

**Rukověť' dopravního a přepravního  
práva v jeho českém, mezinárodním a  
evropském rozměru**

**Dopravní a přepravní právo (B-MPOS)**

**Mezinárodní dopravní právo (M-PVP)**

***Filip Křepelka***

**Lekce 6**

**Dopravní politika: vývoj organizace, užívání a  
podnikání, podpora, daně, ohledy na životní  
prostředí, klimatická změna, závěry**



# Vývoje organizace silniční dopravy

- Česko, resp. Československo, resp. Rakousko-Uhersko
- Postupný rozvoj automobilové dopravy šel souběžně se zásadními politickými, sociálními a ekonomickými zem.
- R-U, resp. Československo: pozvolný rozvoj silniční dopravy, ovšem automobily pro boháče, autobusy a nákladáky, doplnění tehdy klíčové železnice – ČSD jako státního podniku...
- Obě války: mobilizace sil, preference válečných potřeb, regulace, omezení dopravy.
- Socialismus: omezený rozvoj, kvůli všeobecnému zaostávání, menší po všechny podniky státní, takže též silniční doprava. Bylo tady ochranářství železniční dopravy? Překvapivě nikoli jako v (obecně kapitalistickém) Německu...
- Postsocialistická realita: rychlá demonopolizace, značný nárůst automobilové dopravy, na vrub veřejné.
- Pochopitelně leckde jinde nebyly války, resp. nebyl socialismus. Takže to mohlo být jinak. Obrovské rozdíly. Leckde méně železnic ...

# Vývoj organizace železnic

- Původně vesměs soukromé, byť se státní podporou...
- Po krizích či kvůli válkám železničních podniků v Evropě a leckde po světě nacionalizace. Výjimka: USA, zde fúze až do soutěže.
- 2. polovina 20. století: období poměrného ústupu železniční dopravy ve prospěch silniční a letecké.
- Však také leckde ve světě přestala být provozována osobní doprava (USA, Kanada), ba dokonce upadly železnice vůbec (zejména latinská Amerika,
- Rušení málo potřebných železničních tratí.
- U nás socialismus – kvůli postupnému zaostávání a vysokých přepravních nárocích socialistického hospodářství vysoké, ale nikoli neomezené spolehnutí na železnice, jejich relativně velký význam.
- Nyní v řadě zemí – v EU předepsáno shora - snaha demonopolizovat. Oddělení kolejí a provozu. To má jisté přínosy, které bychom však neměli přeceňovat. Je to novinka: železniční v minulosti vesměs unitární, při případné spolupráci či zakotvených právech průjezdu.
- Perspektivy elektrické železnice při ekologizaci / dekarbonizaci...

# Vývoj organizace letectví

- Před první světovou válkou: první pokusy. První světová válka: první použití
- Meziválečné období: podpora letecké dopravy kvůli přípravě na válku.
- Svoboda „vzduchoplavby“ a její konec s první světovou válkou.
- Druhá světová válka: výrazné použití v boji...
- Letecká osobní (poštovní) doprava často monopolizovaná: národní aerolinie, liberalizace, vedle toho vojenské letectví.
- Před půlstoletím drahé, u nás kvůli obecnému zaostávání též zaostávání komerčních. Rozmach až po roce 2000.
- To doprovázela demonopolizace letecké dopravy, ústup a leckde konec národních aerolinií a liberalizace mezinárodní.
- To mělo nezanedbatelné přínosy z hlediska dostupnosti, ale také křehkost podnikání. Pochopitelně přísné dozory.
- U nás demonopolizace díky působení EU.

# Vývoj organizace námořní dopravy

- Několik tisíc let vývoje.
- Námořní doprava podle poměrů v příslušném státě.
- Námořní velmoci však vesměs připouštěly soukromé angažmá.
- Samotné moře je především volně dostupné. Jen některé námořní velmoci dokázaly kontrolovat.
- Omezené možnosti blokování přepravy: nanejvýš vyhrazená kabotáž (plavba od mysu k mysu), tedy vnitrostátní námořní doprava.
- Reálná konkurence. Pokud vlastním podnikům osobám nezakážeme využívat cizích dopravců, resp. nepřikážeme využívat vlastní...
- Levné vlajky (flags of convenience) pro mezinárodní nákladní dopravu jako důsledek.
- Československo jako zvláštnost: vnitrozemský stát bez přístupu k moři s největší flotilou obchodních námořních lodí se zárodky již za meziválečné republiky, s rozkvětem za socialismu...

