

Mladá veda

Young Science



Špeciálne vydanie

Mladá veda

Young Science

MEDZINÁRODNÝ VEDECKÝ ČASOPIS MLADÁ VEDA / YOUNG SCIENCE

September 2017 (číslo 4)

Ročník piaty

ISSN 1339-3189

Kontakt: info@mladaveda.sk, tel.: +421 908 546 716, www.mladaveda.sk

Fotografia na obálke: Altenberger Dom, Nemecko. © Branislav A. Švorc, foto.branisko.at

REDAKČNÁ RADA

doc. Ing. Peter Adamišín, PhD. (Katedra environmentálneho manažmentu, Prešovská univerzita, Prešov)

doc. Dr. Pavel Chromý, PhD. (Katedra sociálnej geografie a regionálneho rozvoje, Univerzita Karlova, Praha)

prof. Dr. Paul Robert Magocsi (Chair of Ukrainian Studies, University of Toronto; Royal Society of Canada)

Ing. Lucia Mikušová, PhD. (Ústav biochémie, výživy a ochrany zdravia, Slovenská technická univerzita, Bratislava)

doc. Ing. Peter Skok, CSc. (Ekomos s. r. o., Prešov)

prof. Ing. Róbert Štefko, Ph.D. (Katedra marketingu a medzinárodného obchodu, Prešovská univerzita, Prešov)

prof. PhDr. Peter Švorc, CSc., predseda (Inštitút histórie, Prešovská univerzita, Prešov)

doc. Ing. Petr Tománek, CSc. (Katedra verejnej ekonomiky, Vysoká škola báňská - Technická univerzita, Ostrava)

REDAKCIA

PhDr. Magdaléna Keresztesová, PhD. (Fakulta stredoeurópskych štúdií UKF, Nitra)

Mgr. Martin Hajduk (Inštitút histórie, Prešovská univerzita, Prešov)

RNDr. Richard Nikischer, Ph.D. (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, Praha)

Mgr. Branislav A. Švorc, PhD., šéfredaktor (Vydavateľstvo UNIVERSUM, Prešov)

PhDr. Veronika Trstianska, PhD. (Ústav stredoeurópskych jazykov a kultúr FSS UKF, Nitra)

Mgr. Veronika Zuskáčová (Geografický ústav, Masarykova univerzita, Brno)

VYDAVATEĽ

Vydavateľstvo UNIVERSUM, spol. s r. o.

www.universum-eu.sk

Javorinská 26, 080 01 Prešov

Slovenská republika

© Mladá veda / Young Science. Akékoľvek šírenie a rozmnožovanie textu, fotografií, údajov a iných informácií je možné len s písomným povolením redakcie.

ZPŮSOBY INTERNALIZACE EXTERNÍCH NÁKLADŮ VYVOLANÉ DOPRAVOU A PODPORA VEŘEJNÉ LINKOVÉ A DRÁŽNÍ DOPRAVY

METHODS OF INTERNALISATION OF EXTERNAL COSTS CAUSED BY PUBLIC
TRANSPORT AND THE SUPPORT OF PUBLIC LINE AND RAIL TRANSPORT

Martin Telecký¹

Autor působí jako interní doktorand na Ekonomické fakultě Jihočeské univerzity v Českých Budějovicích. Ve svém výzkumu se věnuje problematice hodnocení finančního zdraví dopravního podniku v podmínkách České republiky.

The author acts as a full-time PhD. student at the Faculty of Economics of the University of South Bohemia in České Budějovice. In his research he deals with the evaluation of the financial health of the transport company in the conditions of the Czech Republic

Abstract

External costs were the main theme in the past years of transportation and energy research, but also in the field of agriculture, education, building industry, etc. Transport activities are known to have important negative effects on the whole society. On the one hand, they increase the standard of living of citizens, available salaries and consumption of goods. The internal costs of enterprises and households are also increased. On the other hand, the external costs which were ignored and taken as the fact which does not need to be quantified are forgotten. The aim of the paper is to present which possibilities of the external costs internalisation can be used in the form of imposing taxes on fuel or using another public solution.

