

NEKONVENČNÉ ZDROJE FINANCOVANIA HROMADNEJ OSOBNEJ DOPRAVY

UNCONVENTIONAL SOURCES OF FINANCING PUBLIC PASSENGER TRANSPORT

Peter Varjan¹

Anotácia: Tento článok sa zaoberá nekonvenčnými zdrojmi financovania hromadnej osobnej dopravy. V jednotlivých častiach je postupne popísaných viacero možností nekonvenčných zdrojov. Prvá časť príspevku opisuje elektronické mýto, druhá opisuje daň z pridanej hodnoty z tržieb dopravcov. Refundácia spotrebnej dane a dane z pridanej hodnoty zo spotrebných pohonných hmôt je v tretej časti. Štvrtá časť poskytuje prehľad o dani z pridanej hodnoty pri kúpe nových vozidiel. Piata časť sa zaoberá príspevkom miest a obcí. V záverečnej časti je zhodnotenie všetkých nekonvenčných zdrojov financovania hromadnej osobnej dopravy.

Kľúčové slová: hromadná osobná doprava, nekonvenčné financovanie, refundácia.

Summary: This paper deals with unconventional sources of financing public passenger transport. Several options of unconventional sources are described in single parts. The first part of paper describes electronic toll, second part describes value added tax from revenues of operator. Refunding of excise tax and value added tax from consumed fuel is in third part. Fourth part provides overview about value added tax at buying new vehicles. Fifth part deals with grant from cities and villages. Appreciation of all unconventional sources of financing public passenger transport is in the final part.

Key words: public passenger transport, unconventional financing, refunding.

ÚVOD

Hromadná osobná doprava, ktorá je vykonávaná na základe zmlúv o službách vo verejnom záujme, je prevádzkovaná s finančnou stratou. Túto stratu sú dopravcom povinní kompenzovať objednávateľia týchto služieb. Výška tejto straty neustále narastá, a to priamoúmerne s klesajúcim počtom prepravených cestujúcich (počet prepravených osôb má dlhodobý klesajúci charakter). Objednávateľia musia finančnú stratu uhrádzať z vlastných rozpočtov, ktorých výška je obmedzená. Z tohto dôvodu by sa mali hľadať nové možnosti zdrojov (tzv. nekonvenčné zdroje) na financovanie hromadnej osobnej dopravy. Hlavnou podstatou nekonvenčného financovania je využitie tých financií, ktoré vznikajú pri prevádzke dopravy vo verejnom záujme a smerujú do štátneho rozpočtu (niektoré sa len čiastočne vrátia do štátneho rozpočtu). Prevažne sú to daňové poplatky, ktoré by mohli byť odpustené dopravcom, alebo sa účelovo refundovať späť pri úhrade finančnej straty.

¹ Ing. Peter Varjan, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1; 010 26 Žilina; E-mail: peter.varjan@fpedas.uniza.sk

Informácie použité v nasledujúcich kapitolách sú z reálnych podmienok, ktoré boli poskytnuté z interných zdrojov vybraného samosprávneho kraja.

1. OSLOBODENIE VOZIDIEL OD MÝTNYCH POPLATKOV

V súčasnosti sú vozidlá, ktoré vykonávajú služby v rámci zmlúv vo verejnom záujme, povinné platiť poplatky za používanie cestnej siete – elektronické mýto. Hodnota tejto čiastky je pre dopravcov variabilná v závislosti od toho, koľko spoplatnených úsekov sa nachádza v ich obsluhovanom území. Jedným z dôvodov prečo oslobodiť tieto vozidlá od elektronického mýta je, že náklady na elektronické mýto zvyšujú celkové ekonomicky oprávnené náklady (EON) dopravcov, a tým narastá aj výška finančnej úhrady, ktorú musí uhradiť obstarávateľ. Druhým dôvodom je efektivita výberu týchto poplatkov, ktorá je veľmi nízka. Čistý výnos z mýta je súčasťou štátneho rozpočtu, z ktorého sú financie ďalej prerozdeľované pre samosprávne kraje, ktoré sú obstarávateľmi dopravy. V tab. 1 sú uvedené náklady na e-mýto všetkých dopravcov vo verejnom záujme vo vybranom samosprávnom kraji (VSK) za roky 2010-2014. Priemerná hodnota za toto obdobie je na úrovni 202 141 €, avšak v roku 2014 boli náklady na e-mýto na úrovni 260 619 €.