# Vývoj organizace říční a jezerní dopravy

- V dávnější minulosti jako doplněk dopravy na souši, kde byly toky a jezera, výstavba kanálů v některých zemích (Francie, Anglie, Nizozemsko, Čína) předcházela železniční síť.
- V Česku zcela okrajové: dva druhy – Labe jako připojení na německý systém, s omezeným výkonem a spolehlivostí.
- Jednotlivé přehrady pro turistické potřeby: „výletní lodě“.
- Obdobně v řadě dalších zemí.
- Říční a kanálová doprava ve větším rozsahu – Anglie, Francie, Německo, Nizozemsko, Rusko, Čína, USA, Brazílie ...
- V ES/EU demonopolizace společně se zvládáním tlaků na redukci.

# Vnímání svobody a státní moci v dopravě

- Oddělení cesty a provozu je běžné.
- Silniční doprava je nejvíce dekoncentrovaná, spontánní, nekoordinovaná, chaotická. V tom je právě ta SVOBODA! Nezlehčujme to, ona opravdu je.
- Jiné druhy dopravy jsou daleko víc reglementované a institucionalizované, resp. jsou privilegiem: z důvodů nákladů, bezpečnosti...
- Nejvíce železnice, ta nejvíce ztělesňuje etatismus, dirigismus a v očích některých totalitu...
- Pokusme se tedy o rozklíčování pro porozumění právního rámce...



# Srovnávání jednotlivých zemí

- Český pohled je samozřejmě pro nás prvotní. Mnohé lze zobecňovat. Přesto se poměry v dalších státech mohou odlišovat.
- Lze předpokládat, že jednotlivé státy se odlišují podle své geografie, socioekonomické úrovně, ho politicko-ekonomického zřízení a státní pozornosti dopravě.
- Samozřejmě zásadní je vnitrozemskost Česka, oproti přístupu většiny zemí k moři a souvisejícímu zapojení do námořní dopravy...
- Roli však hraje též vysoká míra industrializace od 19. století a tradice socialismu, resp. sociální stát zabezpečující.
- Důvod pro komparaci dopravních politik a „politické“ části dopravního/přepravního práva.

# Doprava pro vlastní potřebu

- Jako samozřejmost, právo či výsada?
- Vlastní financování je obvyklé, příspěvek jiného výjimkou.
- Na náklady však může být přispíváno, ba propláceny včetně odškodňování a doprava může být.
- Opačně může Zpoplatnění či zdanění existence dopravního prostředku.
- Regulace prostřednictvím nároků na řidiče nad rámec ohledů kvůli bezpečnosti.
- Co je při provozu dopravního prostředku oprávněn převážet?
- Koho při provozu dopravního prostředku oprávněn převážet?

# Výpomoc a sdílení

Příbuzní a další blízcí jsou bezpochyby součástí vlastní dopravy.

Přátelé, kolegové, spolustudenti apod...

Sousedská výpomoc.

Podobně jako jiná soused

Příspěvek na náklady.

Ad hoc doprava pro někoho.

Sdílení bychom měli vnímat kladně jako projev společenské soudržnosti a environmentální ohleduplnosti.

Raději neřešíme, co když se něco stane...

# Přeprava jako možnost živit se a vydělávat

- Není totéž z hlediska oprávnění.
- Vesměs přísnější přístup státu.
- Hraniční režimy přivydělávání, oproti minulosti usnadněné díky moderním komunikačním technologiím: např. Uber. Konkuruje totiž tradiční oficiální taxislužbě.
- Licence pro provozovatele.
- Licence mohla být zároveň vymezený monopol.
- Nelegální přeprava: silnice, námořní a říční doprava?
- Stěží představitelné v letecké dopravě a v železniční dopravě.
- Jak zjistitelné a postižitelné?

