej verejnej dopravy

Dopravná infraštruktúra významne prispieva k prosperite krajiny tým, že uľahčuje prístup pracovníkov k zamestnávateľom, prístup spotrebiteľov k nákupom a voľnočasovým aktivitám a prístup firiem ku kapitálu, pracovnej sile a potenciálnym zákazníkom. Cesty, rieky, železnice a letiská sú príkladmi infraštruktúry, ktorú zvyčajne vybudoval verejný sektor a ktorá bola vyvinutá s cieľom uspokojiť rastúcu potrebu dopravy.³³ Výstavba a realizácia novej infraštruktúry, ako aj renovácia, prevádzka, údržba alebo správa existujúcich zariadení dopravnej infraštruktúry sa môže účinne realizovať prostredníctvom verejno-súkromných partnerstiev. V oboch oblastiach môžu byť tieto verejno-súkromné partnerstvá vzájomne výhodným spôsobom riešenia kritických problémov v doprave. Verejno-súkromné partnerstvá poskytujú vládam užitočnú možnosť prístupu k dodatočnému kapitálu, ako aj k technickým znalostiam v súkromnom sektore a to s cieľom uspokojiť veľmi výrazný dopyt obyvateľstva po novej a rozšírenej dopravnej infraštruktúre v nadechádzajúcich desaťročiach.³⁴

Vlády na celom svete sa čoraz viac obracajú na súkromný sektor s cieľom získať viac finančných prostriedkov, zvýšiť efektívnosť a udržateľný rast v mnohých odvetviach vrátane dopravnej infraštruktúry a služieb. V posledných desiatich rokoch si viaceré krajiny

³³ WINSTON, Clifford. How the Private Sector Can Improve Public Transportation Infrastructure [elektronický zdroj]. [cit. 24.02.2023] Dostupné na: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/improve_transportation_infrastructure_private_sector_winston.pdf

³⁴ Public-Private Partnerships for Transport [elektronický zdroj]. 12.10.2022 [cit. 25.02.2023] Dostupné na: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/transportation/public-private-partnerships-transport>

postupne osvojili trend zapojenia súkromného sektora do rozvoja infraštruktúry, ktorý sa začal v niekoľkých krajinách v 70. a 80. rokoch 20. storočia. Na čele tohto trendu boli rozvojové krajiny, ktoré sú taktiež priekopníkmi inovatívnych prístupov k poskytovaniu infraštruktúrnych služieb súkromným sektorom. V súčasnosti takmer všetky tieto krajiny majú určité súkromné aktivity v rozvoji infraštruktúry.³⁵

V súvislosti s udržateľnosťou sa už dlho diskutuje o efektívnosti súkromnej a verejnej dopravy. Využívanie verejnej dopravy vedie podľa predchádzajúcich štúdií k zníženiu emisií a naopak závislosť od osobných automobilov je všeobecne považovaná za najväčší faktor emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia v sektore dopravy. Finančná udržateľnosť verejnej dopravy však úplne závisí od hustoty obyvateľstva.³⁶

Mestská hromadná doprava je zmiešaný verejný statok, avšak medzi jednotlivými zmiešanými verejnými statkami existujú rozdiely, napríklad z hľadiska ich deliteľnosti respektíve nedeliteľnosti, alebo z pohľadu vylúčenia respektíve nevylúčenia zo spotreby. Zmiešané verejné statky, ktoré sú nedeliteľné, ale vylúčiteľné zo spotreby, môžeme charakterizovať podľa určitých znakov. Týmito znakmi sú, že ide o súkromné statky prepojené s externalitami, sú financované z príjmov z predaja, produkujú ich súkromné spoločnosti a poskytujú sa prostredníctvom trhu a ich cena je ovplyvňovaná dotáciami. Zmiešané verejné statky, ktoré sú nedeliteľné a nevylúčiteľné sú charakteristické tým, že ich spotreba je kolektívna, avšak môžu nastať situácie, keď dôjde k naplneniu ich kapacity. Taktiež môžu byť zabezpečované štátom, ale aj súkromnými organizáciami a podľa toho sú následne poskytované prostredníctvom trhu alebo verejne. V rámci rôznych foriem financovania existujú situácie, v ktorých sú primárnym zdrojom tržby získané z predaja týchto statkov, ale existuje aj možnosť nepriameho financovania prostredníctvom verejných rozpočtov, pričom v tomto prípade ide najčastejšie o zdroje pochádzajúce z daní.³⁷

³⁵ QUIUM, Abdul. PRIVATE SECTOR PARTICIPATION IN THE TRANSPORT SECTOR: TRENDS, ISSUES AND INSTITUTIONS IN THE ASIA-PACIFIC REGION. In *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. No. 72, 2003. Dostupné na: https://www.unescap.org/sites/default/files/bulletin72_Article-1.pdf

³⁶ COMPARISON OF SUSTAINABILITY BETWEEN PRIVATE AND PUBLIC TRANSPORT CONSIDERING URBAN STRUCTURE [elektronický zdroj]. [cit. 28.02.2023] Dostupné na: <https://www.iatss.or.jp/common/pdf/en/publication/iatss-research/27-2-01.pdf>

³⁷ SEDLÁKOVÁ, Slávka. 2016. MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA AKO SÚČASŤ VEREJNEJ OSOBNEJ DOPRAVY V PODMIENKACH SR. In *Scientific eJournal*. 2016, vol. 2, str. 9. ISSN 23779849.

4.2 Charakteristika bezplatnej verejnej dopravy

V snahe čeliť rastúcim cenám pohonných hmôt a bojovať proti globálnemu otepľovaniu čoraz viac európskych štátov a miest zavádza politiku bezplatnej verejnej dopravy. Odborníci a politici sa v súčasnosti zameriavajú na zásadné zmeny v sektore dopravy. Napriek tomu, že hlavnou motiváciou na zmenu súčasného systému riadenia boli stupňujúce sa dôsledky klimatických zmien, vojna na Ukrajine vyvolala v Európe ďalšie dôvody. Jedným z hlavných dôvodov v súčasnosti je, že používaním vlakov, električiek a autobusov namiesto áut by Európania znížili spotrebu pohonných hmôt, a tým aj závislosť kontinentu od dovozu energie z Ruska.³⁸

Ekonomovia majú tendenciu tvrdiť, že bezplatná verejná doprava je iracionálna a neehospodárna, pretože vytvára zbytočnú mobilitu. Výsledkom je, že ľudia sa rozhodnú cestovať častejšie len preto, že je to zadarmo, čo zvyšuje ceny dopravných služieb a dotácie miestnej samosprávy a zároveň zvyšuje emisie z verejnej dopravy. Možno nie je prekvapujúce, že po tom, čo sa verejná doprava stane bezplatnou, ju využíva viac ľudí. Všade, kde sa zaviedla bezplatná verejná doprava, došlo k výraznému nárastu počtu cestujúcich, pričom tento vplyv bol s odstupom času viditeľnejší. Podľa prieskumu len malé percento osôb, ktoré predtým cestovali autom, prejde po zrušení cestovného na verejnú dopravu. Vo viacerých miestach, v ktorých sa zaviedla bezplatná verejná doprava sa zdá, že zvýšený počet cestujúcich pochádza v drvivej väčšine od ľudí, ktorí by predtým chodili pešo, jazdili na bicykli alebo by inak necestovali, než od vodičov áut.³⁹

V súčasnosti je na svete približne 156 miest, v ktorých sa poskytuje úplná alebo aspoň čiastočná bezplatná verejná doprava. Najviac miest s bezplatnou verejnou dopravou sa nachádza v Spojených štátoch, Poľsku a Brazílii. Ďalšími krajinami, v ktorých nájdeme bezplatnú verejnú dopravu sú napríklad Austrália, Fínsko, Francúzsko, Grécko, Island, Taliansko, ale aj Dánsko, Wales či Česká republika.⁴⁰

³⁸ ÜNVEREN, Burak. Free public transport gains traction in Europe [elektronický zdroj]. 05.06.2022. [cit. 29.03.2023]. Dostupné na: <https://www.dw.com/en/free-public-transport-in-europe/a-62031236>

³⁹ PAPA, Enrica. Would you ditch your car if public transport was free? Here's what researchers have found [elektronický zdroj]. 05.03.2020. [cit. 29.03.2023]. Dostupné na: <https://theconversation.com/would-you-ditch-your-car-if-public-transport-was-free-heres-what-researchers-have-found-133001>

⁴⁰ Fare Free Public Transport: Cities [elektronický zdroj]. [cit. 29.03.2023]. Dostupné na: <https://freepublictransport.info/city/>

4.3 Bezplatná verejná doprava vo svete

4.3.1 Luxembursko

Luxembursko sa môže pýšiť tým, že sa 29. februára 2020 stalo prvou krajinou na svete, ktorá zaviedla celoštátnu bezplatnú verejnú dopravu. Týka sa to tamojšej autobusovej, električkovej aj vlakovej dopravy s výnimkou cestovania v prvej triede. Od 1. marca 2020 nie je na používanie verejnej dopravy v krajine potrebný žiadny cestovný lístok. To platí aj pre zahraničných cestujúcich do práce, čo nie je prekvapujúce, keďže približne 45 % pracujúcich dochádza do Luxemburska zo susedných krajín a zahraničných turistov.