Key words: Provable loss, adequate profit, public line transport, external costs, operating costs

Abstrakt

Externí náklady byly klíčovým tématem v posledních letech dopravního a energetického výzkumu, ale i v oblasti řešení zemědělství, vzdělávání, stavebnictví atd. Činnosti v dopravě, jak je známo, mají významné negativní vlivy na celou společnost. Na jedné straně se zvyšuje životní úroveň občanů, zvyšují se disponibilní důchody, spotřeba statků. Zvyšují se interní

¹ Adresa pracoviště: Ing. Martin Telecký, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, Studentská 13, 37005 České Budějovice
E-mail: telecm00@jcu.cz

náklady domácností a firem. Ale na druhé straně se zapomíná na externí náklady, které byly přehlíženy a brány jako fakt, který se nemusí s nutností kvantifikovat. Cílem příspěvku je uvést, jaké možnosti internalizace externích nákladů lze využít, ať už v podobě uvalení daní na pohonné hmoty nebo za pomoci jiného veřejného řešení.

Klíčová slova: Prokazatelná ztráta, přiměřený zisk, veřejná linková doprava, externí náklady, interní náklady

Úvod

Cílem příspěvku je teoretická myšlenka, která se zabývá oblastí zvýšení cen pohonných hmot. Cena pohonných hmot, která je poskytována (kalkulována) většinou čerpacích stanic, by mohla být navýšena o stanovenou procentní sazbu. Myšlenkou této úvahy je částečně hradit externí náklady, které jsou vyvolané silniční dopravou. Další úvahou je i podpora veřejné linkové a drážní dopravy a snaha o zredukování využívání individuální automobilové dopravy. Rozdílná hodnota mezi cenou pohonných hmot a cenou zvýšenou o povinnou procentní sazbu („sazba externích nákladů“) by se mohla stát vedlejším zdrojem financování veřejné dopravy, ale i rozvojem dopravní infrastruktury.

V příspěvku bude poukázáno na členění nákladů dopravního podniku. Povinností dopravce je čtvrtletně, pololetně nebo ročně informovat objednatele dopravy ve formě zhotovení výkazů o přepravní činnosti. Tedy údaje o celkových nákladech a tržbách ve strukturovaném členění, aby byla dodržena dostatečná vypovídací schopnost jednotlivých položek nákladů a výnosů (tržeb). Zvýšení cen pohonných hmot by mělo mít vliv i na výši prokazatelné ztráty. Lze předpokládat, že spotřeba pohonných hmot navýší celkové náklady. Avšak důležité je, zda dopravci zahrnou tyto náklady i do cen jízdenek. Úkolem by bylo také částečné omezení individuální automobilové dopravy, nesmí se tedy zapomínat, že ceny jízdenek by se neměly zvyšovat ve srovnání s vynakládanými výdaji na jízdu automobilem. Výhodou a zároveň podporou pro veřejnou linkovou a drážní dopravu by mohlo být zpětné vrácení částky z rozdílů cen pohonných hmot ve formě prokazatelné ztráty. Naopak individuální automobilová doprava by nebyla financována ze strany veřejného sektoru (vlády, kraje, obcí). Záleží na preferencích uživatelů dopravy, zda budou nadále využívat individuální automobilovou dopravu nebo veřejnou dopravu.

Otázkou je, jakou výši procentní sazby zvolit. O kolik procent by se měla zvýšit cena pohonných hmot? Podle některých švýcarských studií došlo k navýšení pohonných hmot v rámci několika korun. Ve Švýcarsku tato metoda financování veřejné dopravy je již určitou dobu zavedena, avšak delší dobu trvalo, než se jednotlivé politické zájmy dohodly a převedly tuto skutečnost v život.

