

Dr. František Vážný:

Studie o tarifech v dopravě poštovní, telegrafní a telefonní.

Literatura: Jan Vážný, O poštovním právu rakouském (litogr. 1911—1912). Dr. J. Gruber, Finanční principy moderních prostředků dopravních (1901); Dopravní politika (Obzor národohospodářský 1920). Dr. J. Kaizl, Finanční věda (díl II., 1892). Dr. Nawiasky, Deutsches u. österr. Postrecht; der Sachverkehr (1909). Der Verwaltungsgerichtshof und die rechtliche Natur zwischen Telephonanstalt und Publikum. Dr. Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs (1893). Friedrich F. zu Weichsglon, Das finanzielle und sociale Wesen der modernen Verkehrsmittel (1894). Rank, Grundzüge d. Eisenbahntarifwesen (1900). Dr. K. Knies, Telegraph als Verkehrsmittel mit Erörterungen über den Nachrichtenverkehr überhaupt (1857). Dr. E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft (1879); die Verkehrsmittel (II. vydání): a) Allgemeine Verkehrslehre (1918), b) Land- u. Wasserstrassen, Post, Telegraph, Telephon (1920), c) Eisenbahnen (1922). Dr. R. van der Borght, Das Verkehrswesen (II. vydání, z r. 1912). Dr. Günther, Die europäischen Fernsprechtarife (1913). Dr. Köstler, Postgesetz und Postordnung (1917). T. C. Gianini, Trattato di diritto postale (1913). J. Caillaux, Les impôts en France (monopoles, octrois, postes, télégraphes et téléphones, 1911). Dr. G. Eger-Dr. R. Gordan, Post-, Telegraphen- u. Telephonrecht (1909). Dr. A. Niggli, Das Postrecht (1914). Dr. F. Scholz, öffentliches Post- und Telegraphenrecht im Grundrisse (1914). Fleischmann, Post- u. Telegraphentarif (1904). Roscher, Nationalökonomie d. Handels- und Gewerbefleißes. Roscher, Finanzwissenschaft (5. vyd. 1901). Schönberg, Handbuch d. politischen Oekonomie (1882). Kohn, System d. Nationalökonomie (2. sv. Finanzwissenschaft 1889). Haas, Weltpostverein u. Einheitsporto (1913). Dr. Schmidt, Weltverkehr (1914). Dr. Riesenfeld, Eisenbahntariflehre (1916). Koloušek, Národní hospodářství (díl III. 1921). Weithase, Geschichte d. Weltpostvereins (1895). Dr. Krakauer, Ueber den gerechten Preis für Eisenbahnleistungen (1913).

Ú v o d.

Na veliký význam dopravy v národohospodářském životě poukázáno již často v dílech předních národohospodářů. Ze starší doby, kdy nebylo ještě ani železnic, ani parolodi, již Adam Smith ve svém »Wealth of nations« předvidá přesun národohospodář. života vlivem zdokonalení dopravy. Dopravní prostředky (tehdy cesty, kamály a splavné řeky) označuje za největší ze všech pokroků, ježto zmírňují náklady s dopravou spojené i navzájem spojují odlehlá místa.

Jaké změny a přesuny nastaly od té doby v dopravnictví! Speciálně v určitých druzích dopravy zvěstí, o níž tuto pojednáno, znamenají technické pokroky a vynálezy, dalekosáhlé přesuny ve způsobu dopravy zvěstí.

Doprava zvěstí (zpráv) stala se během času předmětem samostatných pojednání. Abych se zmínil jen o nejvýznačnějších »klasických« autorech tohoto odvětví národohospodářského, uvádím Kniese, Saxa a v. d. Borgha. Všichni uvedení autoři pojednávají ve svých dílech — »Postbeförderung«, »Telegraph als Verkehrsmittel«, »Verkehrsmittel im Volks- und Staatswirtschaft«, »Das Verkehrswesen« — buď cele nebo ve zvláštní stati o dopravě zvěstí, poště, telegrafu a telefonu. V jednom se shodují zmínění autoři: v pochopení veliké důležitosti této dopravy pro stát i jednotlivce, jakož i pro státní hospodářský život a ve vystižení vývojového (evolučního) zákona v dopravě zvěstí. Neboť nikde není, řekl bych názorněji, ilustrovám zákon evoluce, jako právě v poštovní, telegrafní a telefonní dopravě zvěstí.

O významu poštovního, telegrafního a telefonního ústavu pro moderní stát nebude zajisté pochybovati nikdo. Pošta a telegraf spjatý jsou úzce s organismem státním. Kde je vyjíměně ještě telegraf a telefon v rukou soukromých (na př. Spoj. státy severoamerické), tam jest soukromý provoz, nalézající se ovšem jedině v rukou velikých společností (akciových), podroben různým regulacím se strany státu.

I ve Spojených státech severoamerických spěje však vývoj k postátnění telegramu a telefonu. Neboť přichází se k poznání, že jednotným státním provozem těchto dopravních prostředků docílilo by se, stejně jako u státní dopravy poštovní, lepšího a lacinějšího spojení jednak úplným spojením telegrafních a te-

lefonních sítí v jedné ruce, jednak zrušením zbytečných (konkurujících) dopravních tratí a současně účelným využitím potřebného personálu. Dosáhlo by se značných úspor a — ceteris paribus — i snížení telefonních a telegrafních poplatků. Vzájemné spojení dopravy poštovní, telegrafní a telefonní má velký vliv na čistý výnos těchto dopravních prostředků pro státní pokladnu. Ve Spojených státech severoamerických jest čistý výnos z pošty menší, než ku př. v Německu, ve Francii a Velké Británii, protože výnosnější telegrafy a telefony, jež jsou v posléz uvedených zemích spojeny s poštou, jsou tu v soukromých rukou, vedle státní pošty (srov. Koloušek, Národní hospodářství, III. díl, str. 170).

Dřívější kontroverzi o státním či soukromém podnikání jest posuzovati dnes čistě se zřetelem k úkolům moderního státu. U pošty od počátku jejího vývoje shledáváme tendenci po státním provozu. Neboť snaha po centralisaci a jednotnosti jest poště vlastní. Než i u telegrafu a telefonu mluví pro státní provozování již ta okolnost, že zařizování stejnoměrné sítě dopravní — ku kterému účelu slouží výhrada zařizování — může nejlépe obstarávati stát. Monopolní provozování dopravy telegrafní a telefonní státem — a contr. privátního monopolu, který jest jinak nutný, nemá-li dojiti k nehospodářskému budování konkurenčních telegrafních a telefonních linek pro těž místa (jdet u dopravy zvěstí po výtce o dilema: státní či privátní monopol) — dáno jest nutností jednotné organizace a správy celé služby telegrafní a telefonní. V zájmu hospodárného i účelného vybudování dopravní sítě jest, jak již naznačeno, spojení jednotlivých dopravních prostředků v jedné ruce. Proto setkáváme se ve většině států se spojením správy pošty, telegrafu i telefonu. Tím docílí se značné úspory nákladů, spec. personálních, jež tvoří největší položku nákladů v dopravě zvěstí vůbec — i zaručuje se do jisté míry rentabilita příslušného podnikání, zároveň však i snížení dopravních cen. Tím možno snáze docíliti i — v určitých mezích — řečené již výhody, použití přebytku, z jednoho dopravního prostředku vyplývajícího, ku krytí deficitu druhého dopravního prostředku.

Soukromý podnikatel nutně veden jest především snahou po docilení co největšího zisku. Akciové společnosti, jež u dopravy zvěstí by v úvahu přicházely, mají na zřeteli především ni-

koli zájem veřejný, nýbrž výnosnost a příznivé dividendy. Než doprava zvěstí slouží národohospodářským, sociálním i politickým úkolům státu. Těm může dostáti jedině stát.

Co lze za daných okolností označiti za »obecnému zájmu sloužící«, dá se určiti pouze cestou empirickou. Vývoj musí býti především respektován. V dopravě zvěstí možno pozorovati dva protichůdné směry: byly doby, kdy hledělo se na tyto dopravní prostředky jako na zdroj státních financí, jako na čistě fiskální prostředek státní, kdy zejména platy poštovní představovaly přílišnou a tíživou daň z korespondence. Názor tento měl arci svoje odůvodnění v nerozvinutých ještě poměrech dopravních a zároveň značných nákladech provozu, kdy doprava, zejména na větší vzdálenosti, byla opravdu luxusní věcí. Technické vymoženosti i nové vynálezy vedly k názoru zcela opačnému, k jakémusi optimismu v nazírání na dopravu zvěstí. Tuto jest dle zmíněného názoru pokládati za veřejný statek, všem přístupný, když ne beze vši úplaty, tedy aspoň za úplatu minimální, jdoucí i pod výrobní náklady. K tomu dlužno však podotknouti, že technická stránka není při dopravě zvěstí jedině a výlučně směrodatna. Tato musí jíti paralelně s národohospodářskými i finančními směrnicemi státní dopravní politiky. A zejména pro tarifní politiku musí býti státu směrnicí: naléztí při dopravě zvěstí plné úhrady veškerých nákladů a případně docíliti jakéhosi přebytku.