Luxemburská vláda tvrdí, že chce zvýhodniť ľudí s nízkymi príjmami a zároveň prispieť k zníženiu preťaženia ciest a znečistenia životného prostredia. Táto malá, ale bohatá európska krajina, ktorá má najvyšší príjem na obyvateľa spomedzi všetkých nezávislých štátov na svete, teraz ponúka bezplatné jazdy verejnou dopravou štandardnej triedy. Ročný lístok na verejnú dopravu stál v minulosti 440 eur. Podľa ministra dopravy Luxemburska Francois Bauscha je sprístupnenie bezplatnej verejnej dopravy všetkým ľuďom významným krokom pre spoločnosť. Zároveň uviedol, že vláda chce, aby sa Luxembursko stalo laboratóriom mobility. Poukázal na rýchlo sa rozširujúcu populáciu tejto konštitučnej monarchie, ktorá sa za 20 rokov rozrástla o 40 %. Očakáva sa, že do roku 2030 počet obyvateľov Luxemburska presiahne 690 000, ale krajina čelí hrozbe preplnenia automobilmi.⁴¹

Niektorí občania však kritizovali krok, aby bola verejná doprava bezplatná, a označili ho za "PR kúsok". Toto rozhodnutie vyvolalo v Luxembursku diskusiu o tom, že v skutočnosti o bezplatnosti hovoriť nemožno. „*Samozrejme, to, že to nazývam bezplatnou dopravou, neznamená, že to nikto nezaplatí,*“ povedal minister Bausch. Cenou za projekt bude strata 41 miliónov eur na cestovnom, ktorú však zaplatia daňoví poplatníci. Vláda považuje stratu príjmov z poplatkov za cestovné za relatívne malú vzhľadom na celkové prevádzkové náklady, ktoré sú vo výške viac ako 500 miliónov eur. Jediné, čo sa zmení, je čas, ktorý strávi dopravný personál kontrolou lístkov.

Vláda v Luxembursku má na zavedenie bezplatnej dopravy viaceré dôvody. Medzi najdôležitejšie patrí napríklad to, že chce dostať autá z ciest, keďže v Luxembursku je viac áut na 1 000 obyvateľov ako kdekoľvek inde v Európskej únii. Ďalšími dôvodmi sú, že chce

⁴¹ KORYTÁROVÁ, Katarína. Luxembursko oslavuje tri roky bezplatnej verejnej dopravy. Automobilová kultúra je však stále silná. [elektronický zdroj]. 04.04.2023. [cit. 04.04.2023]. Dostupné na: <https://www.aktuality.sk/clanok/1w5tK0L/luxembursko-oslavuje-tri-roky-bezplatnej-verejnej-dopravy-automobilova-kultura-je-vsak-stale-silna/>

investovať do dopravnej siete, aby zvládla už teraz veľký nárast cestujúcich, do piatich rokov chce dosiahnuť, aby verejnou dopravou cestovalo o 20 % viac cestujúcich, upozorniť Luxemburčanov na environmentálne problémy ich krajiny a taktiež hovorí o sociálnom opatrení, ktoré zasiahne vyšších daňových poplatníkov viac ako ostatných.⁴²

Rok po zavedení bezplatnej dopravy v Luxembursku bolo ťažké odhadnúť, ako si cestujúci osvojili cestovanie a to vzhľadom na neočakávanú pandémiu COVID-19. Avšak údaje, ktoré boli zverejnené vo februári 2021 ukazovali pozitívny trend. Vo februári 2020 využilo električku každý deň v priemere 31 000 cestujúcich. Následne na začiatku obmedzenia v marci 2020 tento počet klesol na 1 400 cestujúcich denne, potom sa postupne zvyšoval až na priemer 38 000 cestujúcich denne počas týždňa. Maximálny počet 42 000 osôb bol dosiahnutý vo februári 2021, hoci situácia sa ešte nevrátila do normálu z dôvodu využívania práce na diaľku v rôznych sektoroch.⁴³

V dôsledku pandémie sa počet cestujúcich vo vlakoch v Luxembursku výrazne znížil z 25 miliónov v roku 2019 na 14,5 milióna v roku 2020. V roku 2021 sa počet cestujúcich mierne zvýšil na 16,6 milióna a v roku 2022 na 22,1 milióna, čím sa takmer vrátil na úroveň pred pandémiu. V decembri 2018 využívalo električku 22 065 cestujúcich týždenne a v decembri 2022 sa tento počet zvýšil na 88 218 cestujúcich týždenne. Napriek tomu vláda predpokladá, že v roku 2025 bude 65 % ľudí stále cestovať do práce autom. Toto číslo ale predstavuje pokles zo 73 % v roku 2017.

Napriek tomu sú luxemburské ulice aj tri roky po zavedení bezplatnej dopravy počas dopravnej špičky stále preplnené autami. V máji 2022 boli zápchy na luxemburských cestách zhruba rovnaké alebo dokonca ešte vyššie ako v máji 2019, kedy ešte bezplatná verejná doprava nebola zavedená. Profesor urbanistických štúdií na Luxemburskej univerzite Markus Hesse od začiatku tvrdil, že zavedením bezplatnej dopravy sa problém automobilov nevyrieši. Predpokladal, že ľudia si budú naďalej kupovať vozidlá kvôli vysokým príjmom a nízkej cene benzínu.

Podľa mnohých prieskumov nebude poskytovanie bezplatnej dopravy stačiť na to, aby sa viac ľudí vzdalo jazdy autom, uvádza agentúra Bloomberg. Hoci to môže byť motiváciou, nemôže to nahradiť iné potenciálne negatíva, ako sú preplnené alebo meškajúce

⁴² KIRBY, Paul. Free transport in Luxembourg, but what's the cost? [elektronický zdroj]. 29.02.2020. [cit. 04.04.2023]. Dostupné na: <https://www.bbc.com/news/world-europe-51657085>

⁴³ Luxembourg Celebrates 1 Year of Free Public Transport [elektronický zdroj]. 04.03.2021. [cit. 07.04.2023]. Dostupné na: <https://www.researchluxembourg.org/en/luxembourg-celebrates-1-year-of-free-public-transport/>

spoje alebo ťažkosti s rýchlym presunom z domu do cieľa. Práve tí, ktorí by inak chodili pešo alebo jazdili na bicykli, si zvyčajne najviac cenia bezplatnú dopravu. Štúdie ukazujú, že najlepším spôsobom, ako prinútiť ľudí, aby prestali používať svoje automobily, je urobiť ich cestovanie nákladnejšie, napríklad zvýšením dane z benzínu.

Francois Bausch však uviedol, že poskytovanie bezplatnej verejnej dopravy je len začiatok a úplne nevylúčil zavedenie prísnejších opatrení v snahe znížiť používanie automobilov. Dodal však, že predtým, ako sa začnú používať, musia mať ľudia k dispozícii životaschopné alternatívne spôsoby dopravy.⁴⁴

4.3.2 Malta

Druhou krajinou v Európe, ktorá zrušila poplatky za dopravu pre občanov aj návštevníkov je Malta. Maltská vláda oznámila tento krok ešte v októbri 2021. Jedným z cieľov tejto iniciatívy je odradiť obyvateľov od používania automobilov. Od 1. októbra 2022 sú denné trasy, nočné trasy a špeciálne služby, ktoré ponúka maltská verejná doprava, bezplatné pre všetkých, ktorí vlastnia personalizovanú kartu s názvom Tallinja Card. Cestujúci sú povinní pri každom nástupe do autobusu priložiť túto kartu k zariadeniu slúžiacemu na predaj lístkov.

Cestujúci, ktorí nastúpia do autobusu bez karty Tallinja Card, musia pri nástupe zaplatiť za lístok v hotovosti alebo bezkontaktnou platbou. Oficiálni inšpektori maltskej verejnej dopravy zvyknú vykonávať náhodné kontroly, aby overili, či cestujúci majú pri sebe buď kartu Tallinja Card, alebo cestovné lístky. Každému cestujúcemu, ktorý bude prichytený bez cestovnej karty alebo hotovostného lístka, bude uložená pokuta vo výške 50 eur.⁴⁵

Maltské autobusy prepravili v roku 2022 celkovo 49,6 milióna osôb, čo je o 40 % viac ako v roku 2021, ale stále je to menej ako pred pandémiou COVID-19. Zástupcovia maltskej verejnej dopravy však uviedli, že spustenie bezplatnej verejnej dopravy v októbri 2022 malo pozitívny vplyv na využívanie autobusov a že počet cestujúcich autobusmi v decembri 2022 po prvýkrát prekročil počet cestujúcich pred pandémiou. Spoločnosť taktiež

⁴⁴ KORYTÁROVÁ, Katarína. Luxembursko oslavuje tri roky bezplatnej verejnej dopravy. Automobilová kultúra je však stále silná [elektronický zdroj]. 04.04.2023. [cit. 07.04.2023]. Dostupné na: <https://www.aktuality.sk/clanok/1w5tK0L/luxembursko-oslavuje-tri-roky-bezplatnej-verejnej-dopravy-automobilova-kultura-je-vsak-stale-silna/>

⁴⁵ Free Public Transport Announcement [elektronický zdroj]. 20.09.2022. [cit. 09.04.2023]. Dostupné na: <https://www.publictransport.com.mt/en/news-details/free-public-transport-announcement>

uviedla, že od spustenia iniciatívy bezplatnej verejnej dopravy sa počet cestujúcich na kartu Tallinja Card zvýšil o takmer 50 % v porovnaní s rovnakým obdobím roku 2021 a bol o 8 % vyšší ako v roku 2019, čo znamená, že iniciatíva bezplatnej verejnej dopravy úspešne motivuje ešte viac ľudí k využívaniu verejnej dopravy. Keďže systém bezplatnej verejnej dopravy pre držiteľov karty Tallinja Card sa vzťahuje aj na nočné spoje a špeciálne spoje, maltská vláda konštatuje, že rovnaký trend sa prejavil najmä na Silvestra, keď autobusy na nočnej linke prepravili dvakrát viac cestujúcich ako v roku 2019.