# Trend demonopolizace a jeho meze...

- Dnes jsme zvyklí na určitou míru soutěže...
- V minulosti monopoly pro přepravu v jednotlivých druzích dopravy.
- Během posledních desetiletí trend demonopolizace.
- Přesvědčení, že hospodářská soutěž je blahodárná.
- Podobně některá další monopolní odvětví (pošta, telekomunikace, elektroenergetika, plynárenství).
- Demonopolizace si žádá posílení dozoru: objevují se zvláštní úřady, zapojují se úřady na ochranu hospodářské soutěže.
- V Česku demonopolizace agendou Evropské unie, vyjadřuje její právo, přineslo naše členství v EU. Pochopitelně jinde ve světě může být výsledkem vlastního národního rozhodnutí.
- Demonopolizace se však netýká dotované dopravní obsluhy a městské hromadné dopravy.

# Soutěž jednotlivých dopravců

- Demonopolizace umožňuje vytváření ceny průnikem nabídky a poptávky.
- Nicméně vesměs přepravu stále zajišťuje několik málo přepravců: duopol, oligopol. Dokonalá konkurence je vzácná.
- Na místě je tedy třeba dohledu proti zneužití.
- Základní parametry pro stanovování cen jízdného...
- Potlačování kartelů a zneužití dominantního postavení v jednotlivých druzích dopravy? Není typickým uplatněním soutěžního práva, nicméně prosazuje se.

# Vnitrostátní a mezinárodní doprava / přeprava

- Licence obecně vnitrostátní, mezinárodní doprava si žádá shodu států.
- Peáž: cesta vede přes další stát, ale zvláštní režim (včetně pasového, celního apod.)
- Silniční – dvoustranné a vícestranné liberalizační režimy: vlastní, osobní, nákladní, autobusové linky a zájezdy.
- Železniční – spolupráce železničních podniků, nyní v Evropě nastupující soutěž též v mezistátní dopravě.
- Letecká – tzv. „devět svobod“ jako zpřehlednění míry a mezí liberalizace mezi jednotlivými státy světa...
- Námořní – širé moře je volné, přístup do přístavů.
- Říční – vnitrostátní toky a jezera, zmezinárodněné řeky.

# Reciprocita a liberalizace

- Dvoustranné smlouvy otevírající trhy vzájemné přepravy.
- Dříve smlouvy o přátelství, obchodu a plavbě.
- Plavba zahrnovala navázání. Otevření přístavů pro dopravu.
- Zakládaly též dvoustrannou celní liberalizaci.
- Doložka nejvyšších výhod – postupně vytvořily značný stupeň uvolnění.
- Ve 20. století smlouvy týkající se letecké dopravy, námořní a říční dopravy a zejména silniční dopravy mezi různými státy.



# Částečné uvolnění v rámci WTO

- GATT – postupná liberalizace
- WTO – prohloubení (smlouvy o) a rozšíření liberalizace (GATS) a její podmínění (TRIPS).
- Doprava jako předpoklad obchodu zbožím... Levná a spolehlivá, dílem též rychlá doprava jako předpoklad rozsáhlého mezinárodního, v pravdě světového obchodu zbožím.
- V rámci WTO liberalizace prostřednictvím GATS – závazky jednotlivých států v různých odvětvích a módech.
- Otázka přidané hodnoty.

# Evropská unie a Světová obchodní organizace

- Evropská společenství, resp. Evropská unie s ambicí všeobecné hospodářské integrace.
- K tomu je potřebná doprava a jsou potřebné spoje.
- Dopravní politika Evropské unie jako samostatná politika.
- Snaha vytvořit prostor volného poskytování přepravy.
- Odůvodnění pochopitelně integrací: hospodářskou stejně jako společenskou.
- Související sblížení či sjednocení technických norem a jejich organizačních standardů.
- Pořád však zůstává licencování na národní úrovni, totéž platí pro investice do infrastruktury.

# Spojení a oddělení cesty/zázemí a provozu

- Zobecnění výše uvedeného o jednotlivých druzích dopravy.
- Cestná a silniční doprava: veřejně dostupné cesty, soukromé cesty (fakticky a formálně dostupné resp. nedostupné), provozovatelé četní. Vyvážení financování cesty a zázemí je složitou zásadní otázkou.
- Letecká: prostor zdánlivě dostupný všem (schopným letu, těch je omezený počet), může být však vyhrazen a bývá vyhrazen, letiště veřejná, letiště státní (vojenská), letiště soukromá. Nicméně lze uložit hrazení uživatelům...
- Námořní a říční doprava: obecně dostupné moře, řeky, přístavy a přístaviště, jenom některé kanály mohou být pro vlastní potřebu.
- Železniční doprava: dříve obvykle propojení kolejí a provozu, nyní v některých státech (v EU uloženo) rozdělení cesty a provozu, demonopolizace, řízená hospodářská soutěž.