Tab. 1 - Náklady na e-mýto dopravcov vo verejnom záujme v samosprávnom kraji

ROK	Mýto
2010	176 597
2011	195 580
2012	188 751
2013	189 160
2014	260 619
Priemer	202 141

Zdroj: (1)

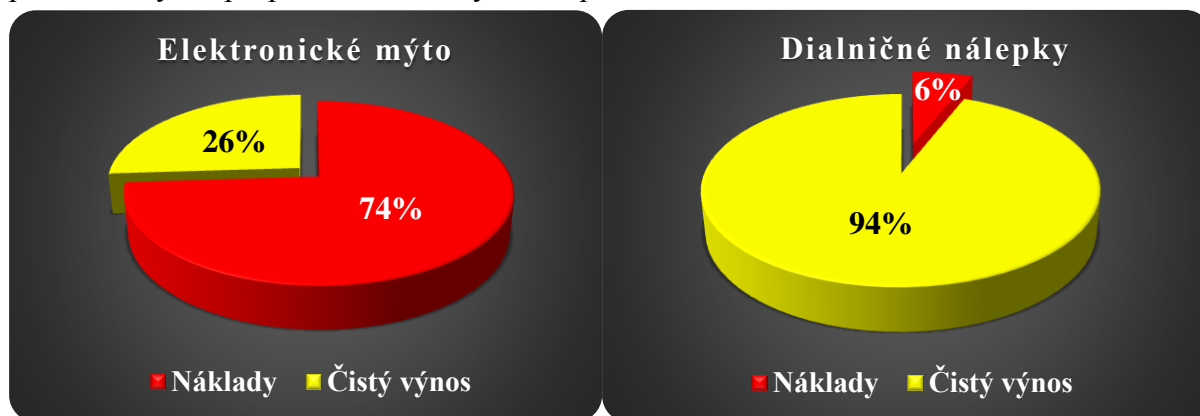
Podľa Najvyššieho kontrolného úradu Slovenskej republiky sa percentuálny podiel nákladov na hrubých výnosoch za roky 2010-2013 pohyboval v priemere na úrovni 74% (obr. 1) a čistý výnos bol na úrovni 26% z hrubého výnosu. Aj keby bolo možné presunúť 100%-ným podiel čistého výnosu spať do finančnej úhrady pre dopravcov, efektivita by bola veľmi nízka. Z každého eura, ktoré dopravca zaplatil by sa do verejnej dopravy vrátilo len 0,26 €, zvyšných 0,74 € tvoria náklady na prevádzku mýta. (2)



Zdroj: (2)

Obr. 1 - Vývoj výnosov a nákladov Národnej diaľničnej spoločnosti (NDS) z e-mýta

Oslobodením dopravcov od e-mýta by bolo možné dosiahnuť ušetrenie 100% nákladov na e-myto. Ušetrením nákladov klesnú nielen EON dopravcov, ale aj výška ich zisku, ktorá je stanovená percentuálnym podielom z EON a následne poklesne aj finančná úhrada zo strany obstarávateľov. Na obr. 2 je graficky porovnaný pomer nákladov a čistých výnosov pri použití e-mýta a pri použití diaľničných nálepiek.



Zdroj: (2)

Obr. 2 - Pomer nákladov a čistého výnosu Národnej diaľničnej spoločnosti z mýta a diaľničných nálepiek za roky 2010 až 2013 (100% = hrubý výnos NDS);

2. OSLOBODENIE TRŽIEB DOPRAVCOV OD DANE Z PRIDANEJ HODNOTY (DPH)

Podľa súčasnej legislatívy (Zákon č. 222/2004 Z. z. o dani z pridanej hodnoty v znení neskorších predpisov) sú dopravcovia povinní odvádzať DPH zo svojich príjmov, teda aj z príjmov z predaných cestovných lístkov, bez ohľadu na to, či vykonávajú svoju činnosť vo verejnom záujme alebo nie.