Generálny manažér Maltskej verejnej dopravy sa taktiež vyjadril, že prostredníctvom prieskumu medzi zákazníkmi získali rozsiahlu spätnú väzbu a v súčasnosti v tejto súvislosti diskutujú s rôznymi zainteresovanými stranami o rôznych vylepšeniach siete liniek. Táto spoločnosť v januári 2023 oznámila, že prebieha proces nákupu ďalších 25 nových elektrických autobusov, ktoré by mali byť uvedené do prevádzky v najbližších týždňoch s cieľom zvýšiť frekvenciu autobusovej dopravy.⁴⁶

4.3.3 Estónsko, Tallinn

Po finančnej kríze v roku 2008 sa verejná doprava v estónskom Tallinne stala nedostupnou pre mnohých obyvateľov s nižšími príjmami, čo viedlo k zavedeniu bezplatného systému verejnej dopravy. Vychádzalo sa z myšlienky, že chudobnejšie komunity sa dostanú z chudoby, ak nebudú musieť vynakladať takú veľkú časť svojich príjmov na cestovanie.

Hoci ochrana životného prostredia nikdy nebola hlavnou prioritou Tallinnu, celosvetová klimatická kríza prinútila vlády uvažovať o zavedení bezplatnej verejnej dopravy. Teoreticky táto politika odrádza od používania automobilov, a tak zlepšuje kvalitu ovzdušia a znižuje úroveň znečistenia.

V roku 2012 občania prostredníctvom verejného referenda schválili poskytovanie bezplatnej verejnej dopravy v Tallinne, ktorá začala platiť v roku 2013. Keďže projekt je financovaný z dane z príjmu, každý z aktuálnych 426 538 obyvateľov mesta musí prispievať. Návštevníci a turisti musia platiť bežné ceny, pretože bezplatná verejná doprava je len pre tých, ktorí sú považovaní za oficiálnych obyvateľov Tallinnu.

⁴⁶ CORDINA, John Paul. Free public transport takes bus passenger numbers above pre-pandemic levels [elektronický zdroj]. 12.01.2023. [cit. 09.04.2023]. Dostupné na: <https://newsbook.com.mt/en/free-public-transport-takes-bus-passenger-numbers-above-pre-pandemic-levels/>

Odkedy hlavné mesto Estónska začalo v roku 2013 poskytovať obyvateľom bezplatnú verejnú dopravu, tvrdí, že každoročne dosahuje zisk 20 miliónov eur a za prvé tri roky od spustenia tohto systému sa v meste, ktoré malo predtým 416 000 obyvateľov, zaregistrovalo ďalších 25 000 ľudí. Sieť bezplatnej dopravy pôvodne zahŕňala 5 električkových liniek, 8 trolejbusových liniek a 57 autobusových liniek, ale teraz zahŕňa aj niektoré mestské vlaky.⁴⁷

Mestské orgány v Tallinne, ktoré od zavedenia bezplatnej dopravy pred skoro 10 rokmi pozorne skúmajú svoj vlastný experiment, sú skeptické, či táto politika dokázala presvedčiť vodičov, aby nechali svoje vozidlá doma. Odborníčka na udržateľnú mobilitu Mari Jüssiová z estónskeho Dopravného úradu sa vyjadrila, že v skutočnosti v Tallinne videli, že sa zvýšil presun z verejnej dopravy do áut. Za deväť rokov sa podiel áut zvýšil zo 42 % na súčasných 48 %. Takže z hľadiska tohto druhu udržateľnej mobility sa tento projekt neosvedčil.

Mari Jüssiová pripúšťa, že tento experiment mohol mať väčší sociálny účinok. Pre Euronews Next povedala, že rodiny s veľkým počtom školopovinných detí v tomto období počas roka ušetria nejaké peniaze a že v niektorých regiónoch sú od roku 2018 bezplatné aj niektoré okresné autobusy. Tam vidí možno pozitívnejšie dopady, pretože tam to bolo predtým drahšie.⁴⁸

Podľa slov dopravného experta z oddelenia dopravy v Tallinne Grigorija Parfjonova v roku 2014 zaznamenali 6,5 % nárast počtu cestujúcich v porovnaní s rokom 2012. Odvtedy tento údaj zostáva viac-menej stabilný s medziročným nárastom o 1 %. Inými slovami, bezplatná verejná doprava dosiahla to, čo mala a to, že prinútila viac ľudí, aby ju využívali. Systém sa osvedčil aj z finančného hľadiska, takže sa rozšíril na väčšinu územia Estónska. Odvtedy je autobusová doprava bezplatná v 11 z 15 krajín Estónska a miestne orgány mohli vo veľkej miere investovať do verejnej dopravy. V roku 2018 sa uskutočnil prieskum, ktorý ukázal, že 83 % Tallinčanov je spokojných so systémom verejnej dopravy. Štúdia z roku 2014 však ukázala aj zníženie počtu peších ciest Tallinnerov a to až o neuveriteľných 40 %.

⁴⁷ CUNNINGHAM, Ed. Tallinn made all public transport free – but did it help curb emissions? [elektronický zdroj]. 09.11.2023. [cit. 12.04.2023]. Dostupné na: <https://www.timeout.com/news/tallinn-made-all-public-transport-free-but-did-it-help-curb-emissions-110921>

⁴⁸ MIN, Roselyne. Free public transport in Europe: Is the social experiment working or is it just a gimmick? [elektronický zdroj]. 17.09.2022. [cit. 12.04.2023]. Dostupné na: <https://www.euronews.com/next/2022/09/16/free-public-transport-in-europe-is-the-social-experiment-working-or-is-it-just-a-gimmick>

Ukázala tiež len malé zníženie počtu ciest autom. V tomto prípade iba o 5 %. Ukázalo sa, že vplyv na emisie nebol ani zďaleka taký veľký, ako sa očakávalo. ⁴⁹

V súčasnosti výdavky na politiku bezplatnej verejnej dopravy prudko vzrástli. Avšak starosta Tallinnu Mihhail Kõlvart vyhlásil, že sa tejto politiky aj napriek vysokým výdavkom nevzdá. Od 1. mája 2023 sa však ceny cestovných lístkov pre návštevníkov zvýšia. Toto zvýšenie je odôvodnené vyššími cenami pohonných hmôt. ⁵⁰

4.3.4 Belgicko, Hasselt

Mesto Hasselt je medzi odborníkmi na dopravu na celom svete veľmi dobre známe a to najmä jeho rozhodnutím z roku 1997 o bezplatnom používaní všetkých autobusov a vlakov.

Belgické mesto Hasselt bolo dlho považované za jedno z najzaujímavejších miest s nulovým cestovným. V 90. rokoch mali vybudovať tretí diaľničný obchvat, ale náklady sa výrazne rozrástli a preto si navrhovaná ťažba vzácnej prírody vynútila zastavenie plánov. Namiesto toho sa teda rozhodli zrušiť cestovné a zmenšiť priestor pre autá na druhom obchvate. Výsledkom bol 1 300 % nárast počtu cestujúcich verejnou dopravou. Po zavedení bezplatnej verejnej dopravy až 10 % cyklistov začalo používať autobusy a električky. Avšak na druhej strane sa celkový počet cyklistov zvýšil, keď sa na cestách objavilo menej áut. Zaujímavosťou mesta je tiež to, že sa znížil počet parkovacích miest z 1 500 na 500, čo bolo ďalším dôvodom na využívanie bezplatnej dopravy.

Hasselt už v súčasnosti neponúka bezplatnú verejnú dopravu. Bezplatná bola od 1. júla 1997 do apríla 2013, ale to sa zmenilo v dôsledku zmeny politickej väčšiny. Taktiež náklady podniku verejnej dopravy De Lijn na experiment s bezplatnými autobusmi sa za 10 rokov zvýšili štvornásobne z 967 000 eur v roku 1997 na 3,4 milióna eur v roku 2007. Po finančnej kríze v roku 2008 už nebolo možné, aby regionálne alebo obecné orgány pokračovali v pokrývaní nákladov na tento program. Lístok na autobus je stále bezplatný,

⁴⁹ CUNNINGHAM, Ed. Tallinn made all public transport free – but did it help curb emissions? [elektronický zdroj]. 09.11.2023. [cit. 12.04.2023]. Dostupné na: <https://www.timeout.com/news/tallinn-made-all-public-transport-free-but-did-it-help-curb-emissions-110921>

⁵⁰ RUDI, Hanneli. Mayor: Tallinn's public transport will continue to be free [elektronický zdroj]. 27.03.2023. [cit. 12.04.2023]. Dostupné na: <https://news.err.ee/1608928385/mayor-tallinn-s-public-transport-will-continue-to-be-free>

ale len pre osoby, ktoré majú menej ako 20 rokov. Všetci ostatní platia za cestovný lístok 0,60 eur.⁵¹