Pokud se vlastnosti »cen za dopravu zvěstí« týče, nutno uvážiti, že se jedná tu o ceny monopolní, a sice i tam, kde provoz ponechán jest výjimečně soukromému podnikání. Tím jest dáno jejich jednostranné určování, a obecnstvo musí se tomuto jednostrannému stanovení sazeb podrobiti. Monopolní podnikatel může ovšem docíliti takové výše ceny, jaká dá se ještě srovnati se zájmy kupujících, t. j. monopol dovoluje tvoření cen, jež zaručují co největší rentabilitu podniku. To vidíme u soukromohospodářského monopolu, tudíž také v dopravě zvěstí, v rukou soukromých společností (akciových) se nacházející. Při státním monopolu dopravy zvěstí určují však výši sazeb i jiné momenty: veřejné mínění, hájící zájmy veškerenstva, projevené tiskem i v parlamentech, vykonává nesporný vliv na výši sazeb. Jednostrannému protěžování určitých politických tříd nebude se lze arci někdy vyhnouti, pakli tyto — v parlamentním státě — vykazují majoritu.

V moderním státě musí sazby dopravy zvěstí vykazovati jednoduchoť, veřejnosť, stejnoměrnost, všeobecnou platnosť a pokud možno levnosť. To souvisí s moderním pojmáním účelů dopravy zvěstí. Zejména historie pošty názorně ukazuje různé pojmání jejího poslání v různých dobách: od pouhého prostředku válečného, k prostředku státní správy a diplomacie, dále k prostředku fiskálního využití státního »domenia« a posléze k prostředku, sloužícímu všeobecné potřebě podle daňové a produkční schopnosti národa, k veřejnému ústavu. Také u telegrafu a telefonu setkáváme se s vývojem od instituce, čistě státním (diplomatickým) účelům sloužící, k instituci, určené nejširším zájmům privátního života.

Zvláště veřejnosť, jakož i stejný postup vůči všem, jest základní právní zásadou moderních tarifů v dopravě zvěstí (srovnej Torquato C. Gianini, Trattato di diritto postale str. 185 a n.). Podmínky dopravy zvěstí jsou stejné vůči všem, i nemohou býti snad zvláštními úmluvami s jednotlivci změněny. Jakékoli přednostní právo jest nepřijatelné. Z toho nečiní výjimku zvláštní postup při určitých druzích depeší státních i soukromých »nutných«, odůvodněný zvláštní povahou příslušných záležitostí.

V moderních státech jest úprava tarifů ponechána cestě zákonodárné aneb alespoň nařizovací, chráněna jsouc před náhlými a případně neodůvodněnými změnami cestou parlamentní.

Každé nedopatření při výměře sazeb, i když se stalo se strany poštovního nebo telegrafního zaměstnance, má býti napraveno: buď jde o vrácení přeplatku neb vymáhání doplatku.

Zvláštní poplatky při nedostatečné frankatuře mají svoje odůvodnění ve zvláštních nákladech, případně i risiku při dopravě (případně nezaplacení ceny). Pouze dle sazeb, náležitě publikovaných, jest se v dopravě zvěstí řídit. Při organizaci světové poštovní dopravy spec. tak zv. Světového poštovního spolku, kdy šlo o vytvoření jediného poštovního území, stanoveno — kromě svobody průvozu příp. bezplatnosti transitu¹⁾ a jednotného světového poštovního práva jako základní zásada světové dopravy zvěstí též jednotnosť porta a jednotnosť vzájemného vv-

1) Tato idea, jež dosud však nedoznala uskutečnění, byla na programu téměř všech světových pošt. kongresů resp. konferencí, i byla zdůrazněna již na prvním pošt. kongresu v Bernu (1874).

účtování mezi účastněnými státy. Speciálně pro světovou dopravu zvěstí jest jednotný tarif důležitý, a značí — zároveň se snížením sazeb — vlastní podstatu a účel moderních internacionálních styků. Byť i ve skutečnosti nedošlo se dosud²⁾ k provedení ideje bezplatnosti transitu a stanovení jednotného světového porta (t. j. platného netoliko v jednotlivých státních územích, nýbrž i v celé světové oblasti dopravní), přece docílno alespoň značného snížení tak zv. transitních poplatků, jakož i stanovení jednotných sazeb, pokud jde o dopravu určitých zá-
silek v oblasti, náležející k světovému spolku poštovnímu.

Stručně demonstrovati dnešní stav i podstatu tarifů v dopravě zvěstí — se zřetelem k vývoji — zejména objasniiti, jaké momenty národohospodářské, pokud se týče finanční, i které vlivy sociálně politické určují výměru tarifů, tudíž naznačiti základy pro státní tarifní politiku v dopravě zvěstí, bude úkolem tohoto pojednání.

§ 1. Správní principy pošty, telegrafu a telefonu.

Ve dvojím směru doznala pošta — v době vytvoření se dnešního poštovního ústavu — zásadní změny. Bylo to jednak přetvoření celé struktury její organizace, v důsledku čehož byly značně zvýšeny její dopravní výkony. Dřívější decentralisovaná zařízení, sloužící dopravě zvěstí, byla nahražena jednotnou centralisovanou správou státní v intencích moderního státu. A dále ustoupilo se v požadavcích pošty stran úplaty za dopravní výkony od obecnstva ve směru pro uživatele příznivém. Zde dala Anglie praktický návod.

Zásady poštovní reformy, obsažené ve slavném spisu Rowlanda Hilla »Postoffice reform, its importance and practicability« z r. 1837, jsou tyto: 1. Velmi značné snížení listovního porta pro tuzemskou korespondenci jest nejen požadavkem spravedlnosti a slušnosti, nýbrž lze je doporučiti vzhledem k intenzivnímu přírůstku dopravy zvěstí (psaní). 2. Jediná nízká sazba (1 Pen-

²⁾ Ani na posledním pošt kongresu v Madridu (v r. 1920) nebylo možno bezplatnost transitu uskutečniti, ba nacpak desolátní hospodářské poměry jednotlivých států uskutečnění myšlenky této ještě více od-
dalují.

ny, odtud Penny-system), tudíž přístupnost dopravy levností tarifů má být zavedena pro jednoduchá psaní bez ohledu na vzdálenost míst určení. 3. Třeba zavést předchozí frankování (vyplácení) psaní, poštou dopravovaných, poštovními známkami.

Radikálnosti této reformě nedá se upřít. Tyto zásady, třeba ne v té míře jako v Anglii, rozšířily se záhy i do jiných kulturních zemí. Jednotnost sazeb arci předem závisela na rozlehlosti té které země a provedena byla úplně pouze v menších teritoriích (Švýcarsy, Belgie a pod. na rozdíl od Ruska). Ve snížení porta, rovněž nenásledovaly ihned ostatní země vzoru Anglie. Porto sníženo, ne však do té míry, jako v Anglii, kde ostatně se brzy přesvědčili, že zamýšlené Hillem vyrovnání snížení porta zvýšením intensity dopravy listovní se v prvních desetiletích nedostavilo. A třeba až do počátku 70tých let zůstal čistý výnos pod finančním stavem jak byl před Hillovou reformou, setrvala přece Anglie při novém směru v poštovníctví a brzy i ostatní země příkladu jejího následovaly značným snižováním poštovních poplatků (tak Francie, Belgie, Prusko v r. 1849, Spojené státy severoamerické v r. 1851, území býv. rakousko-německého poštovního spolku v r. 1868 a p.)

Skutečnost tato značí zároveň zásadní obrat v nazírání na poštovníctví. Dřívější názor na poštu jako na státní podnik, výhradou provozování nadaný, jehož úkolem jest docílení co možno největšího čistého zisku, ustoupil pojímání pošty jako státní instituce, která je určena především pro nejširší a nejrozvětvenější, ale zároveň i — co do levnosti úplaty za příslušné dopravní výkony — nejpřístupnější dopravu listovních zásilek. Místo výdělečného podniku nastoupil veřejný ústav. Pošta nezůstala však pouze státní institucí. Expanse dopravy zvěstí i přes hranice státu vedly k vytvoření světového poštovního spolku, jemuž spec. v Německu půdu připravoval Stephan. V r. 1874 dochází v Bernu k vytvoření »Všeobecného světového spolku poštovního«, který v r. 1878 — na druhém poštovním kongresu — v Paříži obdržel název: »Světový poštovní spolek (Union postale universelle)«. Vytvořením mezinárodní poštovní instituce dosaženo i základních zásad moderní poštovní dopravy: jednotnosti, levnosti a jednoduchosti dopravy.