Ak by sme uvažovali so zmenou legislatívy a dopravcom, ktorí vykonávajú služby vo verejnom záujme by bola udelená výnimka na oslobodenie od DPH z tržieb z predaných cestovných lístkov, bolo by možné získať značné množstvo financií, ktoré by boli použité na financovanie hromadnej osobnej dopravy. Tieto financie by bolo možné získať len v prípade zachovania súčasnej výšky cestovného (tab. 2).

Tab. 2 - Porovnanie zvýšenia tržieb dopravcu pred a po oslobodení tržieb od DPH

Stav	Výška cestovného	Výška DPH	Tržby pre dopravcu
Pred oslobodením	1,0 €	0,2 €	0,8 €
Po oslobodení	1,0 €	0,0 €	1,0 €
Rozdiel			0,2 €

Zdroj: Autor

V tab. 3 sú uvedené výšky tržieb všetkých dopravcov vo vybranom samosprávnom kraji, ktorí vykonávajú služby vo verejnom záujme za jednotlivé roky 2010 až 2014. Priemerná hodnota tržieb za toto obdobie je na úrovni 16 490 765 €. Z tejto hodnoty sa výška DPH pohybuje na úrovni približne 3,3 mil. €.

Tab. 3 - Tržby a DPH dopravcov vo verejnom záujme vo vybranom samosprávnom kraji

ROK	Tržby	
	Výška	DPH 20%
2010	16 058 264	3 211 653
2011	16 201 515	3 240 303
2012	17 265 937	3 453 187
2013	16 931 870	3 386 374
2014	15 996 237	3 199 247
Priemer	16 490 765	3 298 153

Zdroj: (1)

3. REFUNDÁCIA DPH A SPOTREBNEJ DANE ZO SPOTREBOVANÝCH MINERÁLNYCH OLEJOV

Náklady na pohonné hmoty (PHM) sú jednou z troch najväčších nákladových položiek dopravcov. Pohonné hmoty nie sú zaťažené len daňou z pridanej hodnoty, ale taktiež spotrebnou daňou, konkrétne daňou z minerálnych olejov. DPH je stanovená 20%-ným podielom z ceny avšak spotrebná daň je stanovená v €/1000 litrov. V súčasnom období sú hodnoty spotrebnej dane z plynového oleja (motorovej nafty) stanovené v závislosti podľa druhu a podľa obsahu biogénnej látky a to vo výške:

- 386,4 eura/ 1 000 l,
- 368,0 eura/ 1 000 l.

Prevažná väčšina vozidiel dopravcov má vznetový spaľovací motor a používa klasickú motorovú naftu. Z tohto dôvodu je ďalej uvažované s nižšou základnou sadzbou a to 368 €/1000 l. V tab. 4 sú uvedené celkové náklady na pohonné hmoty vo vybranom samosprávnom kraji dopravcov, ktoré boli spotrebované na výkon služieb vo verejnom záujme. Priemerná výška spotrebnej dane odvedenej do štátneho rozpočtu za toto obdobie vo vybranom samosprávnom kraji je 1 819 409 € a priemerná výška DPH z týchto pohonných hmôt je 1 313 998 €. Spolu tieto dve položky tvoria sumu 3 133 407 €.

Tab. 4 - Výška spotrebnej dane (SD) a DPH z nákladov dopravcov na pohonné hmoty vo VSK

ROK	Náklady [€]	Ø cena [€/1 liter]	Množstvo [litre]	Sadzba SD [€/1000 l]	Výška SD [€]	DPH – 20% [€]	Spolu [€]
2010	5 713 100	1,140	5 011 491	368	1 844 229	1 142 620	2 986 849
2011	6 644 460	1,340	4 958 552	368	1 824 747	1 328 892	3 153 639
2012	7 247 490	1,441	5 029 486	368	1 850 851	1 449 498	3 300 349
2013	6 887 415	1,390	4 954 975	368	1 823 431	1 377 483	3 200 914
2014	6 357 484	1,334	4 765 730	368	1 753 789	1 271 497	3 025 285
Priemer	6 569 990	1,329	4 944 047	368	1 819 409	1 313 998	3 133 407

Zdroj: (1), (3), (4)

4. REFUNDÁCIA DPH Z NAKÚPENÝCH NOVÝCH VOZIDIEL

Po nákladoch na pohonné hmoty sú náklady na odpisy vozidiel ďalšou z troch najvyšších položiek celkových nákladov dopravcov. Ako je možné vidieť v tab. 5, počet vozidiel dopravcov, ktorí vykonávajú služby vo verejnom záujme vo vybranom samosprávnom kraji je na úrovni 441 vozidiel.