Metodika

Jaký je rozdíl mezi interními a externími náklady? Každá domácnost i firma hraje důležitou roli v ekonomice a jejich cílem je dosáhnout uspokojení svých základních potřeb. Domácnosti spotřebovávají veřejné statky, volné statky, vynakládají finanční prostředky pro uspokojování svých potřeb a touze po vlastnictví majetku. Firmy chtějí dosáhnout zisku, plánovaných cílů,

investují do finančních aktiv, jsou zdrojem příjmů domácností. Vyjmenované skutečnosti vyžadují náklady, ať už z kvantitativního nebo kvalitativního hlediska. Interní náklady domácností a firem jsou skutečně vynaloženými náklady (výdaji), které se dají zachytit v podvojném účetnictví (daňové evidenci), v rodinném rozpočtu atd. Domácnosti a firmy s těmito náklady počítají a přerozdělují finanční prostředky v rámci své činnosti pro svůj užitek. Aby se rozvíjela technologie, zvyšovala úroveň občanů a celkový blahobyt, je zapotřebí vládních výdajů. Domácnosti a firmy odvádí autonomní daně do státního rozpočtu, popřípadě do rozpočtů krajů a obcí. Daně tvoří podílově nejvyšší příjem státního rozpočtu. Jsou-li finanční prostředky, lze zasáhnout do ekonomiky státu různými způsoby a vhodnou strategií zvýšit životní úroveň občanů a celého společenství vůbec.

Externí náklady jsou charakterizovány jako vnější vlivy zahrnující účinky na osoby a podniky, které nemohou mít vliv na činnost prostřednictvím trhu (Knut S. Eriksen, 2000). Bickel a Friedrich (2005) definují externí náklady jako náklady, které vznikají, pokud sociální nebo ekonomické aktivity jedné skupiny osob mají dopad na jiné skupiny osob za podmínky, že dopad není zcela účtován nebo kompenzován.

Samuelson (2007) definuje externalitu podobným způsobem: „*efekty přelévání, které vznikají, jestliže firmy nebo lidé přivodí náklady či zisky jiným, aniž by toto přelévání bylo nějak kompenzováno prostřednictvím trhu*“.

Stiglitz (1997) vnímá externalitu jako důsledek tržního selhání. Na základě tržního mechanismu se vzájemně střetává nabídka s poptávkou a tvoří se cena za podmínky, že vzácné zdroje jsou efektivně alokovány. Jinými slovy to znamená, že tržní mechanismus zabezpečuje takové množství produkce, po které je poptávka a nedochází k hromadění statků či služeb. Je dodržena efektivnost na trhu.

Externí náklady byly klíčovým tématem v posledních letech dopravního výzkumu. V Evropě je tento trend v souladu s politickou ochotou k internalizaci dopravních externích nákladů prostřednictvím cenové politiky. Podpora využití a rozvoje dopravy je v současnosti velmi důležitá. Právě hospodářská politika dokáže razantním způsobem ovlivnit celkový souběh jednotlivých druhů dopravy, svými zásahy dokáže částečně ovlivnit preference (užitky) uživatelů dopravy a přinutit je, aby využívali přednostně takové dopravní prostředky, které jsou šetrné k životnímu prostředí.

Současná úroveň motorizované dopravy na celém světě je stále více sociálním, environmentálním a ekonomickým problémem. Díky tomuto narůstajícímu problému dopadá problematika na celou společnost. Vývoj motorizované dopravy výrazně zvýšil životní úroveň občanů v minulém století. To přispělo k:

- zlepšení osobní mobility,
- přístupu ke zdrojům,
- efektivnější přepravě surovin, zboží, materiálu,
- rozvinutí přepravní služby i pro jednotlivce mimo dosah „městské aglomerace“ v rozvinutých i rozvojových zemích.