Poštou v dnešním slova smyslu rozumí se veřejný (státní) ústav k pravidelné dopravě zvěstí (zpráv) — primární úkol

pošty — a balíků, peněz, příp. i osob — sekunderní úkol pošty — jehož může používati každý za určitý poplatek. Poštou v užším slova smyslu vyrozumívá se pouze pošta listovní, sloužící výlučně dopravě zvěstí (zpráv). Plyne to ze skutečnosti, že právě organizovaná doprava zvěstí má nejvyšší národohospodářský význam. V té příčině nemá dnes pošta konkurenta.

Pošta není dopravní prostředek toho druhu, jako na př. železnice, silnice, vodní cesty a p. Pošta jest dle Kaizla »spíše organisátorem než vlastním strůjcem dopravy«. (Kaizl, Finanční věda str. 28.)

Skutečnost, že pošta k vlastní dopravě zásilek používá po nejvíce jiných dopravních prostředků, na př. železnic, není však na úkor její právní povaze (ve smyslu civilního práva) povozníka (transportéra). Není správným, mluvíti o poště jako o kvalifikovaném zasilateli (speditéru). O této věci blíže pojednávám v »Právní povaze smlouvy o pošt. dopravě« (časopis »Pošta, telegraf a telefon, 1922).

Pošta jest dnes ve výhradném provozování státním (státní monopol). V literatuře mluví se o poštovním (a podobně telegrafním a telefonním) regálu. Poštovním regálem vyrozumívá se výhradné právo státu zřizovati, spravovati a provozovati pošty. Dle Nawiaskyho jde tu o státní výhradu ku provozování ústavů, sloužících k vykonávání určitých dopravních výkonů. Slovem regále vyrozumívá se ve středověkém německém státním právu výsostné právo, panovníku vyhrazené. Poštovní regál byl jedním z řady různých regálů. Dnes o výsostném právu státu nemůže se při provozování pošt mluvíti (srovnej T. G. Gianini Trattalo i. d. p. str. 59 a n.). Stát, provozuje poštu, nevykonává tím nějaké vrchnostenské moci vůči občanům (což předpokládá každé výsostné právo). Srov. Eger-Gordan, Postrecht str. 9. Z toho nečiní výjimku tak zv. dopravní policie, která též k vlastnímu pojmu dopravy nepatří, jež dána jest tou skutečností, že doprava zasahuje dnes do různých, právně chráněných sfér občanů. Stát, provozuje poštovní ústav, neukládá poddaným jakýchkoli přímých imperativů.

V literatuře uváděná tak zv. »Anstaltsgewalt« zakládá se pouze na zvláštní povaze státního provozování moderních dopravních ústavů co ústavů veřejných, zájmům všech sloužících.

Podobně telegraf a telefon nachází se většinou ve výhradném provozování státním. Tak zvaný telegrafní a telefonní regál spočívá tu více na technické stránce: jde tu o státní výhradu k zřízení telegrafních a telefonních vedení (linek).³⁾

Hledíc k historickému významu pojmu regality, znamená též monopol státu k účelu vybírání určitých veřejných dávek. Dnes není třeba této formy k naznačeným úkolům, neboť možno stejně vybírat veřejné dávky (daně) i od soukromých podniků. Pro konstrukci státního monopolu dopravy zvěstí mluví jiné důvody, jež právě tkví ve veřejnoprávním významu těchto dopravních prostředků pro veškerenstvo. Regál náleží dobám, ve kterých vyvíjející se úkoly státu byly po větce identifikovány s prameny příjmů státních. To co dnes považováno jest za povinnost státu, býlo dříve osobním právem panovníkovým. V tom směru má dnes regál význam více historicko-právní. Rozhodujícím jest dnes pro státní regalisování dopravy zvěstí nikoli pramen příjmů, nýbrž pouze — veřejno-hospodářská povaha těchto příjmů: bude se jednati buď o poplatek neb úplatu po vzoru soukromého podnikatele. Ve všech ostatních případech jedná se o daň. Jdeť zásadně o tři druhy správní formy v dopravě, státem provozované. Jednak platí princip obecnosti (komunismu) též princip daňový, při kterém vydaje jakožto všeobecné státní náklady nalézají opět své úhrady ve všeobecných dávkách občanů — tedy v daních. — Jednak platí individualistický princip, dle něhož — po vzoru hospodářství soukromého — žádá se od jednotlivců za každé plnění zvláštní přiměřená úplata, takže přímo plyne státní pokladně i zisk, ovšem s výhradou (jež souvisí se státním provozováním), aby takovým ústavům ráz všeobecnosti byl zachován. Konečně setkáváme se s útvarem, kde pro

³⁾ Při použití poštovní a telegrafní dopravy se strany obecnstva platí tak zv. nucená doprava (»Kontrahierungszwang«), což jest korelatem státní výhrady této dopravy, příp. kde této není (ku př. u pošty balíkové), jest důsledkem povahy »veřejného ústavu« dotyčného dopravního prostředku. Naproti tomu u telefonu pozůstává nucená doprava pouze při jednotlivých hovorech (telefonní styk hovorový). Pro stálý poměr účastnický jest však povinnost státu k poskytnutí dopravy přímo odepřena. Důvod této anomalie jest hledati v nedostatečném ještě rozšíření telefonní sítě (srov. Nawiasky, Verwaltungsgerichtshof und rechthliche Natur des Verhältnisses zwischen Telephonanstalt u. Publikum).

zvláštní výkony obecného hospodářství hledati jest úhradu v »poplatech«. Sax užívá pro tyto tři útvary označení (terminus technicus): 1. princip obecného statku užitečného, 2. princip veřejného podniku a 3. princip veřejného ústavu či princip poplatkový. Kriteriem pro toto rozlišování jest dle Saxa rovnost, rovnoměrnost, či nerovnost používání toho kterého dopravního prostředku, jakož i způsob distribuce užítku, který dopravní prostředky jednotlivcům, případně veškerenstvu, skytají.

Kromě toho konstruuje Sax ještě tak zvaný státně regulovaný dopravní podnik, t. j. podnik soukromohospodářský, který vzhledem k účelu svému nemá býti ponechán vedení z hlediska čistě soukromohospodářského, nýbrž se zřetelem k zajištění opatření, kterých vyžaduje obecně-hospodářský jeho význam, podléhá určitým omezením nebo regulacím se strany státu. Rank užívá spec. pro železnice — ještě 4. formu správní, tak zvanou »Grundsatz der öffentlichen Gebarung«.

V dopravě zvěstí jeví se principy obecného statku užitečného a principy veřejného podniku jako extrémní směry, jež se tu nedají dnes aplikovati.

I pošta listovní — přes svoje rozšíření — není dosud naprosto stejnou mírou používána všemi třídami obyvatelstva. Tím méně již pošta povozná a rovněž tak není stejnoměrnosti v používání telegrafu a telefonu. Užívání dopravy zvěstí nemůže býti důvodně porovnáváno s užíváním na př. veřejných cest (silnic). Odstranění zvláštní úplaty za poskytnutí výkonů poštovního a telegrafního ústavu vedlo by k neekonomickému používání těchto dopravních prostředků. Toho důkazem jsou zkušenosti s osvobozením od porta. Zavedením známek došlo se k snadné a jednoduché formě placení poplatků, jež ani pošt. správě ani obecnstvu nějakých technických obtíží nemůže působiti.

S druhé strany nelze však ani princip veřejného podniku, který vrcholí ve fiskálním využití monopolu veřejných dopravních ústavů, beze všeho vztahovati na dopravu zvěstí. Fiskální správa dopravy zvěstí měla kdysi svoje odůvodnění, kdy byla při velikých nákladech doprava na větší vzdálenosti opravdu věcí luxusní. Třebas dnes telegrafu a spec. telefonu používají zvláště určité kruhy obchodní a průmyslové, přece by vysoké dopravní ceny značně poškozovaly také značně rozšířené kruhy hospodářsky slabších jednotlivců. Nesmí se zapomínati též na tu

okolnost, že obchod a průmysl slouží i zájmům všeobecným, takže by značné zatěžování dopravními cenami bylo v poslední řadě i přímo proti veřejnému zájmu. Forma správy, jež hledí po způsobu soukromohospodářském docílení určitého zisku, dána jest pouze tam, kde při slabé dosud intenzitě dopravní jde o zakládání nových linek, k čemuž bude sloužit právě docílený čistý výnos.⁴⁾ Samozřejmě jest dána tato forma správy také tam, kde se teprve tvoří i zakládá nový dopravní prostředek, případně kde jde o mimořádné náklady (na př. podmořský kabel). Všude, kde jde o dopravu rozšířenou, jak co do šířky (teritoria) tak co do hloubky (tříd občanských) a používanou, když ne zcela, tedy převážnou mírou stejnoměrně, dán jest princip poplatkový, kde na docílení čistého výnosu (podnikatelského) se přímo nereflektuje i spokojuje se pouze s bezpodmínečnou úhradou nákladů.