4.3.5 *Dalšie projekty bezplatnej verejnej dopravy vo svete*

Dolná komora nemeckého parlamentu Bundestag, zaviedla v júni, júli a auguste 2022 výrazne zľavnený mesačný dopravný lístok, ktorý umožňuje ľuďom v Nemecku jazdiť regionálnou verejnou dopravou za 9 eur mesačne. Tento projekt sa týkal obyvateľov Nemecka, ale aj turistov. Zákonodarcovia vyjadrili nádej, že preukaz ušetrí ľuďom nejaké peniaze a povzbudí ich, aby radšej využívali verejnú dopravu ako autá. Hoci zľavnený cestovný lístok podnietil viac ľudí, aby sa rozhodli cestovať vlakom alebo autobusom namiesto auta, cestujúci sa sťažovali na preplnenosť verejnej dopravy a nedostatok obslužného personálu. Zľavnený cestovný lístok mal veľký úspech v Berlíne a Brandenbursku, kde sa mnohí rozhodli namiesto jazdy autom využiť vlaky a autobusy. Na druhej strane však zaznelo veľa kritiky financovania tohto systému, pretože Ministerstvo dopravy poskytlo počas troch mesiacov 2,5 miliardy eur na kompenzáciu straty príjmov spôsobenej umelo nízkou cenou lístka a napriek tomu neboli k dispozícii žiadne peniaze na dodatočný personál, autobusy alebo vlaky. Vzhľadom na to sa nevedelo, ako by mohol takýto program po auguste 2022 reálne pokračovať.⁵² V súčasnosti nemecká vláda predstavuje novú paušálnu kartu s názvom "Deutschlandticket", ktorá by mala platiť od 1. mája 2023 a ktorá je nástupcom vychvaľovaného zľavneného 9-eurového lístka.⁵³

Aj niektoré obce v Českej republike začali experimentovať s ponukou bezplatnej verejnej dopravy. Napríklad vo Frýdku-Místku je bezplatná verejná doprava k dispozícii už od marca 2011. Podľa Reného Stejskala, tlačového zástupcu obce, hlavným cieľom bola predovšetkým snaha o zníženie dopravy v centre, zníženie počtu zaparkovaných áut v historickom centre mesta a dosiahnutie nižších emisií. Pred spustením projektu bolo mestskou hromadnou dopravou vo Frýdku-Místku v roku 2010 prepravených 3,8 milióna

⁵¹ Fare Free Public Transport: Hasselt, Belgium [elektronický zdroj]. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://freepublictransport.info/city/hasselt/>

⁵² RESTLE, Benjamin. Germany's 9-euro travel pass: Success or failure? [elektronický zdroj]. 07.05.2022. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://www.dw.com/en/germanys-9-euro-travel-ticket-success-or-failure/a-62329405>

⁵³ WAGNER, Georg. Germany announces start of 9-euro ticket successor campaign [elektronický zdroj]. 30.01.2023. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://www.railtech.com/all/2023/01/30/germany-announces-start-of-9-euro-ticket-successor-campaign/?gdpr=accept>

cestujúcich. V roku 2019, teda pred vypuknutím pandémie COVID-19, mestskú hromadnú dopravu využilo 6,9 milióna cestujúcich. Najviac cestujúcich toto mesto prepravilo v roku 2017 a to 7,4 milióna osôb.⁵⁴

Všetky vlaky v Španielsku, okrem tých najrýchlejších, sú bezplatné. Cestujúci si však musia rezervovať viac ciest a zároveň zaplatiť zálohu. Je logické, že tieto zákony majú pomôcť skôr domácim cestujúcim než krátkodobým zahraničným návštevníkom. Cestujúci majú k dispozícii možnosti využiť buď vlaky Media Distancia, ktoré sú určené na stredné vzdialenosti, alebo prímestské spoje vo veľkých mestách, ktoré sú známe pod menom Cercanas, alebo môžu využiť oboje.⁵⁵

4.4 Bezplatná verejná doprava vo svete financovaná súkromnými spoločnosťami

4.4.1 Japonsko

Dlhoročné straty spoločnosti zodpovednej za verejnú železničnú dopravu v Japonsku kompenzovala vláda zo svojho rozpočtu, čo viedlo k fiškálnemu deficitu. Japonsko sa nakoniec rozhodlo umožniť súkromným spoločnostiam financovať a riadiť všetky projekty verejnej dopravy. Všetky druhy verejnej dopravy v súčasnosti prevádzkujú súkromné spoločnosti, ktoré na dosiahnutie zisku prevádzkujú aj iné činnosti, ako napríklad vysielanie reklamy v električkách, prenájom stánkov na staniciach a prevádzkovanie obchodov v ich blízkosti.

Dva najväčšie systémy verejnej dopravy v Japonsku, ktoré sa nachádzajú v Tokiu a Osake, zaznamenávali opakované straty, než boli sprivatizované. Obe siete sú v súčasnosti ziskové.

V Japonsku pôsobí približne 170 spoločností rôznej veľkosti, ktoré prevádzkujú železničné trate, a neexistuje žiadny prevádzkovateľ električiek alebo metra, ktorý by bol vo

⁵⁴ KOUČKÁ, Anna. MHD zadarmo je trendy. Zavádza sa v USA, Európe aj na Slovensku [elektronický zdroj]. 24.08.2021. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://braine.hnonline.sk/notsorry/news/spolocnost/svet/7684538-mhd-zadarmo-je-trendy-zavádza-sa-v-usa-europe-aj-na-slovensku>

⁵⁵ CIGÁŇOVÁ, Slávka. Netreba byť študentom, ani ísť do dôchodku. Niekde funguje doprava zadarmo pre všetkých [elektronický zdroj]. 24.09.2022. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://www.trend.sk/spravy/netreba-byt-studentom-ani-ist-dochodku-niede-funguje-doprava-zadarmo-pre-vsetkych/4>

vlastníctve štátu. Väčšina z nich sú súkromné spoločnosti a len niekoľko z nich je priamo a nezávisle prevádzkovaných mestom, avšak nie štátom.

V súčasnosti má Tokio 85 železničných tratí vrátane metra a bežných liniek, ktoré prevádzkuje 17 spoločností. Samotné metro má 13 trás a 286 staníc. Denne prepraví 7,5 milióna cestujúcich. Prevádzkovatelia metra vykázali pred vypuknutím epidémie zisk približne 362 miliónov amerických dolárov.⁵⁶

4.4.2 Londýn

V centre Londýna funguje aplikácia s názvom Smart Ride, ktorá spočíva v tom, že si cestujúci pomocou smartfónu privolajú na miesto vyzdvihnutia minivan, ktorý sa podobá na taxík. Ide o aplikáciu, ktorá sa využíva na plánovanie trás a ktorá využíva flotilu minivanov, ktoré sa pohybujú po meste a spájajú cestujúcich na základe miest vyzdvihnutia a cieľov. Aplikácia Citymapper, ktorá vlastní túto službu, ju nazýva riešením pre dynamickú zdieľanú dopravu v mestách. V podstate ide o niečo medzi taxíkom a autobusom. Inými slovami sa Citymapper zameriava na verejnú hromadnú dopravu.

Dopravný podnik Londýna v roku 2018 oznámil, že počet jeho cestujúcich klesol. Mnohí vtedy ukázali prstom na Uber. Podľa výskumu, ktorý sa konal v roku 2016 v siedmich amerických miestach, vyšlo najavo, že po zavedení služieb prepravy osôb sa o 6 % znížilo využívanie verejnej autobusovej dopravy a o 3 % sa znížilo využívanie železničnej dopravy. Rok 2018 teda v Londýne ukázal, že zavádzanie služieb typu Smart Ride skôr odťahuje ľudí z verejnej dopravy, než aby prilákali viac cestujúcich.

Perspektíva, že súkromné spoločnosti budú spochybňovať alebo preberať hromadnú dopravu, vyvoláva ďalšie obavy. V roku 2017 bola spoločnosti Uber v Londýne odobratá licencia pre jej ľahostajný prístup k nahlasovaniu závažných trestných činov a nevykonávanie kontrol vodičov. Dospelo sa k záveru, že Uber nie je vhodný na poskytovanie súkromných taxislužieb.

Vzťahy Citymapperu s londýnskymi úradmi sa spočiatku zdali byť harmonickejšie ale teraz, keď prevádzkuje svoju službu Smart Ride, sa vzťahy zhoršujú. Spoločnosť Citymapper požiadala v roku 2017 o prevádzkovanie dvoch autobusových liniek a dostala

⁵⁶ Japan shows how private firms run public transport. [elektronický zdroj]. 12.07.2022 [cit. 27.04.2023]. Dostupné na: <https://e.vnexpress.net/news/readers-views/japan-shows-how-private-firms-run-public-transport-4486710.html>

povolenie len na jednu. Potrebovala aj licenciu na súkromné taxislužby typu, ktorý bol nedávno odobratý spoločnosti Uber.