Doprava z hlediska dostupnosti je jedním z cílů politiky. Za posledních dvacet let docházelo k pokročilejšímu územnímu plánování, vývoji automobilového průmyslu, což mělo za následek ztráty času při cestování automobily. Tento trend způsobil závislost na vozidle a ovlivnil preference a užitky jedinců. Rostoucí trend užívání soukromých vozidel jednotlivců

již donucuje státy, aby našly způsoby optimalizace dopravních problémů v podobě externích nákladů. Mezi ně řadíme:

- dopravní kongesce (dopravní zácpy, dopravní nehody, nedostatečná kapacita dopravní silniční sítě),
- poškození infrastruktury (údržba a výstavba komunikace),
- látky znečišťující ovzduší,
- vliv na zdraví člověka,
- dopady na životní prostředí,
- přírodní dopady v rámci fragmentace krajiny,
- změny klimatu,
- a další. (Freimann, 2002)

Interní náklady dopravního podniku

Jak již bylo v úvodu uvedeno, dopravní podniky jsou povinny na základě smlouvy o veřejném závazku poskytovat veškeré informace o činnosti dopravního podniku, včetně nákladů a výnosů objednateli. Na základě požadavků objednatele byla zformulována taková struktura výkazu o přepravní činnosti, která by dokázala rozčlenit celkové náklady a výnosy do jednotlivých skupin na základě jejich vypovídací schopnosti. Výhodou výkazu je, že bere v úvahu nákladové a výnosové položky stanovené na jednotku výkonu (většinou na jeden ujetý kilometr).

Položka		řádek	Veřejná linková doprava	
			skutečnost za celý rok	
			Celkem tis. Kč	Kč/km
Pohonné hmoty, oleje		1		
Pryžové obruče		2		
Ostatní přímý materiál		3		
Přímé mzdy		4		
Autobusy celk.	Odpisy	5		
	Pronájem/leasing	6		
	Opravy a udržování	7		
	Silniční daň	8		
	Pojištění (zákonné, havarijní)	9		
Ostatní přímé náklady	Cestovné	10		
	Odvody do fondů	11		
	Jiné ostatní přímé náklady	12		
Režijní náklady		13		
Provozní náklady celkem		14		

Tabulka 1 – Struktura ekonomicky oprávněných nákladů ve veřejné linkové dopravě
Zdroj: převzato z vyhlášky č. 493/2004 Sb.

+Z/-Z					
Tržby	Celkem	15			
	tržby z přeprav	16			
	jiné tržby	17			
Úhrada provozní ztráty	do tržeb celkem	18			
	od obcí	19			
	od krajského úřadu	20			
Úhrada ztráty ze žakovského jízdného		20a			
Dotace na obnovu autobusů		21			
Dotace na obnovu autobusů (leasing)		21a			
slevy poskytnuté dle Výměru MF celkem		21b			
Přepravní výkony (tis. oskm)		22			
Ujeté km (tis. km) (dle jízdního řádu)		23			
Ujeté km (tis. km) (přístav., odst., přejezdy)		24			
Průměrné obsazení (osoby)		25			
Počet autobusů		26			

Tabulka 2 – Struktura tržeb a ostatních položek ve veřejné linkové dopravě
Zdroj: převzato z vyhlášky č. 493/2004 Sb.

K dispozici je Výkaz o nákladech a výnosech z přepravní činnosti konkrétního dopravního podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti ve veřejné linkové dopravě. Cílem je vypočítat hodnotu prokazatelné ztráty podle vyhlášky č. 493/2004 Sb. Poté bude navýšena cena pohonných hmot o tzv. „sazbu externích nákladů“, která by měla podporovat veřejnou dopravu před individuální automobilovou dopravou a hradit dostatečným způsobem externí náklady vyvolané dopravou. Snaha o zredukování individuální automobilové dopravy povede k celkovému snížení hodnoty externích nákladů.

Výsledky

Na základě vstupních dat lze určit, že dopravní podnik je ve ztrátě 132300 tis. Kč, tedy ztráta na 1 ujetý kilometr činí 22,43 Kč. Kolik činí prokazatelná ztráta? K tomu je zapotřebí vypočítat přiměřený zisk, který je součástí prokazatelné ztráty.