Úhrady nemají tu převyšovati souhrn veškerých nákladů a to jak nákladů zařizovacích (s příslušnou kvotou na zúročení a umořování zařizovacího kapitálu) tak i nákladů provozních: úhrada vyměřuje se pak v poplatcích nikoli od případu k případu, nýbrž celkově a dle jistého průměru.

Pošta listovní a částečně i telegraf vnitrozemský mají býti vzhledem k účelu i poslání svému v životě veřejném, spravovány zásadně dle principu poplatkového.⁵⁾ Na jistém přechodu ke správě veřejného podniku jest pošta balíková a telefon, ač jen potud, pokud nejsou tyto dopravní prostředky rozšířeny mezi široké vrstvy obyvatelstva, spec. kde se telefonní sítě, dosud nedostatečně rozvětvené, nově rozšiřují (investiční půjčky dopravní!) a posléze poštovní automobilový provoz; tu již jest přechod k správním formám železnic.

4) Tento výnos liší se však zásadně od soukromopodnikatelského zisku, ježto slouží státu pouze jako rezervní fond pro další budování dopravní sítě, a to i příp. za nepříznivých podmínek, kde by jinak soukromý podnikatel se vůbec neodvážil zaříditi provoz.

5) Dosáhne-li pošta listovní za určité správní období jistého mírného přebytku, používá se ho obyčejně ke krytí deficitu jiného příbuzného odvětví dopravy zvěstí, méně prosperujícího (ku př. pošty balíkové, jež neodůvodněně jest mnohdy spravována dle principu poplatkového). Jestliže by ovšem dosáhl přebytek značnější výše, překročí se ke snížení sazeb.

§ 2. Podstata poplatků v dopravě zvěstí.

Každý, kdo chce býti účasten dopravy zvěstí, musí zaplatiti předepsané poplatky, t. j. úplatu povahy veřejnoprávní za výkon dopravního ústavu.⁶⁾ Tento požadavek plyne z dnešní správní formy poštovního a telegrafního ústavu. Ježto pak tu jde o veřejný, všem přístupný dopravní ústav, jest nutno, aby bylo všem měřeno stejným loktem, tudíž aby stanoveny byly jednak poplatky pro všechny stejné, jednak aby nebylo poskytnuto těchto služeb nikomu, kdo nezaplatí předepsaných poplatků. Pouze zákon může z určitých veřejných důvodů poskytnouti úplné nebo částečné úlevy od placení poplatků. Na rozdíl od úplaty za soukromé služby, při níž nutno, má-li býti dosaženo soukromopodnikatelského zisku, přihlížeti ke všem cenotvorným složkám, zejména těm, jež in konkreto přímo i nepřímou mají vliv na výši příslušných nákladů, jest při poplatech zde projednávaných vzít za základ celkový náklad provozu, t. j. stanovit jakýsi příspěvek ke společné úhradě nákladů, generelních i speciálních. Vykazují tedy poplatky za dopravu zvěstí podobný ráz, jako poplatky finanční.

Označení »poštovní, telegrafní, příp. telefonní poplatky« vzato jest ze správní formy příslušného dopravního ústavu (princip poplatkový — a contr. princip veřejného podniku). Pro poštu jest speciální označení »porto«, související se zvláštním postavením tohoto dopravního prostředku.

Postrádá věcného důvodu, lišiti tyto poplatky od jiných finančních poplatků (a contr. daní). Poplatky za dopravu zvěstí jsou toliko speciálním druhem v soustavě poplatků vůbec (poplatky v oboru správy finanční, správy vojenské a zahraniční, správy soudní, vnitřní správy a správy národohospodářské); vykazují veškeré znaky poplatků, jakožto veřejných dávek, jež veřejné instituce ukládají jednotlivcům způsobem a mírou autoritativně stanovenou jako speciální příspěvky k úhradě veřejných

⁶⁾ Veřejnoprávní povaha pošt. poplatků vyplývá již z příslušných znění pošt. zákona. Není pak věcného důvodu, aby i telegrafní a telefonní poplatky byly jinak posuzovány. I o stanovení posléz uvedených poplatků rozhodují v prvé řadě veřejné zájmy. O právní povaze pošt., telegraf. a telefonních poplatků srov. spec. pojednání Otto Mayera a Nawiaskeyho (v jeho »Postrecht«).

zařízení (dopravních ústavů), jejichž výkony účastnění jednotlivci vyvolávají. V tom směru jest líšení Schallovo (*Die Gebühren v Schönberg Handbuch der politischen Oekonomie* str. 81) umělé a zbytečné.

Pojmem »tarif« jest rozuměti principiální rozhodování o konkrétních dopravních cenách. Tarifní system není projev subjektivní vůle nebo volného uvážení, nýbrž jest podroben národohospodářským »zákonům«. Dle toho jest tarif stanovením dopravních cen podle speciálních »cenových zákonů« v dopravnictví. Základem tarifu jest především sám dopravní výkon či vztah dopravovaného předmětu k výkonu dopravnímu a pak užitek, který dopravní výkon přináší tomu, kdo dopravy použije, či poměr užítku k oběti, pozůstávající v dopravní ceně. Souhrn zásad pro stanovení tarifů a praktické jejich použití v dopravnictví se zřetelem k hospodářským poměrům ve státě, tvoří tarifní politiku.

U soukromohospodářských podniků, tedy i u dopravních podniků toho druhu jest nejvyšším cílem při stanovení cen snaha docílití co možno nejvyššího čistého zisku. Jen výjimečně nastávají v tom směru omezení. Pokud jde o veřejné (státní) podniky dopravní, mezi něž patří též pošta, telegraf a telefon, rozhodují o stanovení tarifů — kromě zásad ryze ekonomických — též jiné vlivy, zejména veřejné zájmy.

Otázka, komu přísluší úprava poštovních sazeb, jest řešena v jednotlivých státech různým způsobem. Poštovní zákon z roku 1837 pověřuje v § 23 bez výhrady poštovní správu úpravou pošt. sazeb. V jiných zemích (ve Švýcarsku, Německu, Belgii) jsou vyhrazeny tyto dopravní poplatky, ovšem v různém rozsahu, zákonům.⁷⁾ Bude věci připravovaného nového poštovního zákona, aby k této otázce, zda totiž a příp. v jakém rozsahu přísluší stanovení pošt. poplatků cestě zákonné, zaujal definitivní stanovisko. Otázku tuto bude nutno řešiti jak teoreticky, tak i zvláště s ohledem na účelnost a vhodnost pro poštovní ústav.

Z uvedeného již monopolního postavení dopravních prostřed-

7) Zvláště při stanovení poplatků za dopravu zásilek, jež jsou předmětem státní výhrady dopravní, mluví věcné důvody (»ius cogens«) pro to, aby poplatky byly stanoveny zákonem. I když děje se tak nařízením, vykonává ve státech s parlamentní vládou (ku př. v Československu) veřejné mínění, projevené v parlamentu, značný vliv na stanovení poplatků za dopravu zvěstí.

ků zde projednávaných plyne i monopolní charakter dopravních cen,⁸⁾ tedy jednostranné jejich stanovení. Uživatelé musí se těmto cenám podrobiti, ovšem poněvadž jde o státní instituci, může se tu veřejné mínění uplatniti. Požadavek všeobecné platnosti byl zejména v dřívějších dobách prolomen četnými osvobozeními od poštovního, které pro sebe reklamovaly různé korporace a ústavy. Nyní omezeno osvobození od poštovního pouze na korespondenci státní příp. korespondence veřejného rázu. Omezení osvobození od porta na míru nejmenší jest tendencí přítomné doby. Vždy však platí, že osvobození, úplné nebo částečné, od poštovních příp. telegrafních poplatků, nebo poskytnutí sazebních výhod neb úlev, může stanoviti opět jen zákon.

Kromě poplatků za vlastní použití služeb poštovního a telegrafního (telefonního) ústavu jsou strany povinny zaplatiti veškeré výdaje, k nimž dá podnět doprava zásilek, o něž běží, na př. clo, potravní daň, nová uzavírka zásilek, výdaje za zařízení hlavní neb vedlejší telefonní stanice a pod.