Najčastejším vzťahom sa teda zdá byť opatrná spolupráca medzi verejným a súkromným sektorom. V roku 2016 udelil americký Federálny úrad pre dopravu 8 miliónov amerických dolárov na sériu nových projektov zameraných na integráciu nových technológií do sietí hromadnej dopravy. Spoluriaditeľka Centra pre výskum udržateľnosti dopravy na Kalifornskej univerzite v Berkeley Susan Shaheenová, ktorá pomáha pri hodnotení projektov hovorí, že „*úlohou je vymyslieť, ako to urobiť, aby to fungovalo ako vyvážený systém. Možno je tu príležitosť spojiť to dohromady a vytvoriť synergický vzťah, a nie konkurenčný.*“⁵⁷

4.4.3 Helsinki

V Helsinkách sa využíva aplikácia Whim, ktorú vedie spoločnosť MaaS Global. Používatelia si stiahnu aplikáciu a zaplatia mesačný poplatok, ktorý im umožní prístup k širokej škále možností dopravy. Cestujúci, ktorí si predplatia takzvaný *základný mestský plán*, majú možnosť neobmedzene využívať autobusy, vlaky, električky či prenájom áut.

Plánovanie trasy a aj predaj cestovných lístkov sa uskutočňuje priamo v aplikácii. Stačí si len vybrať preferovanú možnosť dopravy a schváliť cestovný lístok. S touto aplikáciou sa vyskytli aj technické problémy, no cestujúci tvrdia, že *mestský plán* im ušetril peniaze oproti štandardnej cestovnej karte a zároveň majú všetky potrebné lístky v telefóne.

Tento projekt má podporu mesta. Projektový manažér inovačného oddelenia mesta Helsinky Sami Sahala povedal, že „*nie som si istý, že všetko musí byť verejná doprava. Môže to byť niečo medzi verejnou a súkromnou. Týmto smerom sa uberáme a mobilita ako služba nám v tom pomáha.*“

Spoločnosť MaaS Global potvrdila, že prví používatelia služby Whim zvýšili počet ciest prostredníctvom verejnej dopravy o viac ako 50 % a neuprednostnili využitie súkromného auta. Konečným cieľom tohto projektu je presvedčiť ľudí, aby sa úplne vzdali svojich áut, čo si bude vyžadovať spoluprácu verejných a súkromných prevádzkovateľov.

⁵⁷ WILDING, Mark. Private companies want to replace public transport. Should we let them? [elektronický zdroj]. 29.03.2018. [cit. 27.04.2023]. Dostupné na: <https://www.theguardian.com/cities/2018/mar/29/public-transport-transit-private-companies-citymapper-uber-whim-smart-buses>

Aplikácia Whim v roku 2018 dorazila aj do Spojeného kráľovstva. Chris Lane, ktorý je vedúci oddelenia inovácií v spoločnosti Transport for West Midlands hovorí, že v budúcnosti budú pri zabezpečovaní hromadnej dopravy zohrávať úlohu verejné agentúry aj súkromné spoločnosti. *"Verejný sektor si začína uvedomovať, že to nemôžeme robiť všetko sami,"* doplnil na záver.⁵⁸

4.5 Bezplatná verejná doprava na Slovensku

4.5.1 Komárno

Bezplatnú autobusovú hromadnú dopravu ako prvé mesto na Slovensku zaviedlo 1. januára 2020 Komárno a to pre všetkých cestujúcich v autobusoch tamojšej mestskej hromadnej dopravy. Dôvodom zavedenia bezplatnej autobusovej dopravy bol neustále klesajúci záujem o verejnú dopravu a pokles príjmu z predaja cestovných lístkov. Samospráva musela v roku 2018 dotovať verejnú hromadnú dopravu zo svojho rozpočtu a to až sumou 230 000 eur. Primátor mesta Komárno Béla Keszegh sa vyjadril, že keď už mesto dotuje verejnú dopravu, nech ju aj občania využívajú. Potvrdil taktiež, že v poslednom období pribúdali dopravné zápchy a bojovali s nedostatkom parkovacích miest. Domnieval sa, že bezplatná verejná doprava by mohla prispieť aj k čiastočnému riešeniu týchto problémov a navyše by to veľmi pomohlo sociálne slabším rodinám.

Čo sa týka poskytovania hromadnej dopravy v Komárne, tak tu poskytuje Arriva Nové Zámky, a. s. Táto spoločnosť na linkách mestskej hromadnej dopravy v Komárne prepravila v roku 2018 v priemere len 220 000 cestujúcich, v roku 2014 to bolo takmer 280 000 ľudí. Tržby z dopravy v roku 2018 dosiahli necelých 40 000 eur, avšak náklady predstavovali až 269 000 eur.⁵⁹

Spoločnosť Arriva v súčasnosti aj naďalej poskytuje bezplatnú autobusovú dopravu v meste Komárno a navyše v roku 2021 táto spoločnosť spolu s mestom Komárno podpísali zmluvu, na základe ktorej bude Arriva zabezpečovať mestskú hromadnú dopravu najbližších desať rokov. Táto zmluva cestujúcim prinesie modernizáciu vozového parku a zvýšenie kvality cestovania, do prevádzky budú zaradené nové moderné autobusy na požadovanej

⁵⁸ WILDING, Mark. Private companies want to replace public transport. Should we let them? [elektronický zdroj]. 29.03.2018. [cit. 27.04.2023]. Dostupné na: <https://www.theguardian.com/cities/2018/mar/29/public-transport-transit-private-companies-citymapper-uber-whim-smart-buses>

⁵⁹ Komárno ako prvé mesto na Slovensku zaviedlo bezplatnú MHD [elektronický zdroj]. 18.01.2020. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://www.teraz.sk/regiony/komarno-ako-prve-mesto-na-slovensku-za/441382-clanok.html>

úrovni so šetrným prístupom k životnému prostrediu a navyše cestujúci majú k dispozícii aj zmodernizované priestory na autobusovej stanici.⁶⁰

Spoločnosť Arriva zaznamenala najvyšší medziročný nárast v počte cestujúcich za január a február 2023 v mestskej autobusovej doprave okrem iného aj v meste Komárno a to až o 37 %.⁶¹

4.5.2 Vranov nad Topľou

Mesto Vranou nad Topľou zaviedlo 1. januára 2022 bezplatné cestovanie mestskou hromadnou dopravou. Týka sa to obyvateľov, ale aj návštevníkov mesta.

Dôvodom zavedenia bezplatnej hromadnej dopravy v meste Vranov nad Topľou je, podľa primátora mesta Jána Ragana, neúmerňný nárast počtu áut v meste, čoho dôsledkom je znečistené ovzdušie, hluk, prach, prehustená premávka a križovatky, ktoré sú hlavne v ranných hodinách preplnené. Samospráva teda očakáva, že služba, ktorá nie je tak častá pre Slovensko, zníži dopravné zápchy a zlepší životné prostredie v meste. Na preplatenie tejto služby samospráva vyčlenila 93 000 eur, čím v roku 2022 zvýšila svoje výdavky na 120 000 eur.⁶²

V roku 2023 ostáva mestská hromadná doprava vo Vranove nad Topľou aj naďalej bezplatná. Avšak vranovskí mestskí poslanci museli na tento účel dopravcovi SAD Humenné, a. s., zvýšiť príspevok. Dôvodom na toto navýšenie je rast nákladov, ktoré podľa dopravcu stúpili o viac ako 30 %.

SAD Humenné a. s. deklaruje, že bezplatná doprava splnila účel vrátiť cestujúcu verejnosť späť do autobusov. Po poklese v dôsledku pandémie v rokoch 2020 a 2021 na

⁶⁰ ARRIVA bude zabezpečovať mestskú hromadnú dopravu v Komárne aj ďalších desať rokov. Cestujúci majú k dispozícii dva nové moderné autobusy a môžu využívať MHD bezplatne. [elektronický zdroj]. 12.08.2021. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://arriva.sk/arriva-bude-zabezpecovat-mestsku-hromadnu-dopravu-v-komarne-aj-dalsich-desat-rokov-cestujuci-maju-k-dispozicii-dva-nove-moderne-autobusy-a-mozu-vyuzivat-mhd-bezplatne/>

⁶¹ Ľudia sa vracajú do verejnej dopravy, potvrdzujú údaje Arriva [elektronický zdroj]. 23.03.2023. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://www.trend.sk/spravy/ludia-vracaju-verejnej-dopravy-potvrduju-udaje-arriva>

⁶² Cestovanie vranovskou MHD je už zadarmo. Neplatia ani cezpoľní [elektronický zdroj]. 01.01.2022. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://presov.korzar.sme.sk/c/22813358/cestovanie-vranovskou-mhd-je-uz-zadarmo-neplatia-ani-cezpolni.html>

úroveň zhruba 60 000 cestujúcich totiž vzrástol počet prepravovaných ľudí z viac ako 141 000 ľudí v roku 2019 na viac ako 159 000 ľudí v roku 2022.⁶³

4.5.3 Púchov

Ďalším mestom, ktoré zaviedlo bezplatnú mestskú dopravu je Púchov. Od 1. septembra 2022 môžu všetci Púchovčania s trvalým pobytom v meste cestovať mestskou hromadnou dopravou bezplatne.

Hlavným cieľom zavedenia bezplatnej mestskej dopravy v Púchove je znížiť počet osobných vozidiel najmä v čase rannej a popoludňajšej špičky, zlepšiť parkovaciu politiku v meste a pri spoločnosti Continental a v neposlednom rade znížiť náklady domácnosti na pohonné látky.