Přiměřený zisk = **41830,25 tis. Kč**

Prokazatelná ztráta = 197100 + 41830,25 – 64800 = **174130,25 tis. Kč**

Prokazatelná ztráta je hrazena z veřejných rozpočtů (od obcí, krajů, státu), přesnější podmínky vyplacení této ztráty jsou uvedeny ve smlouvě o závazku veřejné služby mezi objednatelům a dopravcem. (Telecký, 2015; Telecký a Kouřilová, 2015)

Položka		řádek	veřejná linková doprava	
			skutečnost k 31.12.201x	
			celkem tis. Kč	Kč/km
Pohonné hmoty, oleje		1	45000	7,63
Pryžové obruče		2	1700	0,29
Ostatní přímý materiál		3	8900	1,51
Přímé mzdy		4	45500	7,71
Autobusy celk.	Odpisy	5	24000	4,07
	Pronájem/leasing	6	0	0
	Opravy a udržování	7	13500	2,29
	Silniční daň	8	0	0
	Pojištění (zákonné, havarijní)	9	3800	0,64
Ostatní přímé náklady	Cestovné	10	3400	0,58
	Odvody do fondů	11	15200	2,57
	Jiné ostatní přímé náklady	12	17300	2,93
Režijní náklady		13	18800	3,19
Provozní náklady celkem		14	197100	33,41
+Z/-Z				
Tržby	Celkem	15	64800	10,98
	tržby z přeprav	16	63800	10,81
	jiné tržby	17	1000	0,17
Úhrada provozní ztráty	do tržeb celkem	18		
	od obcí	19		
	od krajského úřadu	20		
Úhrada ztráty ze žákovského jízdného		20a	0	0
Dotace na obnovu autobusů		21	0	0
Dotace na obnovu autobusů (leasing)		21a	0	0
slevy poskytnuté dle Výměru MF celkem		21b	0	0
Ujeté km (tis. km) (dle jízdního řádu)		23	5900	
Ujeté km (tis. km) (přístav., odst., přejezdy)		24	0	
Počet autobusů		26	137	

Tabulka 3 – Výchozí situace – vstupní data dopravního podniku

Zdroj: vlastní zpracování

Průměrná cena autobusu je stanovena na hodnotu 3380 tis. Kč.

Na základě tab. 3 se stanovila výše prokazatelné ztráty dopravního podniku bez vlivu zahrnutí procentního navýšení cen pohonných hmot, který by měl sloužit jako vedlejší zdroj financování veřejné dopravy a pokrytí části externích nákladů vyvolaných dopravou. V některých případech kalkulování cen u jiných druhů dopravy jsou mnohdy externí náklady vyšší než samotné interní náklady (letecká doprava). Předpokladem bude navýšení cen

pohonných hmot o 15%, tedy cca o 4,50Kč. Tato hodnota se stane novým zdrojem příjmů státního rozpočtu.

V následujícím příkladu budou použita stejná vstupní data, ale již se zvýšenými cenami pohonných hmot.

Položka		řádek	veřejná linková doprava	
			skutečnost k 31.12.201x	
			celkem tis. Kč	Kč/km
Pohonné hmoty, oleje		1	45000 + 6750 = 51750	8,77
Pryžové obruče		2	1700	0,29
Ostatní přímý materiál		3	8900	1,51
Přímé mzdy		4	45500	7,71
Autobusy celk.	Odpisy	5	24000	4,07
	Pronájem/leasing	6	0	0
	Opravy a udržování	7	13500	2,29
	Silniční daň	8	0	0
	Pojištění (zákonné, havarijní)	9	3800	0,64
Ostatní přímé náklady	Cestovné	10	3400	0,58
	Odvody do fondů	11	15200	2,57
	Jiné ostatní přímé náklady	12	17300	2,93
Režijní náklady		13	18800	3,19
Provozní náklady celkem		14	203850	34,55
+Z/-Z				
Tržby	Celkem	15	64800	10,98
	tržby z přeprav	16	63800	10,81
	jiné tržby	17	1000	0,17