# Výstavba cesty a zázemí (infrastruktury)

- Cesty, silnice, mosty, tunely, železnice, tramvajové a trolejbusové tratě, přístavy, kanály, zdymadla, letiště – představují velké investice.
- Angažmá veřejné moci při výstavbě: důvody dříve a nyní
  - - vojenské, bezpečnostní, udržení soudržnosti státu (ba EU)
  - - hospodářský rozvoj, sociální úroveň, dostupnost pro obyvatelstvo.
- Přesto uložení financování uživatelům: mýto, silniční daně, zdanění vozidel....
- Angažmá soukromého sektoru: důvody – výdělek, ledaže má vlastní zájmy.
  - - vlastní hospodářský zájem na dopravě, výnos z mýta či dotací.
- Ochrana investic vnitrostátním a mezinárodním právem.
- Mnohdy a mnohde se leckteré dopravní stavby patřičně neudržují a neopravují. Obdivujeme země, které dokáží lépe.

# Silniční daně a mýta ve veřejném prostoru silniční dopravy

- Jednotlivé státy sledují a dozorují výběr mýt.
- Mýta často ze zásadních investic, které šetří peníze: mosty, tunely, popř. dálniční síť.
- Ve světě zcela běžné „Tollway“, versus Freeways.
- Technologie výběru mýt: pokladny na vjezdech, výjezdech, nyní elektronické mýto.
- V Evropské unii určitá regulace: vymezené dálniční známky, zásady pro ukládání mýt za účelem zrovnoprávnění zahraničních uživatelů z jiných členských států.

# Platby za užívání infrastruktury v ostatních druzích dopravy

- Letištní a přístavní taxy v letecké, námořní, resp. říční a jezerní dopravě...
- Popř. dotování těchto zařízení a řízené zpřístupňování uživatelům za snížené ceny.
- Obdobně zavedení sazebníku za užívání železniční infrastruktury jednotlivými operátory.

# Investice do dopravních prostředků

- Individuálně: vlastní automobil/motocykl. Otázka zájmu a ochoty...
- Kolektivně: autobusy, vlaky, jinde lodě. Kalkulace nákladů a výnosů... Více soukromí či komercializovaní. Nicméně jsou-li veřejní, rozhoduje v posledku stejně veřejná moc.
- Zastarávání dopravních prostředků je problém jak u jednotlivců, tak podniků včetně veřejné sféry.
- Fenomén trhu ojetých automobilů, nákladáků, autobusů, ba dalších...
- Nyní trh dopravních prostředků a soutěž na něm. Zpravidla mezinárodně otevřen. Nyní dostupné samozřejmě vynikající dopravní prostředky, ale většinou jsou příliš drahé.
- Dříve však také v národních systémech a ve vazbě výroba a vývoj pro vlastní potřeby.
- Dopravní podniky, zejména městské hromadné dopravy: velmi různá úroveň – vyzdvihněme město Brno a jeho DPMB, a.s. jako příklad určitě nikoli skoupé, ale plody přinášející politiky MHD!!!

# Provozní náklady

- Všeobecně:
- Paliva / energie a maziva
- Údržba a opravy.
- Náklady: mýto, daně...
- Formální náklady...
- Profesionální: též řidiči, posádka a personál zázemí...
- Jejich kalkulace pro daňové a pro účetní účely...



# Dopravní obsluha jako závazek

- Obvyklé v osobní dopravě, výjimečné v nákladní dopravě.
- Závazek dopravce veřejnosti zajistit obsluhu určité linky.
- Stanovený jízdní řád a cenové podmínky jako nabídka přepravy cestujícím jako zákazníkům.
- Může být koncipováno jako veřejnoprávní povinnost, postihy při selhávání pokuty, odnětí licence.
- Může být koncipováno též jako smluvní závazek vůči státu, se smluvními pokutami a možností výpovědi.