Tab. 5 - Počet vozidiel prevádzkovateľov dopravnej obslužnosti v VSK

	Dopravca č. 1	Dopravca č. 2	SPOLU
Počet vozidiel	235	206	441

Zdroj: (5), (6)

Doba odpisovania vozidiel v prímestskej autobusovej doprave je 10 rokov. Berúc do úvahy fakt, že vozidlový park sa pravidelne obnovuje, aj keď v niektorých rokoch je to vyšší počet vozidiel v inom zase nižší, v priemere sa ročne vymení približne 44,1 vozidla. Cena nového autobusu Iveco Crossway sa pohybuje od 127 092 € bez DPH a vyššie. Ak by dopravcovia vykonávajúci služby vo verejnom záujme boli oslobodení od DPH pri kúpe nových vozidiel, bolo by možné znížiť ich ekonomicky oprávnené náklady, ktoré zahŕňajú odpisy. Výška DPH by mohla byť použitá na financovanie hromadnej osobnej dopravy.

$$\text{Výška úspory} = 127\,092 \text{ €/vozidlo} \times 20\% \text{ (DPH)} \times 44,1 \text{ vozidiel/rok} = 1\,120\,951 \text{ €/rok}$$

Výška DPH pri kúpe jedného vozidla sa pohybuje na úrovni okolo 25 418 €. Ak sa v priemere ročne vymení 44 vozidiel táto hodnota vzrastie na 1 110 951 € za jeden rok.

5. FINANČNÝ PRÍSPEVOK OD OBCÍ A MIEST V OBSLUHOVANOM ÚZEMÍ

Podľa súčasnej legislatívy (zákon č. 56/2012 Z. z. v znení neskorších predpisov) musí byť zabezpečená dopravná obslužnosť v každom kraji a do každej obce v primeranom rozsahu. Za túto obslužnosť zodpovedá objednávatel' obslužnosti. Ak by každá obec alebo

mesto prispievalo primeranou čiastkou na financovanie hromadnej osobnej dopravy, bolo by možné získať určitý finančný zdroj, na úhradu finančnej straty za služby vo verejnom záujme.

V Českej republike, je zavedený systém, ktorý stanovuje výšku príspevku miest a obcí na hodnote 10% z celkových nákladov. Podľa môjho návrhu by bolo vhodné prerozdeliť túto čiastku medzi obce a mestá v závislosti od počtu obyvateľov, počtu zastávok a zohľadniť fakt, či ide o okresné mesto alebo nie.

Z dôvodu pevne stanovenej percentuálnej výšky príspevku je uvedená prípadová štúdia pre Žilinský samosprávny kraj. Výška príspevku by sa vypočítala podľa nasledujúceho postupu, ku ktorému je pripojený aj prípadový výpočet pre okres Bytča a jej prislúchajúcu obec Predmier v Žilinskom samosprávnom kraji (výška príspevku vyjadruje sumu v € za 1 rok):

Výška príspevku pre okres:

$$\frac{10\% \text{ z úhrady v } \text{€}}{\text{počet obyvateľov v Žilinskom kraji}} * \text{počet obyvateľov v okrese} \quad (1)$$

$$\frac{1\,379\,5867 * 10\%}{685\,718} * 30\,611 = 61\,205,88 \text{ eur}$$

Výška príspevku pre okresné mesto:

$$\frac{\text{výška príspevku pre okres}}{\text{počet obyvateľov v okrese}} * \text{počet obyvateľov okresného mesta} \quad (2)$$

$$\frac{61\,205,88}{30\,611} * 11\,284 = 22\,562,06 \text{ eur}$$

Výška príspevku pre ostatné mestá a obce:

$$\text{výška príspevku pre okres} - \text{výška príspevku pre okresné mesto} \quad (3)$$

$$61\,205,88 - 22\,562,06 = 38\,643,82 \text{ eur}$$

Koeficient na výpočet príspevku pre jednotlivé mestá a obce:

$$\frac{\text{výška príspevku pre ostatné mestá a obce}}{\Sigma(\text{počet obyvateľov obce} * \text{počet zastávok v obci})} \quad (4)$$