Stanoviti dobu a způsob placení poplatků přísluší, jak ostatně z povahy věci nutně vyplývá, pošt. a telegr. správě. Rovněž stanoví poštovní a telegrafní správa, pokud lze přesunouti odesílateli zaplacení poplatků na příjemce. V zásadě může nastati povinnost zaplacení poplatků při podání nebo při doručení zásilek. Jde-li o obyčejný výkon dopravního ústavu, platí se obyčejné poplatky. K poplatkům za zvláštní služby náležejí zejména poplatky spěšnostní, rekomandační, pojistné, poplatky za proclívání, uschování, návěstění, poplatky za různé dispozice odesílatele nebo příjemce během dopravy, poplatky reklamační, poplatky za zařízení hlavní neb vedlejší stanice telefonní, poplatky za kolacionování telegramů a pod.

Nesporně jsou nejčtetnější listovní zásilky bez udání ceny. Proto jest důležitým stanovení jejich sazbami, jež by odpovídaly nejširším vrstvám, těchto zásilek používajícím.

Požadavek levnosti pošt. sazeb jest skutečně teprve od

⁸⁾ Slova »dopravní ceny« jest tu používáno pro označení úplaty za dopravní výkon v nejširším pojetí, arcí jakožto úplaty rázu veřejného. Pojem »poplatek« jest terminus technicus pro speciální druh úplaty za dopravní výkon, tedy pojem užší. Se zřetelem k vymezení tohoto pojmu bude použito obou označení i promiskne tam, kde bude jednáno povšechně o placení za dopravu se strany obecnstva.

dob novějších, v důsledku zmíněné již reformy Hillovy. Ovšem vyznačují různé druhy poštovních sazeb navzájem odchylky od stanovení cen dle druhu dopravovaného předmětu. Jednotnost porta bez ohledu na vzdálenost, a — pokud jde o váhu — diferencování jeho pouze na několik málo stupňů, vystupují v plné míře u psaní a tiskopisů. V té příčině jest důležitým momentem právě pro stanovení jednotnosti poštovního h r o m a d n o s t d o p r a v y. Přece osvědčila se na konec Hillova reforma, totiž přilákati nízkou a jednotnou sazbou velikou frekvenci v dopravě..

Jednotná nízká porta listovní jsou dnes postulátem národohospodářským i finančním.⁹⁾ Také při dopravě balíků, a to především do určité nízké váhy (obyčejně do 5 kg, tak zv. collis postaux) upustilo se časem od lišení cen dopravních dle vzdálenosti; u ostatních balíků byl systém sazby pásmové a odstupňování poplatků podle váhy. Rozlišování mezi balíky («malými» a ostatními) vedlo k obcházení se strany obecnstva: místo jedné větší zásilky bylo dopravováno více menších, čímž se uspořilo na poštovním. Proto upuštěno v posledních dobách v některých státech od rozlišování sazeb za dopravu balíků dle vzdálenosti.

Po několika etapách došlo se též u telegrafu k principu jednotnosti tarifů. Ukázalo se, že náklady, spojené s vedením («Streckenkosten») jsou u telegrafní dopravy značně nižší než náklady s vlastním expedováním a doručováním telegrafních depeší, tak zv. náklady staniční («Stationskosten»). Jinak tomu je — vzhledem k zvláštnímu rázu příslušných nákladů — u podmořského kabelu a u bezdrátové telegrafie, pokud jest v počátečním vývoji.

Pro vlastní stanovení cen za dopravu telegrafní přichází v úvahu zvláště nestejnorné užívání jeho rozličnými třídami hospodářskými; to vzíti jest na zřetel i při telefonních tarifech. Tu však — pokud jde o vzdálenost — bude poukázati na rozdíl

⁹⁾ Že příliš vysoké sazby poštovní konec konců nejsou ani příznivy pro státní finance, ukazuje skutečnost, že značné zvýšení pošt. tarifů provází zároveň podloudné obcházení placení porta, jevíci se zejména v tom, že se jednak používá jiných prostředků k dopravě listovní, jednak i podávány jsou zásilky ve velkém k dopravě v tuzemsku za hranicemi, ve státu, kde jsou sazební podmínky příznivější. Jakmile naznačené zjevy se vyskytují ve větším rozměru, jest to známkou nezdravé a povážlivé tarifní politiky státu.

mezi dopravou místní a dopravou dálkovou: při posléz uvedené stoupají ceny progresivně se vzdáleností.

U telefonu vystupuje ještě speciální vlastnost, jež má indirektně vliv i na stanovení cen: telefon může býti in konkréto použit pouze od jednoho hovořícího. Hromadnost dopravy, jaká je možná ještě u telegrafu, nemůže se tu uplatňovati. To má v důsledku značné omezení Saxova «relativního maxima intenzity dopravní». Pro bezdrátovou telefonní dopravu platí totéž co pro bezdrát. telegraf.

Poznámka: U poštovní dopravy osob nastává i tam, kde silně rozvětvená síť dopravní umožňuje jednotnost sazeb, specifikace cen za dopravu, kde jde o zvláštní výlohy. Stanovení dopravních cen bude se tu řídit v principu dle zásad pro osobní dopravu vůbec (na př. železniční) i bude ceny odstupňovati dle poskytnuté hodnoty dopravního výkonu.

§ 3. Zásady pro stanovení výše poštovních a telegrafních (telefonních) poplatků.¹⁰⁾

System tarifní u dopravy zvěstí souvisí se způsobem její správy, shora již naznačeným, v tom směru, že buď snaha po docílení určitého výnosu má vliv na tvoření dopravních cen, nebo tato ustupuje i jiným účelům státní správy. Tedy buď obecný zákon cenový se plně uplatňuje, nebo nastávají úchytky od něho vlivem jiných, z části i mimo národohospodářské nebo finanční pole se nacházejících momentů. Zda ten který z obou směrů má se in konkréto uplatniti, závisí podle druhu dopravního prostředku. Pro tarify dopravy zvěstí přicházejí dle řečeného v úvahu: jednak náklady s dopravou spojené, dle nichž se pak řídí cenový zákon v dopravě zvěstí, jednak hodnocení výkonů pro uživatele, jakož i frekvence a veřejný (celostátní) význam této dopravy.

¹⁰⁾ Podotknouti třeba, že »zásady pro stanovení tarifů« neznamají snad absolutní měřítko, podle něhož jest v konkrétním případě určiti tarify. Žádná teorie nemůže tu stanoviti pevná pravidla. Otázka ta jest do jisté míry quaestio facti. Řešení její spočívá především na zkušenosti. Proto i tak zv. zásady, jež tu přicházejí v úvahu, vznikly empirickou cestou a jako takové třeba je posuzovati (srov. Dr. Krakauer: »Ueber der gerechten Preis für Eisenbahnleistungen, str. 33).

A. Náklady dopravy zvěstí.

Sporno je v literatuře národohospodářské vymezení a rozsah pojmu tak zv. svéstojných nákladů. Setkáváme se tu hlavně s dvojím názorem. Dle jednoho rozumí se jimi výdaje, způsobené provozováním dotyčného dopravního ústavu, jakož i vydržováním příslušných zařízení dopravních prostředků. Dle druhého čítají se sem kromě uvedeného též výdaje, jež nutny jsou na zúročení, umořování i zdanění kapitálu zařizovacího.

Zastánci prvního názoru poukazují hlavně na tu okolnost, že celková suma na umořování a zúrokování zařizovacího kapitálu nedá se ciferně stanoviti, tím spíše na jednotlivé dopravní výkony rozdělit, jedná se tudíž o pojem labilní, nejistý, měnící se rok od roku podle celkové hospodářské situace. K zastáncům tohoto názoru patří — mimo jiné — zvláště Weichs-Glon (srov. jeho spis »Das finanzielle u. sociale Wesen d. modernen Verkehrsmittel str. 193 a n.). Dle něho má tarifní system v dopravě tendenci docílití nejvyššího výnosu. Tam, kde jest to přípustno (z ohledů veřejnoprávních) i užitečno, docíliti vysokých jednotek sazebních, děje se stanovení těchto bez ohledu na příslušnou kvotu umořovací a zúrokovací, ba i bez ohledu na svéstojné náklady vůbec; pakli však nutno snížit sazby až k výměře, blížíci se vlastním nákladům, děje se tak opět z důvodu samostatného, docíliti totiž při malých dopravních cenách širokého pole odbytu (na tom zakládá se též Hillova reforma). Svéstojnými náklady rozumějí se dle W. G. pouze ony, jež nutny jsou pro provoz, správu i obnovování příslušných dopravních zařízení, a jež musí býti nahrazovány, pakli nemá dojíti event. i k zastavení provozu dopravy; kvota na umořování a zúrokování kapitálu zařizovacího nemá s nimi ničeho společného.