# Dotace na dopravní obslužnost

- Často je doprava – zejména osobní - ztrátová.
- Dopravci jsou ochotni ji provozovat jen díky dotacím.
- Přidělování peněz: nyní často nějaké výběrové řízení.
- Nebo vlastní provoz (včetně podřazených podniků apod.).
- Kontrola kvality prostřednictvím dotací.
- Je-li dotace na dopravní obslužnost přiměřená, nejedná se v EU o státní podporu narušující hospodářskou soutěž (rozsudek Altmark).
- Dotace pochopitelně může spočívat též ve financování infrastruktury, resp. jejímu zpřístupňování za výhodných podmínek.
- Dotace může být rovněž na modernizaci parku dopravních prostředků.

# Dostupnost a uhraditelnost dopravy pro obyvatelstvo

- Jak uvedeno v minulosti státní/veřejný monopol
- Regulace ceny pro cestující. Dotace, často masivní.
- Slevy na jízdném či přeprava zdarma pro některé vymezené kategorie osob (děti, žáci, studenti, zdravotně postižení, výsady...)
- Nyní v rámci konkurence nutnost integrovat do dotačních programů či zavést příslušné dotační programy včetně sociálních dávek.
- Sociální dávky na zabezpečení vlastní přepravy poskytované obyvatelstvu – vlastnímu.
- Státní dotování zlevněného jízdného pro seniory, žáky a studenty.
- Brněnská „šalinkarta“ – možnost dotace na nákup občanům města.

# Veřejná doprava jako služba poskytovaná za zlomek nákladů či zadarmo

- Nyní kvůli logistickým/ekologickým důvodům trend posilovat veřejnou dopravu – nejen městskou, venkovskou, aby byla přitažlivá též pro lidi užívající automobily.
- Může být podpořena složitostí či nemožností individuální automobilové dopravy.
- V Česku některá města, která zavedla městskou hromadnou dopravu zdarma. Politické návrhy některých stran. Experimentálně v cizině též regionální (Německo). Obdoba nepodmíněného příjmu?
- Jak moc se bude rozšiřovat souběžně se snahou potlačovat klimaticky problematickou individuální automobilovou dopravu?

# Dostupnost pravidelných vstupů: paliv a elektřiny, maziv apod.

- Dříve zejména uhlí, posléze – až do současnosti – ropy jako suroviny pro výrobu paliv, respektive benzín a nafta. Ale také plyn (LPG).
- Výkyvy cen dané cenami ropy ovlivněné geopolitickými jevy ovlivňovaly v různých zemích a desetiletích možnosti jednotlivých druhů dopravy („ropné krize“).
- Nedostatek paliva pro jednotlivé druhy dopravy jako důvod technologických změn (např. elektrifikace železnice, městská doprava), platilo pro období válek, dílem pro socialismus.
- Nyní se obecně ponechává trhu, nicméně se sleduje, protože značnou část dopravy potřebuje či financuje stát a rovněž dopady na obyvatelstvo/podniky jsou značné.
- Ale stejně tak nedostatek elektřiny či nespolehlivost – dříve i dnes jako důvod pro zachovávání, v budoucnosti jako možný problém při renesanci elektromobility.

# Zajištění vstupů: dopravní prostředky, náhradní díly, opravy a údržba...

- Za běžných poměrů moderního státu a hospodářství zabezpečují dostatečně tržní síly.
- Je však dobré si uvědomit rozsah těchto sektorů.
- Nedostatek dopravních prostředků a jejich obstarávání v případě nouze a zvláštní potřeby: války a podobné stavy nouze. Nejenom automobily a další dopravní prostředky, ale dříve dokonce koně.
- Posilování mobility a připravenosti na krize též nyní? V různých státech je sledování kapacit různé...

# Daně z dopravních prostředků (automobily):

- registrační a provozní daně, nepřehlédnutelně zvyšující cenu
- V Česku jen silniční daň pro komerční vozidla, se spoustou osvobození.
- Regulace registrace nových aut a přeprodávání ojetých automobilů a jeho zpoplatnění.
- Jsou státy, kde jsou daně na registraci / provoz automobilů podstatně vyšší, až mají odrazující účinky... v Evropě třeba Dánsko, v Asii leckdo....
- V EU kvůli integraci a obchodu určité zásady pro uplatňování, potlačování přímé a zastřené diskriminace.
- Nezdá se, že by se více zdaňovaly též velké dopravní prostředky ostatních druhů dopravy...