Tabulka 4 – Zvýšení cen pohonných hmot (zvýšení celkových nákladů)
Zdroj: vlastní zpracování

Náklady na spotřebu pohonných hmot se po zavedení % sazby zvýšily na 51750 tis. Kč, tím i celkové provozní náklady na hodnotu 203850 tis. Kč. Cena za 1 ujetý kilometr nyní činí 34,55 Kč.

Hodnota prokazatelné ztráty = 203850 + 41830,25 – 64800 = 180880,25 tis. Kč

Vlivem zvýšení cen pohonných hmot se prokazatelná ztráta zvýšila na hodnotu 180880,25 tis. Kč, tedy o 6750 (15%). Výpočet přiměřeného zisku není ovlivněn zvýšením cen pohonných hmot.

Každý dopravce by měl při prokazování ztráty doložit vyúčtování o nákupu a spotřebě pohonných hmot zachycené v účetnictví. Snahou je omezení spotřeby PHM pro vlastní osobní

užívání, které nespadá do účetnictví dopravního podniku. Dopravnímu podniku by se „navýšená daň“ vrátila v podobě dotace. Avšak uživatelé individuální automobilové dopravy by se stali přímými plátcí bez nároku vrácení „daně“.

Další možné způsoby internalizace externích nákladů v dopravě

Státy se svými zásahy snaží cílevědomě snížit množství vypouštěných emisí do ovzduší a zmírnit projevy hluku. Zdroj hluku vlivem dopravy může být snížen prostřednictvím opatření na infrastrukturu nebo na jednotlivá vozidla. Nízká hlučnost, kterou vyvolávají speciální povrchy silnic (vozovek), se stala národním tématem politiků a vznikají programy proti omezení hluku. V jiných zemích EU zřídily poplatky pro těžká nákladní vozidla, které umožňují podporu technologií šetrných k životnímu prostředí.

Evropská unie v rámci Operačního programu pro dopravu podporuje veřejnou hromadnou dopravu před individuální osobní dopravou. Díky rostoucímu počtu obyvatel a osobních automobilů EU stanovuje požadavky dané výrobci automobilů, které musí splnit v podobě stanovených norem spotřeby energie, paliva a vypouštění emisí.

Možná veřejná řešení:

dotace na snížení externích nákladů, regulace, které vedou k omezení externalit, zákazy (zákazy vjezdu atd.), příkazy (emisní standardy, atd.), vlastní činnost (vládní instituce jsou schopné převzaté činnosti vykonávat šetrněji), právní prostředky. (Zelený, 1995)

Nákupní střediska podporují osobní automobilovou dopravu tím, že poskytují parkovací služby zcela zdarma nebo za minimální poplatek, a tím vznikají externí náklady. Ty je třeba neutralizovat prostřednictvím zvýšení prodejních cen zboží či služeb, které jsou nabízeny v nákupním středisku. To způsobí vyšší odvody nepřímých daní do státního rozpočtu. (Manville, 2013)