Pro dopravu vůbec, spec. též dopravu zvěstí, nutno však čítati přímo k svéstojným nákladům nejen běžné náklady na vlastní provoz, nýbrž i kvotu na umořování a zúrokování zařizovacího kapitálu, uloženého v budovách, vozivu atd.¹¹⁾

¹¹⁾ Názor, že při stanovení nákladů nutno počítati se zúrokováním a umořováním zařizovacího nákladu, zastávají zejména: v. d. Borgh, Cohn, Rank, Sax, Schmoller, Ulrich a j. Wagner, Roscher a Kaizl stojí na stanovisku, že třeba zúrokování, a eventuelně i umořování kapitálu. Schäffle mluví pouze o nutnosti zúrokování zařizovacího kapitálu.

Svéstojné náklady dopravního výkonu pozůstávají dle správného názoru z určité částky nákladů, potřebných pro zúrokování i amortisaci kapitálu zařizovacího, který zvláště za dnešních dob jest velmi značný — a sice tak dlouho, dokud potřeba amortisace a zúrokování kapitálu jest dána — jakož i z části nákladů, potřebných pro správu i provoz dopravy. Náklady na zúročení a umořování zařizovacího kapitálu vyskytují se za všech okolností, i nejsou v tom směru odvisly od míry intenzity dopravy (pouze nepřímou působí v tom směru intenzita: klesání míry úrokové zmenšuje ceteris paribus příslušnou kvotu). Ježto ovšem každý dopravní výkon participuje na všech nákladech, jest přirozeným důsledkem, že čím větší počet těchto aktů, tím jest menší příslušná kvota. Rozhodny pak jsou tu úroky, jež jest skutečně platiti za kapitál, cestou kreditu získaný. Způsob a míra, kterými se zúrokování i amortisace kapitálu děje, jeví se jinak tam, kde jde o princip poplatkový, a jinak opět kde jde o princip podnikatelský v dopravě.

Náklady, s dopravou zvěstí spojené, možno hledíc k technické stránce těchto dopravních prostředků tříditi na náklady manipulační, spojené se sbíráním i rozdělováním dopravních zásilek mezi konečnými body dopravními (stanicemi) — u dopravy elektrickým proudem rozumí se tu veškerá zařízení ve stanici odesílající a přijímající — a náklady spojené s vlastním dopravením depeše (srovnej Sax, Transport und Kommunikationswesen v Schönberg, Handbuch d. polit. Oekonomie, str. 477 a n. Ve své »Allgemeine Verkehrslehre« označuje Sax první druh nákladů »Staniční náklady« — »Stationskosten«, druhý »traťové« — »Streckenkosten«). Z povšechného hlediska národohospodářského jest v dopravě zvěstí — jako v dopravě vůbec — rozeznáváti mezi náklady všeobecnými a náklady zvláštními (prve uvedené dva druhy mohou míti buď ráz nákladů všeobecných nebo nákladů zvláštních).

Náklady všeobecnými jest pak rozuměti ona vydání hospodářských statků, která jsou přivoděna nikoli jednotlivým, samostatným aktem, nýbrž v důsledku celkové, vždy se naskytající potřeby dopravy. Náklady zvláštní vystupují v dopravě též jako kvota potřebného výdaje pro jednotlivé dopravní výkony — dojdeme k nim rozdělením nákladů všeobecných na jednotlivé akty — i jsou v tom směru zvány v theorii též náklady dílčími (»An-

teilkosten« — srov. Sax Allgemeine Verkehrslehre str. 76 a n.). Pro dílejší náklady jest rozhodující počet dopravních výkonů. To vyplývá logicky z toho, že vznikají z rozdělení celkových nákladů na jednotlivé části.

Z jiného hlediska rozeznávají se náklady kapitálové a náklady provozní, dle druhu kapitálu, potřebného pro zařízení i udržování provozu. Kapitálovými zovou se náklady stálého kapitálu v tom kterém dopravním prostředku uloženého. Poněvadž pak potřebuje kapitál u dopravy časem obnovování resp. zúrokování, připadá sem i kvota na obnovení nebo zúročení kapitálu. Náklady provozní liší se v theorii opět na relativní provozní náklady a absolutní provozní náklady. Shora uvedené náklady staniční a traťové jsou dle Saxa druhy nákladů provozních. Proti tomuto názoru jest vysloviti pochybnost. Neboť není příčiny, proč by na př. náklady se zařízeními pro expedování zásilek spojené nemohly míti též charakter nákladů kapitálových.

Náklady kapitálové jsou tudíž jednak náklady zařizovací, jednak náklady s obnovováním nebo zúrokováním kapitálu spojené. K těmto nákladům připojují se nutně náklady osobní, t. j. náklady na potřebný personál k výkonu, dozoru i vedení dopravy. Bývají pak tyto náklady spojovány s kapitálovými náklady v jedny, shora uvedené »všeobecné náklady dopravní«.

P o z n.: Rozlišování mezi náklady pevnými a pohyblivými jest spíše pouze nominelní, pojmově však se neliší od třídění nákladů kapitálových a provozních.

B. Vliv nákladů na dopravní ceny.

Pokud jde o kapitál zařizovací, setkáváme se se zjevem, že výměra jeho není paralelní — alespoň pro kratší údobí — s intenzitou dopravy. Jednak přichází tu v úvahu doba rozvoje i nejjisté budoucnosti, »doba na zkoušku«, jednak uplatňuje se tu národohospodářský zjev, v theorii zvaný »maxima relativní intensity« (srov. Sax, Allg. Verkehrslehre str. 79 a n.), jeví se totiž jistá dolní hranice minimální dopravní intensity, vyžadující určitých zařízení, a mez horní, až kam dostačuje toto zařízení pro rostoucí dopravu. Jde-li pak intenzita, t. j. množství výkonů dopravy, přes tuto mez, jest třeba opět nových zařízení (částečně rozšíření stávajících zařízení), tudíž nových výdajů kapitálu,

čímž vzrůstá úhrnný stav celkových nákladů, který pak se udržuje při této výši až do dosažení nejbližší relativní intenzity dopravní. Stoupání intenzity dopravy jeví tudíž vliv na náklady v mezích právě naznačených.

Náklady kapitálu zařizovacího souvisejí především s technickou správou dopravních prostředků. Čím dokonalejší jest dopravní prostředek, tím dána jest i možnost větší intenzity dopravy — tudíž menších speciálních nákladů.

Zdokonalení technická mají dále vliv na provozní náklady, a to ve směru pro tyto příznivém. Posléz zdokonalení technické zvyšuje upotřebitelnost příslušného materiálu, čímž se zmenšuje kvota obnovovací. Stoupaním intenzity dopravní — jako vůbec stoupaním intenzity hospodářské — klesá úroková míra. Tím umožněno dosaditi větší kapitál do zařízení.

Výše nákladů jest směrodatnou pro výnosnost (rentabilitu) příslušného dopravního prostředku. Kde výnos kryje se s náklady anebo docíleno pouze nepatrného přebytku k zajištění určitého »reservního fondu«, jehož se použije ke zdokonalení dopravy, setkáváme se s provedením vlastního správního principu poplatkového. Tak tomu jest u pošty listovní. Pokud jde o telegraf a telefon, nedá se i při zásadě veřejného podniku v době zakládání příslušných vedení vlastní výnosnost měřiti, ba ani konstatovati. Vysoké náklady zařizovací, zejména v dobách dřívějších, pohlcovaly čisté výnosy těchto dopravních prostředků anebo byly tyto opět používány jako zařizovací kapitál k účelu rozšíření dopravní sítě, takže nutno bylo od event. docíleného čistého výnosu opět tyto nové náklady odečísti. U privátního podnikání bylo by ovšem — vzhledem k jeho povaze — nutno vždy počítati s určitým čistým výnosem (podnikatelským ziskem) kromě zúrokování zařizovacího kapitálu a příslušných dividend. Tak vykazovala dle Kniese (Telegraf str. 148 a n.) velická anglická soukromá společnost »Elektrik. Telegraph. Company« v Londýně v r. 1854: 4652 angl. mil linek telegrafních a 25.233 mil drátového vedení, pro něž bylo 374 stanic a 1152 úředníků, s úročeným kapitálem 480.000 liber sterlinků. Výdaje v prvním půlletí 1854 obnášely 45.091 — za celý rok 90.182 — příjmy 61.215 — za celý rok 122.430 —, čisté příjmy 16.124 — 32.248 — což odpovídá 7% ročnímu zúrokování zařizovacího kapitálu (dříve pouze 4%, časem docíleno 6%, 6¹/₂% až 7%). Ve skutečnosti však se rentoval