# Daň z přidané hodnoty

- Obecná daň ze zboží a služeb.
- Stavěná tak, aby nezáleželo na počtu obchodních transakcí od výrobce ke spotřebiteli.
- Představuje klíčový přínos pro státní rozpočet.
- V EU koordinace výběru, unifikace konstrukce, harmonizace sazeb.
- Základní a snížené sazby daně, osvobození od daně.
- Jaké jsou sazby na jednotlivé druhy dopravy? Jaké to má účinky?



# Daně z příjmů fyzických a právnických osob

- Uznání nákladů na přepravu či vlastní dopravu jako náklady na udržení výnosů / výdaje na udržení příjmů.
- Včetně odpisů automobilů.
- Benevolentní či liberální přístup k obstarávání.
- Sledování užívání firemních aut pro individuální potřebu – pochopitelné, protože...
- Daňové odpočty za individuální dojíždění za prací, studiem apod.

# Spotřební daň na uhlovodíková paliva či osvobození od ní...

- Spotřební daň na palivo jako vysoká zátěž v Evropě či Asii, ve skutečnosti pokrývající náklady na silniční síť, podstatně nižší v USA.
- Samozřejmě především slouží napájení státního rozpočtu, z čehož se pak financuje výstavba a zejména údržba a opravy silnic a ulic. Nicméně patrně.
- Environmentální a strategické (závislost na dovozu ropy).
- Má stabilizační efekt: výkyvy cen ropy.
- Zelená (zemědělská) a železniční nafta a šmelení s ní...
- Osvobození mezinárodní civilní letecká doprava pod IATA.
- Co armády a policie? Za co nakupují naftu/benzín...?
- Zdanění plynu, resp. elektřiny? (Uhlí už určitě není relevantní).

# Pracovní a sociální ochrana

- Opatření pro bezpečnost provozu a bezpečnost práce se již zmínila.
- Sociální postavení, sociální ochrana.
- Výsadní kategorie profesionálů (dříve strojvůdci, dodnes piloti), běžné a prekarizované profese.
- Odborová organizovanost? Nyní kromě pilotů, strojvůdců a neprivatizovaných MHD asi nevelká.
- Zvláštní sociální zabezpečení – v některých státech
- Dřívější důchody.

# Celková bilance – pro stát a jeho rozpočet

- Je doprava / přeprava důležitým zdrojem prostředků pro stát, nebo jsou zásadní, ba převažující výdaje na dopravní infrastrukturu?
- Nutnost zvažování výnosů a nákladů včetně zprostředkovaných.
- Jednotlivé druhy dopravy jsou určitými způsoby dotovány.
- Široké upřednostňování dopravy letecké a její zvláštní výhody?
- Ještě jsme přitom vlastně nezvažovali ekologické/environmentální dopady, ty si záměrně kvůli nynějšímu nástupu necháváme nakonec, jenom některé se zohledňovaly též dříve.

# Lokální environmentální problémy dopravy

- Hluk, otřesy, hrozba nehod odedávna, již při vozové dopravě.
- Kouř ze spalování uhlí byl obtěžující již v 19. století ve městech, proto zákazy, rizikové na venkově (požáry z jisker lokomotiv).
- V některých případech technologická nemožnost provozu.
- Spaliny, hluk a světlo.
- Riziko ze znečištění či ohrožení bezpečnosti (olej, chemikálie, rizikové náklady).
- Proto již od 19. století místní, následně všeobecná omezení a požadavky na dopravní prostředky a způsoby jejich provozu. Někde dokonce zákazy (švýcarský kanton Graubünden).

# Dopady do výstavby infrastruktury

- Obtěžování dopravou vždy měla a má doteď dopady na ochotu připustit výstavbu infrastruktury.
- Časté spory a napětí v územních plánováních a stavebních řízeních... silnice, dálnice, letiště, železnice, vlastně všechno.
- Na jedné straně veřejnoprávní podpora, infrastruktura jako veřejný zájem.
- Na druhé straně odpor projevující se v lokální a regionální politice, resp. povolovacích řízeních.