Závěr

Mezinárodní srovnávání jednotlivých odvětví se nejčastěji měří pomocí hrubého domácího produktu na obyvatele. Mezi ně se řadí i doprava. Pokud by byly na dopravní podniky uvaleny speciální daně, které by se staly zdrojem financování externích nákladů, snížila by se tím hodnota hrubého domácího produktu. Uvalení daní na podniky způsobuje celoplošný problém. Podniky, které svou činností nevyvolávají další dodatečné externí náklady přenesením na jiné skupiny subjektů, budou muset hradit tyto náklady prostřednictvím daní. To je hlavní nevýhoda. Myšlenka aplikace „externích daní“ na pohonné hmoty by se týkala pouze zdrojů, které vyvolávají dodatečné externí náklady. Zpoplatnění dopravní infrastruktury, kordonové zpoplatnění (zpoplatnění za vjezd do městské zóny) se stává dalším způsobem internalizace. V příspěvku byly uvedeny vybrané způsoby internalizace externích nákladů z ekonomického (finančního) hlediska. Existují i jiné způsoby. Pomocí použití normativních nástrojů, do kterých lze zařadit omezení pohybu vozidel, snížení povolené rychlosti a další. Evropská unie poskytuje finanční prostředky na výzkum a vývoj spalovacích motorů, které by měly omezit vypouštění škodlivých plynů do ovzduší. Vývoj pneumatik, speciální povrchy vozovek snižují zdroj hluku, podpora vývoje alternativního pohonu.

Externí náklady především v letecké dopravě představují až 70% nákladů, které jsou součástí konečné ceny. Jedná se především o náklady za vypouštění CO₂ do ovzduší.

Myšlenkou příspěvku je podpora veřejné linkové a drážní dopravy a omezení individuální automobilové dopravy. Prostřednictvím „emisních daní“ lze částečně dosáhnout změny preferencí uživatelů dopravy. Nejedná se o efektivní řešení. Zájmy politiků, spotřebitelů, firem a dalších účastníků jsou protichůdné a vždy budou preferovat vlastní požadavky.

Tento článok odporúča na publikovanie vo vedeckom časopise Mladá veda: Ing. Jiří Čejka, Ph.D.

Příspěvek je zpracován v rámci GAJU 111/2017/S.

Použitá literatura

1. BICKEL, P., FRIEDRICH, R., 2005. *ExternE: Externalities of Energy, Methodology 2005*, Luxemburg. ISBN 92-79-004239.
2. FREIMANN, F., 2002. *Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury*. Univerzita Pardubice, 101 s. ISBN 8071945072.
3. MANVILLE, M., 2013. *Parking requirements and housing development: regulation and reform in losangeles*. *Journal of the American Planning Association* 79, 49–66.
4. MIEDEMA, H. M. E., VOS, H., 1998. *Exposure-response relationships for transportation noise*. *J. Acoust. Soc. Am.* 104. 3432-3445. ISBN 978-1-4020-4307-9
5. KNUT S. ERIKSEN., 2000. *EJTIR*, no. 0, pp. 9-25. *Principles and Results*, NECTAR Conference in Delft, October 1999. [online], 2000. Dostupné z: https://www.researchgate.net/profile/Knut_Eriksen/publication/237805578_Calculating_External_Costs_of_Transportation_in_Norway/links/57bb551708ae8a9fc4c27957.pdf.
6. SAMUELSON, P., A.; NORDHAUS, W., D., 2007. *Ekonomie*. 18.vydání. Praha: NS Svoboda. 775 s. ISBN 978-80-205-0590-3.
7. STIGLITZ, J. E., 1997. *Ekonomie veřejného sektoru*. Vydání 1. Praha: Grada Publishing, spol. sr.o., 664 s. ISBN 80-7169-454-1
8. TELECKÝ, MARTIN., 2015. *INPROFORUM 2015: Financial and Accounting Issue in the Selected Area of Public Transport*. University of South Bohemia in Ceske Budejovice.Faculty of Economics.Department of Accounting and Finance. ISBN 978-80-7394-536-7, ISSN 2336-6788.
9. TELECKÝ, M. KOUŘILOVÁ, J., 2015. *Ekonomické dopady legislativních změn v oblasti financí, účetnictví a daní (2. díl): Vlivy změny legislativy a kvality účetních dat na vykazování vybraného druhu veřejné dopravy*, str. 98 - 104. Vyd. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Ekonomická fakulta. ISBN 978-80-7394-537-4.
10. ZELENÝ, L., 1995. *Doprava (Ekonomické souvislosti rozvoje)*. Praha: skripta VŠ Praha. ISBN 80-7079-402-x.