Cestovať bezplatne mestskou hromadnou dopravou môžu Púchovčania len prostredníctvom rezidenčnej karty, ktorú si musia vybaviť v Púchovskom informačnom centre. Takáto karta platí len v systéme autobusovej dopravy Púchov, je neprenosná a je vystavená iba konkrétnej osobe.⁶⁴

Tri mesiace po zavedení bezplatnej mestskej dopravy mesto s uspokojením skonštatovalo, že rast prepravy cestujúcich má výrazne stúpajúci trend. Za tri mesiace mesto Púchov predalo viac ako 600 rezidenčných kariet, ktoré sú určené výhradne pre Púchovčanov a v roku 2023 predpokladá, že ďalších 200 až 300 občanov túto možnosť ešte využije. Pozitívny trend sa vyvíja aj v množstve prepravy cestujúcich. Mesto zaznamenalo nárast o 55 000 prepravených osôb za 11 mesiacov roku 2022 oproti roku 2021. Tento faktor výrazne zavážil aj pri rozhodovaní poslancov predĺžiť platnosť zľavy aj počas celého roka 2023.⁶⁵

⁶³ Hromadná doprava vo Vranove ostáva bezplatná. Dopravca dostane vyšší príspevok [elektronický zdroj]. 11.04.2023. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://presov.korzar.sme.sk/c/23156185/hromadna-doprava-vo-vranove-ostava-bezplatna-dopravca-dostane-vyssi-prispevok.html>

⁶⁴ V Púchove bude od septembra bezplatná mestská doprava [elektronický zdroj]. 23.06.2022. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://www.aktuality.sk/clanok/2LNyXKy/v-puchove-bude-od-septembra-bezplatna-mestska-doprava/>

⁶⁵ Bezplatná mestská autobusová doprava v Púchove pokračuje aj v roku 2023 [elektronický zdroj]. 20.12.2022. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://www.puchovskenoviny.sk/bezplatna-mestska-autobusova-doprava-v-puchove-pokrakuje-aj-v-roku-2023/>

4.5.4 *Ďalšie projekty bezplatnej verejnej dopravy na Slovensku*

Keďže politika bezplatnej verejnej dopravy na Slovensku nie je veľmi rozšírená, nie je tu ani veľa miest, ktoré by ju skúšali. Mesto Prešov apeluje na MHD pre Prešovčanov zadarmo. Je však otázne, či tento plán je ešte aktuálny a nie je ohrozený, vzhľadom na súčasný stav z globálneho hľadiska v otázke zvyšovania cien za energie i z hľadiska situácie v samotnom dopravnom podniku. Mesto Prešov má dlh voči dopravnému podniku za rok 2022 vo výške 2,5 milióna eur a predpokladá sa, že hodnota dlhu ešte narastie v dôsledku rastu cien energií a aj osobných nákladov. Predpokladaný termín zavedenia tejto politiky je jeseň 2023. Ak sa aj podarí zabezpečiť bezplatnú verejnú dopravu v meste Prešov, nebude to pre všetkých Prešovčanov. Týkať by sa to malo len deti a mládeže do 18 rokov a seniorov od 62 rokov s trvalým pobytom v meste Prešov. Hlavným cieľom je motivovať obyvateľov k prihláseniu sa na trvalý pobyt v meste Prešov.⁶⁶ Dopravný podnik Prešov je však verejná inštitúcia a vlastní ho mesto Prešov.

Aj mesto Dunajská Streda ponúka bezplatnú verejnú dopravu. Po tom, čo mesto vysúťažilo dodávateľa elektrických autobusov mestskej hromadnej dopravy sa poslanci mestského zastupiteľstva uzniesli, že uvedením e-autobusov sa stane mestská verejná doprava bezplatnou pre všetkých cestujúcich.⁶⁷

Niektoré ďalšie mestá ponúkajú v rámci Európskeho týždňa mobility bezplatné cestovanie na linkách mestskej hromadnej dopravy. Najväčšia európska kampaň na podporu udržateľnej mestskej mobility sa každoročne začína 16. septembra a končí sa 22. septembra Dňom bez áut. Mesto Martin umožňuje dva dni v septembri bezplatného cestovania na linkách MHD držiteľom vodičských preukazov a deťom do 15 rokov.⁶⁸ V Trnave sú autobusy zdarma pre všetkých cestujúcich mestskou hromadnou dopravou iba počas jedného

⁶⁶ DUDOVÁ-BAŠISTOVÁ, Mária. V Prešove má byť MHD zadarmo už tento rok. No nie pre každého [elektronický zdroj]. 24.01.2023. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://vychod.sme.sk/c/23119184/v-presove-ma-byt-mhd-zadarmo-uz-tento-rok-no-nie-pre-kazdeho.html>

⁶⁷ Dunajská Streda vysúťažila nové e-autobusy MHD [elektronický zdroj]. 27.03.2023. [cit. 16.04.2023]. Dostupné na: <https://www.teraz.sk/najnovsie/dunajska-streda-vysutazila-nove-e-a/703756-clanok.html>

⁶⁸ Bezplatná MHD pri príležitosti Európskeho týždňa mobility [elektronický zdroj]. 11.09.2022. [cit. 16.04.2023]. Dostupné na: <https://imhd.sk/mt/doc/sk/21866/Bezplatn%C3%A1-MHD-pri-pr%C3%ADle%C5%BEditosti-Eur%C3%B3pskeho-t%C3%BD%C5%BE%C5%88a-mobility>

dňa v septembri.⁶⁹ Mesto Poprad ponúka bezplatnú dopravu počas celého trvania Európskeho týždňa mobility.⁷⁰

4.6 Diskusia

V rámci praktickej časti bakalárskej práce sme zamerali na porovnanie verejného a súkromného sektora pri poskytovaní bezplatnej verejnej dopravy. Zistili sme, že vlády na celom svete sa v týchto dňoch čoraz častejšie obracajú na súkromný sektor pri poskytovaní takejto dopravy. Ich cieľom je získať viac finančných prostriedkov a zvýšiť efektívnosť a udržateľný rast v dopravnej infraštruktúre. Boj proti vysokým cenám pohonných hmôt a globálnemu otepľovaniu ešte viac prispieva k zavádzaniu projektov, ktoré vedú k bezplatnej doprave.

Prvá krajina, ktorá zaviedla celoštátnu bezplatnú verejnú dopravu pre všetkých bolo Luxembursko. Hlavným cieľom bolo odstrániť autá z ciest a upozorniť na environmentálne problémy krajiny. Aj keď pandémia COVID-19 rozbeh tohto projektu spomalila, po roku krajina zaznamenala pozitívny trend. Problémom však v súčasnosti je, že aj keď je v krajine poskytovaná bezplatná doprava, cesty sú počas dopravnej špičky stále zaplnené autami. Možno povedať, že niekedy ešte viac ako pred zavedením bezplatnej dopravy.

Aj v belgickom meste Hasselt bolo od roku 1997 zavedené bezplatné používanie všetkých autobusov a vlakov. V súčasnosti to už však neplatí. V roku 2013 sa zmenila politická väčšina a zároveň sa náklady podniku verejnej dopravy v meste Hasselt zvýšili neúnosne. Mohla za to aj finančná kríza, ktorá bola v roku 2008.

Japonsko je ďalšou zaujímavou krajinou, na ktorú sme sa zamerali. V súčasnosti sú všetky druhy verejnej dopravy v tejto krajine prevádzkované súkromnými spoločnosťami. Tie na dosahovanie zisku prevádzkuje aj iné činnosti, ako je napríklad vysielanie reklám v električkách. Bezplatná doprava je v súčasnosti prevádzkovaná 17 súkromnými spoločnosťami.

⁶⁹ Európsky týždeň mobility 2022 začína už tento piatok [elektronický zdroj]. 12.09.2022. [cit. 16.04.2023]. Dostupné na: <https://www.trnava.sk/sk/aktualita/europsky-tyzden-mobility-2022-zacina-uz-tento-piatok>

⁷⁰ POKRÝVKA, Marek. Lístky na vlak za polovičnú cenu, ale aj ďalšie zľavy a podujatia: Začína sa Európsky týždeň mobility [elektronický zdroj]. 16.09.2022. [cit. 16.04.2023]. Dostupné na: <https://zive.aktuality.sk/clanok/MPrDzp7/listky-na-vlak-za-polovicnu-cenu-ale-aj-dalsie-zlavy-a-podujatia-zacina-sa-europsky-tyzden-mobility/>

Aj na Slovensku máme zavedené bezplatné poskytovanie verejnej dopravy. Ako prvé mesto Slovenska ju zaviedlo mesto Komárno. Hlavným dôvodom na to bol najmä klesajúci záujem o verejnú dopravu a zároveň aj pokles príjmu z predaja cestovných lístkov. Bezplatnú prepravu v tomto prípade zabezpečuje súkromná spoločnosť Arriva Nové Zámky, a. s. Zavedenie bezplatnej dopravy v meste Komárno bolo úspešné a preto sa očakáva, že tento projekt bude pokračovať aj v nasledujúcich rokoch.

V súčasnosti aj ďalšie mestá na Slovensku poskytujú bezplatnú verejnú dopravu. Môžeme tu zaradiť mestá ako Púchov alebo Vranov nad Topľou. Bezplatná verejná doprava na Slovensku však nie je až tak veľmi rozšírená, no niektoré mestá v rámci projektov skúšajú tento koncept. A to najmä počas trvania Európskeho týždňa mobility.