v Anglii telegraf ještě výše! Neboť Londýnská společnost měla sice zařizovacího kapitálu per 480.000 liber ster., z čehož bylo však 255.447 l. co rezervní fond. Efektivně bylo tedy v použití pouze 224.553 liber, pro něž se jeví onen docílený čistý zisk pololetně per 16.124 l., tudíž roční zúrokování téměř $14\frac{1}{5}\%$! Hlavní položku nadzemního vedení činil drát. Při tom rozmnožení vedení mělo vždy za následek zmenšení nákladu 1 míle vedení, poněvadž náklad pro zařízení staničních budov a sloupů, jež mohou 6 vedoucích linek stejně dobře nésti jako 1, téměř zcela pro další rozšíření sítě dopravní odpadal. Že po převzetí telegrafu státem (totéž mutatis mutandis u telefonu!) celková výnosnost poklesla, toho příčinou jsou jednak rozšíření délky vedení a dopravní sítě vůbec (i do krajin dříve zanedbávaných vzhledem k pravděpodobné menší frekvenci), jednak paralelně s tím jdoucí rozmnožení úřednického personálu. To vše mělo v zápětí zvýšení výdajů, jež nutně pohltily event. zvýšený příjem, z rozšíření dopravy plynoucí. Současně bylo nutno i zvýšiti počet stanic, a sice úměrně dle počtu obyvatelstva. Byly pak stanice, které poskytovaly nadprůměrný výnos, a opět stanice, jichž výnos nestačil ani ku krytí svéstojných nákladů. Zásadě veřejného provozu odporovalo by vypustiti tyto stanice z dopravní sítě.

Zvláštní postavení zaujímá do jisté míry pošta balíková. Při stanovení nákladů nutno zde vzíti zřetel zejména k tomu, že výkony železnic, obstarávajících pošť, jak známo, bezplatně, nebo jen za poměrně nepatrný příspěvek, dopravu jejich záselek, připadají z největší části právě na tuto dopravu (srov. Haass, Weltpostverein und Einheitsporto str. 146.) Ceny za tuto dopravu musily by se radikálně změnit, kdyby byla pošta nucena železnicí hraditi plnou náhradu příslušných nákladů. Pokud se týče speciálního pojednání o svéstojných nákladech této dopravy, odkazuji na výstižný spis Haasse o této věci »die Post und der Charakter ihrer Einkünfte«. Zde bylo by jen poukázati na jistou nesrovnalost, pokud se týče výměry tarifů za tak zv. malé balíky, vůči tarifům za balíky ostatní. Jisto jest, že na př. přeprava 10 balíků po 5 kg jest spojena pro poštu s větším nákladovým zatížením, než přeprava 1 balíku o váze 50 kg (srov. v. d. Borght, das Verkehrswesen, str. 622). Vůbec jest v teorii právem poukázáno na neodůvodněný názor, jako by pošta balíková nemusila plně krýti svoje svéstojné náklady. Jest

za všech okolností třeba, pokud se svéstojných nákladů týče — nehledě ani k účelu a významu příslušné dopravy — rozlišovati mezi poštou listovní a poštou balíkovou, a při výměře tarifů posléz uvedené dopravy plně přihlížeti, odpovídá-li stanovená cena svéstojným nákladům.

Na tomto místě bylo by se zmíniti, že výdaje na personál tvoří u dopravy zvěstí převážnou položku. Podle rakouské poštovní statistiky z r. 1913 obnášely osobní výdaje 112,581.737 K, věcné výdaje 58,027.462 K, t. j. poměr 66% ku 34%. Podle rozpočtu na r. 1921 v českoslov. republice včetně Podkarpatské Rusi bylo zaměstnaných lidí u pošty skoro 38.000 (Koloušek, Národní hospodářství, díl III., str. 170). Podobně jest tomu u telegrafu a telefonu. Nesporně soukromý provoz pracuje s nižšími osobními náklady než provoz státní, ale i tu prevaluji osobní náklady. Z toho vysvítá důležitost ekonomické organizace služby a zvláště účelného využití pracovních sil. Správa dopravních ústavů má býti netoliko jednotná (centralisovaná), nýbrž i pokud možno jednoduchá. Co brzdí zdravý vývoj státní správy dopravy, jest přílišná komplikovanost, ztrnulost a těžkopádnost, co bývá označováno běžně »byrokratismem« státní správy. Zbytečné vázání na řadu předpisů, mnohdy neodpovídajících duchu doby, veliká instanční cesta i nesamostatnost rozhodování často i v méně důležitých věcech zeslabují výkonnost i pružnost jednotlivých úředníků. Též jinak nutná revize a kontrola má býti na nejnütnější míru omezena. Důležitá jest účelná distribuce pracovních sil podle významu jednotlivých služeben. K tomu vedla kombinace jednotlivých odvětví dopravních a soustředění jich v jedněch vedoucích rukou. Proto jest v moderních státech jednotná správa poštovní, telegrafní i telefonní služby.

C. »Cenový zákon« v dopravě zvěstí.

Utváření se poměrů nákladových má pro dopravu zvěstí, zejména pokud jde o stanovení dopravních cen, speciální význam. Zde setkáváme se se zajímavým národohospodářským zjevem, který charakterisuje právě dopravu (a contrario produkce statků) totiž v působení dopravních cen na náklady. Jisto je, že výše cen za dopravní výkony má v určitých mezích vliv na intenzitu dopravní. Jak bylo již naznačeno, jest v dopravě snaha, vyšší in-

tensitou zmenšovati — v určitých mezích — náklady. Než na počet dopravních výkonů vykonávají opět vliv ceny dopravní. Snižením cen docílí se v jistém směru zesílení intenzity dopravy, čímž se zároveň paralelně docílí snížení nákladů, a sice potud, pokud není snížena výkonnost dopravního zařízení. Tudíž mutatis mutandis v dopravě neurčují pouze náklady ceny, nýbrž naopak též samy dopravní ceny určují náklady (jinak při produkci statků určují primérně náklady cenu vyrobených věcí, srov. Sax, Allgemeine Verkehrslehre, str. 90 a n.). Rostoucí frekvence dopravy zmenšuje dopravní náklady, a naopak zmenšení tarifů přivolává zvýšenou dopravu (poptávku), a sice s počátku (přejítí od vysokých sazeb k nízkým) značně velikou; další snižování sazeb nemá proporcionelního účinku na zvýšení dopravy, až přijdeme dle Saxa (Verkehrsmittel, I. díl, str. 95) k bodu, kde snížení sazeb nejeví již účinku na zvýšení poptávky. To platí všeobecně o dopravě vůbec, arci u jednotlivých druhů dopravy různě. Tento »zákon«, jehož dojdeme cestou empirickou, doznává ovšem v konkrétním životě leckterých změn. Pokud se týče vlivu dopravních cen v dopravě zvěstí, jest uvéstí toto: Nesporně znamená i tu snižování cen v jistém směru zdokonalování dopravních prostředků. Z toho důvodu příznávala se generelně tomuto zjevu všeobecná platnost a hledělo se provéstí jej do důsledků. Stanovena některými autory zásada, že jedině snižování dopravních cen, pokud se týče docílení úplné přístupnosti dopravních prostředků nejširším třídám občanským, jest primerní podmínkou pro dopravní a tarifní politiku státu. Od nejkrajnějšího názoru o bezplatnosti dopravy a úhradě nákladů v daních budíž tu abstrahováno.

Jak již naznačeno, snižování cen jeví se ve zvýšené poptávce se strany uživatelů dopravních výkonů, zejména při náhlém snížení cen dopravních jest poptávka velmi značná. Bylo též poukázáno, že při dalších snižováních cen ponenáhlu poptávky ubývá. V dopravě zvěstí jeví se však — na rozdíl od jiných dopravních prostředků — z n a č n á s c h o p n o s t r o z p ě t í p o p t á v e k vlivem přirozené povahy příslušné potřeby, jíž dále s rozvojem ostatních dopravních prostředků zvěstí ještě přibývá. To platí především o poště listovní, jež stala se časem denní potřebou, rozšířenou mezi všechny vrstvy obyvatelstva, u níž, pokud možno, nejnížší úplata za dopravní výkony (porto) jest postulátem

nejen národohospodářským, nýbrž i sociálně politickým. Podobně frekvence telegrafní dopravy zaujala v posledních dobách vedle listovní pošty důležité místo. Pro určité zvěsti, jež vyžadují zvláštní rychlosti dopravy, pak platí, že každé zmenšení rozdílu mezi poplatky poštovními a telegrafními zajišťuje telegrafu onu část příslušné korespondence (Knies, Telegraph, str. 173 a n.). V té míře, v jaké doznávají ceny za telegrafní dopravu snížení, přibývá telegrafu dopravních výkonů. A telegrafu opět odnímá — a to v posledních desetiletí značnou mírou — dopravu určitých zpráv telefon. Tu jedná se po výtce o taková sdělení, jež mají býti dopravena netoliko rychle, nýbrž i spolehlivě (hovor na rozdíl od depeše), kde — sit venia verbo — osobní rozhovor zajišťuje okamžitost v rozhodování (uzavírání smluv telefonicky).