$$\frac{38\,643,82}{219\,997} = 0,1756561$$

Výška príspevku pre konkrétne mesto a obec:

$$\text{počet obyvateľov obce} * \text{počet zastávok v obci} * \text{koeficient} \quad (5)$$

$$1\,380 * 3 * 0,1756561 = 727,22 \text{ eur}$$

Podľa tejto prípadovej štúdie by sa mohli stanovovať príspevky aj pre ostatné obce a mestá vo všetkých samosprávnych krajoch. Podľa výpočtu by celkovo okres Bytča uhradil príspevok vo výške 61 205,9 €. Z tohto príspevku by okresné mesto Bytča uhradilo 22 562 €, ktoré sú závislé len od počtu obyvateľov, a zvyšných 38 643,8 € by si medzi sebou prerozdělilo 11 obcí v závislosti od koeficientu, ktorý je závislý od počtu obyvateľov a od počtu zastávok v danej obci/meste (napr. obec Predmier s 1 380 obyvateľmi a troma zastávkami by zo svojho rozpočtu zaplatila príspevok vo výške 727,2 € ako príspevok na úhradu straty do rozpočtu Žilinského samosprávneho kraja). Podrobný prehľad príspevkov v okrese Bytča je uvedený v tab. 6.

Tab. 6 - Výška príspevku pre okresné mesto Bytča a ostatné mestá a obce

Obec	Počet obyvateľov P_o	Počet zastávok P_z	$P_o \cdot P_z$	Koeficient	Výška príspevku v €	
Bytča	11 284				22 562,06	
Hlboké nad Váhom	943	4	3 772	0,1756561	662,57	
Hvozdnica	1 180	5	5 900		1 036,37	
Jablonové	860	4	3 440		604,26	
Kolárovice	1 822	13	23 686		4 160,59	
Kotešová	1 921	10	19 210		3 374,35	
Maršová – Rašov	829	4	3 316		582,48	
Petrovice	1 530	10	15 300		2 687,54	
Predmier	1 380	3	4 140		727,22	
Súl'ov – Hradná	931	6	5 586		981,22	
Veľké Rovné	3 863	13	50 219		8 821,28	
Štiavnik	4 068	21	85 428		15 005,95	
Σ	19 327		219 997			38 643,82
Spolu	30 611					61 205,88

Zdroj: Spracovanie autora na základe zdrojov (7), (8)

V tab. 7 je uvedený prehľad príspevkov za jednotlivé okresy v Žilinskom samosprávnom kraji. Výška príspevku narastá priamoúmerne s narastajúcim počtom obyvateľov jednotlivých krajov. Najvyšší príspevok je v Žilinskom okrese (310 18,3 €) a najnižší v okrese Turčianske Teplice (32 603,4 €).

Tab.7 - Výška príspevku pre okresy v Žilinskom samosprávnom kraji

Okres	Počet obyvateľov	Výška príspevku v €
Bytča	30 611	61 205,88
Čadca	91 388	182 727,88
Dolný Kubín	39 553	79 085,18
Kysucké Nové Mesto	33 260	66 502,48
Liptovský Mikuláš	72 605	145 171,77
Martin	97 227	194 402,82
Námestovo	60 248	120 464,27
Ružomberok	57 662	115 293,64
Turčianske Teplice	16 306	32 603,42
Tvrdošín	36 010	72 001,04
Žilina	155 105	310 128,33
Spolu	689 975	1 379 586,70

Zdroj: Spracovanie autora na základe zdrojov (8)

6. PERCENTUÁLNE VYJADRENIE NEKONVENČNÝCH ZDROJOV FINANCOVANIA HOD

Pri zrátaní všetkých predchádzajúcich možností nekonvenčného financovania hromadnej osobnej dopravy dostaneme výslednú sumu financií z konkrétnych zdrojov, ktorej hodnota je už značne vysoká. Všetky zdroje okrem jedného (príspevok miest a obcí) vznikli znížením jednotlivých nákladových položiek dopravcov. Zníženie je možné získať buď oslobodením od dani a poplatkov (tie ktoré sú príjmom štátnej pokladnice alebo inej organizácie zriadenej štátom) alebo ich spätnou účelovou refundáciou.