Verejná doprava by mala primerane uspokojovať prepravné potreby spoločnosti. Mala by poskytovať služby aj v menej rozvinutých oblastiach alebo v menších mestách a obciach. Možno povedať, že iniciatíva Európskej únie v oblasti dopravnej politiky sa zameriava na to, aby využívanie verejnej dopravy malo prednosť pred rozširujúcou sa individuálnou dopravou. Je už len na vlastnom zvážení členských štátov Európskej únie, ako sa k tejto problematike postavia a aké podmienky vytvoria pre ekologickú a trvalo udržateľnú bezplatnú verejnú dopravu.

Záver

Trend zavádzania bezplatnej verejnej dopravy sa v posledných rokoch stáva stále viac populárnejším. Počet miest vo svete, ktoré sa rozhodli ísť touto cestou je stále vyšší a vyšší. Aj mestá a obce na Slovensku sa pokúšajú zaviesť politiku bezplatnej dopravy alebo aspoň skúšajú rôzne dočasné projekty, ktoré by viedli k trvalému zavedeniu bezplatnej dopravy. Dôvodov na to je hneď niekoľko. Asi najhlavnejším a najzávažnejším v súčasnosti je ochrana životného prostredia. Ďalšími dôvodmi sú eliminácia zlej dopravnej situácie v mestách, zabezpečenie lepšej kvality života obyvateľov či odstránenie častého výskytu smogu.

Na Slovensku sa nápad bezplatnej verejnej dopravy ešte nestretol s úplným pochopením a podporou, ale napriek tomu existuje mnoho príkladov zahraničných miest a krajín, ktoré tento systém úspešne implementovali a využívajú ho ako nástroj na zlepšenie kvality života obyvateľov a zníženie negatívneho vplyvu na životné prostredie.

Úlohou mestskej hromadnej dopravy je uspokojovať preferencie a želania obyvateľstva. Najdôležitejším cieľom je zabezpečiť, aby si občania zvolili cestu verejnou dopravou a neuprednostnili vlastnú, individuálnu dopravu.

V zahraničí sme videli, že bezplatná verejná doprava môže zvýšiť mobilitu obyvateľov a pomôcť im získať prístup k pracovným príležitostiam a službám, čo môže zlepšiť ich hospodárske a sociálne podmienky. Okrem toho, bezplatná verejná doprava môže znížiť počet áut na cestách, čo má pozitívny vplyv na znižovanie znečistenia ovzdušia a dopravných zápch. Podľa štatistík, ktorými sme sa zaoberali v praktickej časti práce sa vo väčšine miest, kde sa zaviedla bezplatná doprava, zvýšil počet cestujúcich hromadnou dopravou. Avšak mesto Hasselt je príkladom, že aj keď bezplatná doprava je úspechom, mesto nedokáže túto dopravu stále financovať a nakoniec sa rozhodne pre zrušenie takého projektu.

Ak sa mesto rozhodne pre zavedenie bezplatnej verejnej dopravy, je dôležité, aby bolo jeho financovanie udržateľné a aby boli v pláne zohľadnené všetky dôležité faktory, ako napríklad potreby obyvateľov, ekonomická udržateľnosť a dopravné riešenia.

V budúcnosti môže byť poskytovanie bezplatnej verejnej dopravy ešte dôležitejšie, keďže sa očakáva zvýšenie počtu obyvateľov v mestách a zvýšenie tlaku na životné prostredie a klimatické zmeny. Preto by sa mali podporovať iniciatívy, ktoré by mohli prispieť k udržateľnej a efektívnej verejnej doprave, a to nielen v mestách, ale aj v celom regióne alebo dokonca v celej krajine.

Zoznam použitej literatúry

About Public-Private Partnerships. [elektronický zdroj]. 15.12.2022. [cit. 23.02.2023]. Dostupné na: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/about-public-private-partnerships>

AGGESTAM-PONTOPPIDAN, Caroline, ANDERNACK Isabelle. Key Characteristics of Public Sector Entities. In: *AGGESTAM-PONTOPPIDAN, ed. Interpretation and Application of IPSAS* [online]. Chichester, UK: John Wiley & Sons, 2016. [cit. 10.01.2023]. ISBN 9781119170327. Dostupné na: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1002/9781119170327.oth3>

ARRIVA bude zabezpečovať mestskú hromadnú dopravu v Komárne aj ďalších desať rokov. Cestujúci majú k dispozícii dva nové moderné autobusy a môžu využívať MHD bezplatne. [elektronický zdroj]. 12.08.2021. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://arriva.sk/arriva-bude-zabezpecovat-mestsku-hromadnu-dopravu-v-komarne-aj-dalsich-desat-rokov-cestujuci-maju-k-dispozicii-dva-nove-moderne-autobusy-a-mozu-vyuzivat-mhd-bezplatne/>

Bezplatná mestská autobusová doprava v Púchove pokračuje aj v roku 2023 [elektronický zdroj]. 20.12.2022. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://www.puchovskenoviny.sk/bezplatna-mestska-autobusova-doprava-v-puchove-pokracuje-aj-v-roku-2023/>

Bezplatná MHD pri príležitosti Európskeho týždňa mobility [elektronický zdroj]. 11.09.2022. [cit. 16.04.2023]. Dostupné na: <https://imhd.sk/mt/doc/sk/21866/Bezplatn%C3%A1-MHD-pri-pr%C3%ADle%C5%BEditosti-Eur%C3%B3pskeho-t%C3%BD%C5%BE%C5%88a-mobility>

Cestovanie vranovskou MHD je už zadarmo. Neplatia ani cezpoľní [elektronický zdroj]. 01.01.2022. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://presov.korzar.sme.sk/c/22813358/cestovanie-vranovskou-mhd-je-uz-zadarmo-neplatia-ani-cezpolni.html>

CIGÁŇOVÁ, Slávka. Netreba byť študentom, ani ísť do dôchodku. Niekde funguje doprava zadarmo pre všetkých [elektronický zdroj]. 24.09.2022. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na:

<https://www.trend.sk/spravy/netreba-byt-studentom-ani-ist-dochodku-niede-funguje-doprava-zadarmo-pre-vsetkych/4>

COASE, Ronald Harry. The Lighthouse in Economics. In: *The Journal of Law & Economics*, vol. 17, no. 2, 1974, str. 357 – 376. [online]. [cit. 16.02.2023]. Dostupné na: <https://courses.cit.cornell.edu/econ335/out/lighthouse.pdf>

COMPARISON OF SUSTAINABILITY BETWEEN PRIVATE AND PUBLIC TRANSPORT CONSIDERING URBAN STRUCTURE [elektronický zdroj]. [cit. 28.02.2023] Dostupné na: <https://www.iatss.or.jp/common/pdf/en/publication/iatss-research/27-2-01.pdf>

CORDINA, John Paul. Free public transport takes bus passenger numbers above pre-pandemic levels [elektronický zdroj]. 12.01.2023. [cit. 09.04.2023]. Dostupné na: <https://newsbook.com.mt/en/free-public-transport-takes-bus-passenger-numbers-above-pre-pandemic-levels/>

CUNNINGHAM, Ed. Tallinn made all public transport free – but did it help curb emissions? [elektronický zdroj]. 09.11.2023. [cit. 12.04.2023]. Dostupné na: <https://www.timeout.com/news/tallinn-made-all-public-transport-free-but-did-it-help-curb-emissions-110921>

ČAPLÁNOVÁ, Anetta a kol. *Ekonomía*. 1. vyd. Wolters Kluwer ČR, a. s., 2022, str. 45. ISBN 9788076764903.

DUDOVÁ-BAŠISTOVÁ, Mária. V Prešove má byť MHD zadarmo už tento rok. No nie pre každého [elektronický zdroj]. 24.01.2023. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://vychod.sme.sk/c/23119184/v-presove-ma-byt-mhd-zadarmo-uz-tento-rok-no-nie-pre-kazdeho.html>

Dunajská Streda vysúť ažila nové e-autobusy MHD [elektronický zdroj]. 27.03.2023. [cit. 16.04.2023]. Dostupné na: <https://www.teraz.sk/najnovsie/dunajska-streda-vysutazila-nove-e-a/703756-clanok.html>

Európsky týždeň mobility 2022 začína už tento piatok [elektronický zdroj]. 12.09.2022. [cit. 16.04.2023]. Dostupné na: <https://www.trnava.sk/sk/aktualita/europsky-tyzden-mobility-2022-zacina-uz-tento-piatok>

Fare Free Public Transport: Cities [elektronický zdroj]. [cit. 29.03.2023]. Dostupné na: <https://freepublictransport.info/city/>

Fare Free Public Transport: Hasselt, Belgium [elektronický zdroj]. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://freepublictransport.info/city/hasselt/>

FORET, Miroslav. *Komunikace s veřejností*. Brno: Masarykova univerzita. 1994. ISBN 8021010347.

Free Public Transport Announcement [elektronický zdroj]. 20.09.2022. [cit. 09.04.2023]. Dostupné na: <https://www.publictransport.com.mt/en/news-details/free-public-transport-announcement>

Free Rider Problem: Definition and Examples [elektronický zdroj]. 01.08.2022. [cit. 16.02.2023]. Dostupné na: <https://www.masterclass.com/articles/free-rider-problem#1Nv7QLncRmAxAxtjAXxSJl>

HLAVÁČEK, Jiří a kol. *Mikroekonomie sounáležitosti se společenstvím*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, str. 30. ISBN 9788071848561.