# Globální environmentální problémy

- Emise spalin uhlovodíkových paliv jako ničení životního prostředí v celoplanetárním měřítku: skleníkové plyny – globální oteplování.
- Podíl jednotlivých druhů dopravy / popř. trakcí na dopravě ve světovém měřítku na emisích CO<sub>2</sub>, případně ještě v kritických místech (spaliny letadel ve velkých výškách).
- Prohlubování úsilí o snížení emisí skleníkových plynů by mohlo mít zásadní dopady na jednotlivé druhy dopravy podle jejich ekologické náročnosti.
- Výslovné zákazy či omezení?
- Zvýšení cen včetně učinění dopravy nekonkurenceschopné, resp. nedostupné pro obyvatelstvo.

# Dekarbonizace dopravy – elektromobilita a co ještě?

- Radikální až extrémní představa dekarbonizace obecně.
- Dekarbonizace dopravy by měla jít.
- Elektromobilita: tradiční (elektrická železnice, tramvaje, trolejbusy, jak víme, leckde ustoupily), překvapivá („parníky“ na Brněnské přehradě).
- Moderní elektromobilita: zmíněná elektrokola, koloběžky apod.
- Elektromobily a jejich limity? Vysoká cena, omezení dojezdu, dlouhé nabíjení, požární nebezpečnost. Náklady na baterii/motor a výbavu – nejnákladnější je baterie, odlišný pohled na ojetá auta.
- Dekarbonizace námořní dopravy (potřebujeme kvůli zboží v globálním měřítku) a letecké dopravy (stala se zásadní v rychlé globální přepravě?! Zatím nemáme technologie... Offsets (odpustky) jsou iluzorní.
- Možnosti a meze drážní dopravy?



# Kladné vnímání dopravy ústící do její podpory

- Mobilita všemi druhy obohacuje, umožňuje práci na optimálním místě, kulturně obohacuje, cestování je zážitkem.
- Rozsáhlý vnitrostátní i mezinárodní obchod zboží umožňuje dělbu práce, využití možností lidstva.
- Též kvůli zabezpečení svých úkolů včetně vojenské připravenosti státy dopravu všelijak podporují včetně financí. Výše uvedené přínosy jsou totiž rozsáhlé.
- Mobilitu hodnotíme též psychicky, kulturně: cestovatel versus pecivál...
- Tomu odpovídá zde probírané dopravní právo, které je vlastně pro-dopravní.
- Někdy však pochybujeme, zda na to máme...
- Mohlo se až považovat za plýtvání... Privatizace zisků, socializace ztrát...
- Nyní však více než dříve vnímáme též škody, které nám doposud unikaly.

# Pandemie jako zkouška a předehra?

- Pandemie covid-19 a změna klimatu. Zásadní odlišnosti, některé podobnosti.
- Po 2-3 sezóny řadu měsíců za pandemie covid-19: výrazné potlačování kontaktů a mobility a tedy také dopravy, zvláště mezinárodní. Přineslo to rozvoj telekomunikací, ale také zásilkového obchodu namísto kamenných obchodů.
- Znamenalo to nepřehlédnutelný pokles emisí ze silniční, ale zvláště letecké dopravy.
- Dopady na dopravce – nutnost státní pomoci pro záchranu.
- Často jdoucí proti snaze dekarbonizovat a ekologizovat.

# Ocenění setrvávání na místě.

- Ona pandemická omezení jsme přijímaly úkorně, dodržovala se řadu týdnů, tři pandemické sezóny však nikoli.
- Je obtížné si výrazné podvázání dopravy právě v době, kdy přispěla ku blahobytu miliard lidí, ne-li byla jeho předpokladem.
- Opozice proti „patnáctiminutovému městu“ jako konceptu do budoucnosti.
- Takže velmi bolestivě bychom přijímali radikálnější (pochtivě Peukert) restrikce a reorganizace dopravy – včetně dopadů na naši svobodu...
- Odříznutí vzdálených oblastí. Typicky Island...
- Přesto asi bude třeba nový étos: ocenění usazení, necestování, respektive cestování pouze v lokálním a regionálním měřítku, „oceň domov“, „stay grounded“ ...