Tab. 8 - Celková výška nekonvenčných finančných zdrojov vo VSK za 2010-2014

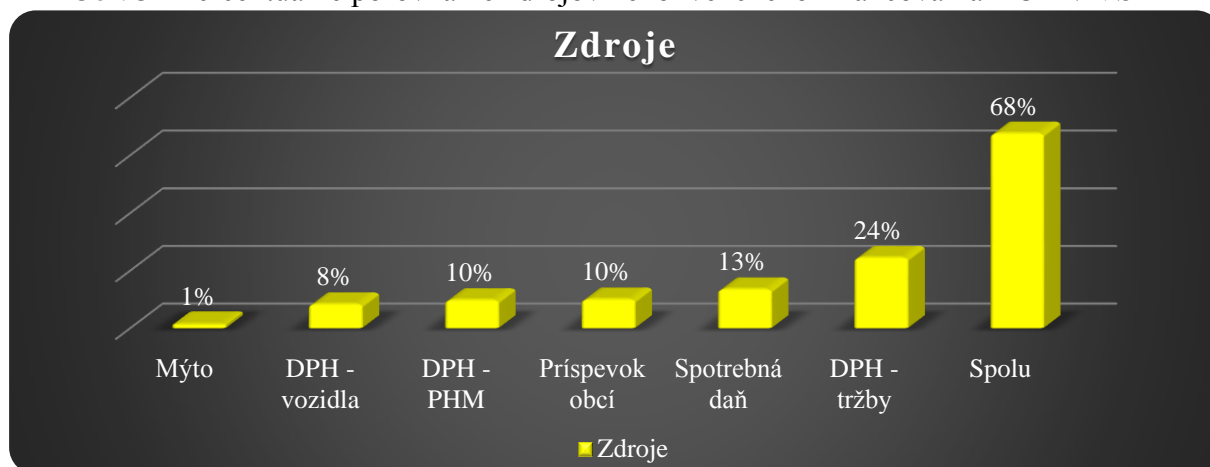
Rok	Mýto €	DPH - tržby (20%) €	DPH - PHM (20%) €	Spotrebná daň €	DPH - vozidla (20%) €	Príspevok miest/obcí €	SPOLU €	Finančná úhrada €
2010	176 597	3 211 653	1 142 620	1 844 229	1 120 951	1 210 953	8 707 003	12 109 527
2011	195 580	3 240 303	1 328 892	1 824 747	1 120 951	1 329 921	9 040 394	13 299 207
2012	188 751	3 453 187	1 449 498	1 850 851	1 120 951	1 345 836	9 409 074	13 458 359
2013	189 160	3 386 374	1 377 483	1 823 431	1 120 951	1 379 587	9 276 985	13 795 867
2014	260 619	3 199 247	1 271 497	1 753 789	1 120 951	1 473 046	9 079 149	14 730 458
Priemer	202 141	3 298 153	1 313 998	1 819 409	1 120 951	1 347 868	9 102 521	13 478 684

Zdroj: Spracovanie autora na základe zdrojov (1), (3), (4)

V tab. 8 sú uvedené absolútne hodnoty jednotlivých zdrojov za celý vybraný samosprávny kraj. Celková hodnota zo všetkých zdrojov sa za obdobie rokov 2010-2014 pohybuje v priemere na úrovni 9 102 521 €. Ak to porovnáme s výškou úhrady (priemerná je na úrovni 13 478 684 €) je to viac než polovičná hodnota z finančnej straty dopravcov.

V poslednom roku (2014) bola výška finančnej úhrady na úrovni 14 730 458 € a výška financií z nekonvenčných zdrojov by za tento rok mohla by na úrovni 9 079 149 €.

Obr. 3 - Percentuálne porovnanie zdrojov nekonvenčného financovania HOD v VSK



Zdroj: Spracovanie autora na základe zdrojov (1), (3), (4)

Pri percentuálnom vyjadrení jednotlivých položiek (obr. 3) je možné tvrdiť, že v priemere za sledované obdobie je takýmto spôsobom možné získať až 68% z celkovej úhrady vybraného samosprávneho kraja. Najvyšší podiel a to až 24% by vznikol oslobodením od DPH z tržieb dopravcov, druhým v poradí je spotrebná daň s 13% podielom. Tretí najvyšší príjem by vznikol z príspevku od obcí/miest (10%) a z DPH z pohonných hmôt dopravcov (10%). Tesne za nimi sa nachádza DPH z nákupu nových vozidiel (8%) a najnižší príjem by bol z oslobodenia od platenia mýta (1%).