Hromadná doprava vo Vranove ostáva bezplatná. Dopravca dostane vyšší príspevok [elektronický zdroj]. 11.04.2023. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://presov.korzar.sme.sk/c/23156185/hromadna-doprava-vo-vranove-ostava-bezplatna-dopravca-dostane-vyssi-prispevok.html>

CHEN, James. Private Good: Definition, Examples, Vs. Public Good [elektronický zdroj]. 05.01.2021. [cit. 22.02.2023]. Dostupné na: <https://www.investopedia.com/terms/p/private-good.asp>

CHRISTENSEN, Tom – LÆGREID, Per – RØVIK, Kjell Arne. *Organization Theory and the Public Sector*. 1. vyd. London : Routledge, 2007. str. 6 – 8. ISBN 9781134080267.

Japan shows how private firms run public transport. [elektronický zdroj]. 12.07.2022 [cit. 27.04.2023]. Dostupné na: <https://e.vnexpress.net/news/readers-views/japan-shows-how-private-firms-run-public-transport-4486710.html>

KIRBY, Paul. Free transport in Luxembourg, but what's the cost? [elektronický zdroj]. 29.02.2020. [cit. 04.04.2023]. Dostupné na: <https://www.bbc.com/news/world-europe-51657085>

Komárno ako prvé mesto na Slovensku zaviedlo bezplatnú MHD [elektronický zdroj]. 18.01.2020. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://www.teraz.sk/regiony/komarno-ako-prve-mesto-na-slovensku-za/441382-clanok.html>

KORYTÁROVÁ, Katarína. Luxembursko oslavuje tri roky bezplatnej verejnej dopravy. Automobilová kultúra je však stále silná. [elektronický zdroj]. 04.04.2023. [cit. 04.04.2023]. Dostupné na: <https://www.aktuality.sk/clanok/1w5tK0L/luxembursko-oslavuje-tri-roky-bezplatnej-verejnej-dopravy-automobilova-kultura-je-vsak-stale-silna/>

KOUCKÁ, Anna. MHD zadarmo je trendy. Zavádza sa v USA, Európe aj na Slovensku [elektronický zdroj]. 24.08.2021. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://braineerhonline.sk/notsorry/news/spolocnost/svet/7684538-mhd-zadarmo-je-trendy-zavadza-sa-v-usa-europe-aj-na-slovensku>

LANE, Jan-Erik. 2000. *The public sector. Concepts, Models and Approaches*. 3. vyd. London, 2000. str. 15 – 17. ISBN 9780761967491.

Ľudia sa vracajú do verejnej dopravy, potvrdzujú údaje Arriva [elektronický zdroj]. 23.03.2023. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://www.trend.sk/spravy/ludia-vracaju-verejnej-dopravy-potvrduju-udaje-arriva>

Luxembourg Celebrates 1 Year of Free Public Transport [elektronický zdroj]. 04.03.2021. [cit. 07.04.2023]. Dostupné na: <https://www.researchluxembourg.org/en/luxembourg-celebrates-1-year-of-free-public-transport/>

MIN, Roselyne. Free public transport in Europe: Is the social experiment working or is it just a gimmick? [elektronický zdroj]. 17.09.2022. [cit. 12.04.2023]. Dostupné na: <https://www.euronews.com/next/2022/09/16/free-public-transport-in-europe-is-the-social-experiment-working-or-is-it-just-a-gimmick>

MURRAY, Jean. Public Sector vs. Private Sector: What's the Difference? [elektronický zdroj]. 30.11.2022. [cit. 18.02.2023]. Dostupné na: <https://www.thebalancemoney.com/public-sector-vs-private-sector-5097547>

PAPA, Enrica. Would you ditch your car if public transport was free? Here's what researchers have found [elektronický zdroj]. 05.03.2020. [cit. 29.03.2023]. Dostupné na: <https://theconversation.com/would-you-ditch-your-car-if-public-transport-was-free-heres-what-researchers-have-found-133001>

PEKOVÁ, Jitka – PILNÝ, Jaroslav – JETMAR, Marek. *Veřejný sektor - řízení a financování*. 1. vyd. Praha : Wolters Kluwer Česká republika, 2012. str. 14 – 15. ISBN 9788073579364.

PETTINGER, Tejvan. Free Rider Problem [elektronický zdroj]. 22.05.2019. [cit. 16.02.2023]. Dostupné na: <https://www.economicshelp.org/blog/1626/economics/free-rider-problem/>

POKRÝVKA, Marek. Lístky na vlak za polovičnú cenu, ale aj ďalšie zľavy a podujatia: Začína sa Európsky týždeň mobility [elektronický zdroj]. 16.09.2022. [cit. 16.04.2023]. Dostupné na: <https://zive.aktuality.sk/clanok/MPrDzp7/listky-na-vlak-za-polovicnu-cenu-ale-aj-dalsie-zlavy-a-podujatia-zacina-sa-europsky-tyzden-mobility/>

PPP projekty [elektronický zdroj]. [cit. 24.02.2023]. Dostupné na: <https://www.mfsr.sk/sk/financie/ppp-projekty/ppp-projekty/>

Private Sector: Definition, Role, Key Features and Examples [elektronický zdroj]. 11.01.2023. [cit. 18.02.2023]. Dostupné na: <https://www.indeed.com/career-advice/finding-a-job/public-vs-private-sector>

Public-Private Partnerships for Transport [elektronický zdroj]. 12.10.2022 [cit. 25.02.2023] Dostupné na: <https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/transportation/public-private-partnerships-transport>

QUIUM, Abdul. PRIVATE SECTOR PARTICIPATION IN THE TRANSPORT SECTOR: TRENDS, ISSUES AND INSTITUTIONS IN THE ASIA-PACIFIC REGION. In *Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific*. No. 72, 2003. Dostupné na: https://www.unescap.org/sites/default/files/bulletin72_Article-1.pdf

RESTLE, Benjamin. Germany's 9-euro travel pass: Success or failure? [elektronický zdroj]. 07.05.2022. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://www.dw.com/en/germanys-9-euro-travel-ticket-success-or-failure/a-62329405>

RUDI, Hanneli. Mayor: Tallinn's public transport will continue to be free [elektronický zdroj]. 27.03.2023. [cit. 12.04.2023]. Dostupné na: <https://news.err.ee/1608928385/mayor-tallinn-s-public-transport-will-continue-to-be-free>

SABAYOVÁ, Mária – PRESERNÍNOVÁ Marianna. *EKONOMIKA A FINANČIE VEREJNÉHO SEKTORA*. 1. vyd. Akadémia Policajného zboru v Bratislave. 2018. str. 16. ISBN 9788080547769.

SAMUELSON, Paul Anthony. 1954. The pure theory of public expenditure. In *The review of economics and statistics*. 1954, vol. 36, no. 4, s. 387 – 389. ISSN 00346535.

SEDLÁKOVÁ, Slávka. 2016. MESTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA AKO SÚČASŤ VEREJNEJ OSOBNÉJ DOPRAVY V PODMIENKACH SR. In *Scientific eJournal*. 2016, vol. 2, str. 9. ISSN 23779849.

SIVÁK, Rudolf a kol. *Verejné financie*. 1. vyd. Wolters Kluwer, 2007. str. 62 – 63. ISBN 9788080780944.

SLÁVIK, Štefan. Spravovanie verzus manažovanie vo verejnej správe. In *Verejná správa a regionálny rozvoj*. Bratislava : Vysoká škola manažmentu a verejnej správy. 2009, str. 11. ISSN 13372955.

ŠPALEK, Jiří. *Veřejné statky: teorie a experiment*. Praha: C.H. Beck, 2011. Beckova edice ekonomie. str. 20 – 24. ISBN 9788074003530.

Types of organisations [elektronický zdroj]. [cit. 18.02.2023]. Dostupné na: <https://www.bbc.co.uk/bitesize/guides/zjfxvk7/revision/2>

ÜNVEREN, Burak. Free public transport gains traction in Europe [elektronický zdroj]. 05.06.2022. [cit. 29.03.2023]. Dostupné na: <https://www.dw.com/en/free-public-transport-in-europe/a-62031236>

V Púchove bude od septembra bezplatná mestská doprava [elektronický zdroj]. 23.06.2022. [cit. 14.04.2023]. Dostupné na: <https://www.aktuality.sk/clanok/2LNyXKY/v-puchove-bude-od-septembra-bezplatna-mestska-doprava/>

VINCÚROVÁ, Zuzana - PÉLIOVÁ, Jana. *Základy teórie verejných financií*. Bratislava : MERKURY s.r.o., 2006. str. 10 – 11. ISBN 8089143377.

WAGNER, Georg. Germany announces start of 9-euro ticket successor campaign [elektronický zdroj]. 30.01.2023. [cit. 13.04.2023]. Dostupné na: <https://www.railtech.com/all/2023/01/30/germany-announces-start-of-9-euro-ticket-successor-campaign/?gdpr=accept>

WILDING, Mark. Private companies want to replace public transport. Should we let them? [elektronický zdroj]. 29.03.2018. [cit. 27.04.2023]. Dostupné na: <https://www.theguardian.com/cities/2018/mar/29/public-transport-transit-private-companies-citymapper-uber-whim-smart-buses>

WINSTON, Clifford. How the Private Sector Can Improve Public Transportation Infrastructure [elektronický zdroj]. [cit. 24.02.2023] Dostupné na: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/improve_transportation_infrastructure_private_sector_winston.pdf

ŽÁK, Milan a kol. *Velká ekonomická encyklopedie*. 2. vyd. Praha : Linde, 2002, str. 819 – 820. ISBN 8072013815.