6.1 Zníženie primeraného zisku pri nekonvenčnom financovaní

V súčasnosti sa dopravcom v úhrade okrem ekonomicky oprávnených nákladov vypláca aj ušlý zisk tzv. primeraný zisk. Ten je stanovený percentuálnym podielom z ekonomicky oprávnených nákladov. V podmienkach SR sa výška primeraného zisku pohybuje na úrovni 3,5 – 5% z celkových nákladov dopravcu. Nekonvenčné zdroje financovania znížia aj celkové náklady dopravcov, a tým následne znížia aj primeraný zisk dopravcov. V tab. 9 je uvedené porovnanie primeraného zisku pred a po znížení celkových nákladov zavedením nekonvenčného financovania. Primeraný zisk bol stanovený v rozpätí súčasných hodnôt. Znížením nákladov by nám v priemere poklesol primeraný zisk o 310 186 € čo je 2,3% z celkovej úhrady. Táto čiastka je dokonca dvojnásobne vyššia ako náklady na e-mýto, ktoré tvoria 1% z úhrady.

Tab. 9 - Porovnanie primeraného zisku pred a po znížení nákladov

ROK	Primeraný zisk (PZ)				Rozdiel	
	Pred		Po		Výška €	Podiel na celkových nákladoch v %
	Podiel PZ	Výška €	Podiel PZ	Výška €		
2010	4%	484 381,1	4%	184 539,1	299 842,0	2,48
2011	4%	531 968,3	4%	223 549,3	308 418,9	2,32
2012	4%	538 334,4	4%	215 804,8	322 529,5	2,40
2013	4%	551 834,7	4%	235 938,7	315 896,0	2,29
2014	4%	589 218,3	4%	284 974,2	304 244,1	2,07
Priemer	4%	539 147,3	4%	228 961,2	310 186,1	2,31

Zdroj: Spracovanie autora na základe zdrojov (1), (3), (4)

ZÁVER

Hlavným princípom nekonvenčných zdrojov financovania hromadnej osobnej dopravy nie je hľadanie nových zdrojov, ale využitie financií, ktoré vznikajú počas vykonávania dopravnej obslužnosti, alebo sú úzko späté s touto činnosťou. Dôležité je, aby boli využité tie zdroje, ktoré priamo vznikajú prevádzkou služieb vo verejnom záujme, ako napr. DPH z predaných cestovných lístkov, DPH alebo spotrebná daň z pohonných hmôt priamo spotrebovaných pri výkone vo verejnom záujme. Ďalším dôvodom je zníženie celkových nákladov, a tým aj zníženie potrebnej úhrady zo strany objednávateľa. To znamená zvýšenie efektivity výnosov plynúcich do štátneho rozpočtu z prevádzky hromadnej osobnej dopravy, tým, že tieto výkony sa buď oslobodia niektorých daní a poplatkov, alebo sa hneď spätne refundujú (napr. zrušenie mýtnych poplatkov z dôvodu nízkej efektivity výnosov z e-mýta).

Tento článok bol vypracovaný s podporou projektu: MŠVVŠ SR - VEGA č. 1/0320/14 POLIAK, M.: Zvyšovanie bezpečnosti cestnej dopravy prostredníctvom podpory hromadnej prepravy cestujúcich.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- (1) Interné údaje vybraného samosprávneho kraja.
- (2) Najvyšší kontrolný úrad Slovenskej republiky - Súhrnná správa o výsledku kontroly poplatkov za používanie cestnej infraštruktúry, efektívnosti a účinnosti výnosov z príjmov elektronického mýtného systému a diaľničných nálepiek, zmluvných vzťahov realizovaných v rokoch 2010-2013.
- (3) Interné údaje Štatistického úradu Slovenskej republiky.
- (4) Interné údaje Finančnej správy Slovenskej republiky.
- (5) Interné údaje Dopravcu č. 1
- (6) Interné údaje Dopravcu č. 2
- (7) http://www.iscp.sk/pages/glob_z/work/ZAK_SKK.HTM
- (8) <http://www.e-obce.sk/kraj/ZA.html>