V ý z n a m v š e o b e c n ě h o u ž í v á n í toho kterého dopravního prostředku zvěsti, který určuje též — mimo jiné vlivy — výši tarifů (jak bylo již uvedeno, mají v dopravě zvěsti na výši tarifů vliv i neekonomické momenty), jest jakýmsi přirozeným regulátorem zmíněného »cenového zákona« v dopravě zvěsti. V dopravě osob naopak jeví se menší rozpětí nabídky v důsledku snížení cen dopravních, neboť uspokojení potřeb tu dříve nastává. Tomu neodporuje zjev, z dob válečných známý, že i při zvýšení tarifů dopravních poptávky po dopravě neubývalo, nýbrž přibývalo. To bylo důsledkem abnormálních poměrů hospodářských, vyvolaných všeobecnou nejistotou i snahou po přítomném zajištění existenčních potřeb, třebas »do zásoby«.

Ve všech případech, zde projednávaných, počítáno jest s cenami za dopravu v mezích národohospodářské i finanční možnosti podnikatele dopravy (státu), se zásadou speciální úplaty za dopravní výkony, i abstrahuje se, jak podotknuto, od teorií o bezplatném nebo jen za minimální úplatu používání dopravních prostředků (zásady komunismu). Rovněž uplatňuje se »cenový zákon« v dopravě zvěsti různě dle stadií vývoje. Aplikovati bez dalšího zásady telegrafu na bezdrátovou telegrafii bylo by stejně nepřipustné i národohospodářsky neoprávněné, jako kdysi překotné snížení porta i pod náklady světoznámé. Pro zdravou dopravní politiku jest za daných poměrů nejlepším postulátem docílit, dokud jest to v zájmu podnikatele, pokud možno nízkých cen. Výše nákladů jest tu mezi, pod kterou nebude lze při snižo-

vání cen — vyjímajíc málo případů — jíti. Jistý stupeň intenzity dopravy zaručuje jistý výnos. Je-li snižování dopravních cen takové, že není ani oné míry výnosu, nutné ke krytí nákladů, dosaženo, aby dopravní ústav byl soběstačný, ba dotyčný ústav pracovati musí s deficitem, jest to příznakem nezdravé, národohospodářsky škodlivé dopravní politiky.

D. *Vliv veřejného zájmu a frekvence dopravy na stanovení tarifů.*

Výnosnost dopravy zvěstí, státem provozované, jest dále do jisté míry regulována významem, jaký tato doprava má pro veškerenstvo. Význam tento jest pak i v konkrétních případech vedle výše nákladů rozhodující, až ku které nejnižší hranici možno při výměře sazeb sestoupiti. Pokud jde o jednotlivé druhy dopravy zvěstí, budiž uvedeno následující:

I. Používání pošty neb některého poštovního odvětví jest jen částečně omezeno na určité třídy obyvatelstva případně na určité kraje. Tu jest odůvodněna výměra dopravních cen přímo dle skutečné hospodářské hodnoty, jež dopravní výkony pošty mají pro jejich uživatele (zásada veřejného podniku). Za dnešních dob jest stanovení sazeb dle této zásady namnoze dáno u pošty povozné. Tato — na rozdíl od pošty listovní — nedoznala tak všeobecného a stejnoměrného užívání a význam její, národohospodářský, kulturní a sociální, není toho druhu jako význam pošty listovní. Výjimku tvoří částečně zásilkky drobnější tvořící přechod od pošty listovní k poště povozné (malé poštovní balíky »colis postaux«). Srov. však též, co bylo o těchto zásilkách uvedeno v odd. B.

II. Používání pošty jest všeobecné, třebas ne vždy stejnoměrné. Tu jest odůvodněno snížení sazeb až do té míry, že výtěžek kryje pouze svěstojné náklady dopravní (rozsahu již vylíčeného), event. tyto o něco převyšuje. Tento přebytek může sloužiti k úhradě deficitu z dřívějších dob. Jímak jeví se co daň (poplatek — preacipuum daně).

Zásada poplatková, potud modifikovaná, že výtěžek nestačí ani na úhradu svěstojných nákladů, kde vzniklý schodek hradí se příplatkem ze všeobecných daní (správa příplatková), předpokládá ovšem netoliko rozšíření v užívání pošty, nýbrž i do jisté

míry stejnoměrnost tohoto, což opět může se předpokládati u státu, kde se dá konstatovati určitá výše průměrného vzdělání veškerého obyvatelstva, jistá stejnoměrnost osobních a právních poměrů a ne veliký rozdíl hospodářský mezi jednotlivými třídami společenskými.

III. Konečně jest pošta považována za obecně užitný statek, čímž se dochází k požadavku úplného odstranění úplaty za používání pošty. Tento požadavek, zajisté radikální, není pro dnešní poměry vůbec praktický. Předpokládal by pak tento systém absolutní stejné používání pošty všemi příslušníky státu a zdanění všech přesně dle jich hospodářské síly.

IV. Používání telegrafu i telefonu a tedy i jejich význam, jeví i dnes speciálně oproti poště listovní nestejnoměrnost v rozličných hospodářských třídách obyvatelstva. Tu opět vysvítá rozdíl v užívání tuzemské a cizozemské dopravy. Dopravní výkony telegrafu a telefonu slouží převážnou mírou určitým třídám, a to hlavně hospodářsky dobře situovaným. Speciálně obchod a průmysl přichází tu v úvahu. Tyto třídy ovšem dovolávají se nepřímého užítku, jehož se zlevněním příslušných sazeb prý dostává veškerenstvu. Než přes to jde tu po výtce o zájem určitých tříd (s podobným zjevem setkáváme se u železnic, kde zejména v dřívější době poukazovalo se nesporně tendenčně na užitek, jaký rozvětvená síť železniční přináší i do odlehklých samot a chatrčí). Že za dnešních poměrů bez intensivní dopravy zvěsti není národohospodářský rozvoj národa myslitelným, jest důsledkem změněných poměrů. Vývoj dnešní spěje, pokud jest to možno, k největšímu rozvinutí dopravních prostředků, a vyšší zájmy všeobecného významu zatlačily dřívější fiskální pojmání dopravnictví.

Z toho ale nevyplývá, že by i bezmyšlenkovitě snižování tarifů u těch dopravních prostředků, které přece jen slouží v první řadě určitým vrstvám, nikoli snad jedině veřejnému zájmu, bylo postulátem národohospodářským. Správně podotýká Cohn (*Finanzwissenschaft*, str. 609), že jest tu týž omyl, jako když se zaměňuje jednostranný zájem určitých tříd společenských, zejména velkoobchodu a průmyslu se zájmem veškerenstva, neboť pokroky ve zlevnění tarifu telegrafu a telefonu jeví se v první řadě co triumf uvedeného jednostranného zájmu, nikoli zájmu veškerenstva. Může-li někdo — praví Cohn — za několik marek z Ně-

mecka do Anglie telefonovati (místo dřívějších tolika dolarů), poskytuje se tím bursám v Hamburku, Berlíně a p., případně nikoli malému množství zámožných rodin příjemný dar. Užitek však, jež má z toho hospodářství národa, jest dílem velice nepřímým, dílem problematickým, ba slouží dle Cohna značně rozšířená doprava telegrafní přímo i účelům zcela zbytečným. Toto tvrzení jest ovšem — vzhledem k dnešním poměrům — bráti cum grano salis. Nicméně jest v něm dosti pravdy i vzhledem k nynějším poměrům.

V dobách dřívějších bylo užívání telegrafu jednotlivci ztíženo příliš vysokými sazbami. Nebylo to však vlivem snad velkého kapitálu zařizovacího. V zemích státního telegrafního provozu dá se tento zjev vysvětliti tím, že privátní korespondence byla dopravována pouze mizivou mírou a bylo též jen nepatrné množství příslušných zařízení k telegrafní dopravě, značně rostoucí poptávce nikterak nevystačující. Soukromé společnosti snažily se docílit vysokými sazbami co největšího zisku — v tom byly do jisté míry podporovány monopolním svým postavením — a teprve zakládáním nových konkurečních linek jiných společností byly nuceny snížit sazby. Po převzetí telegrafu do státního provozování byly sice sazby — oproti době soukromého provozování — značně sníženy, záhy však stal se celý podnik pasivní i bylo třeba hledati nové směrnice pro tarifní politiku. Podotknouti však sluší, že telegraf i telefon ukázaly se časem jako podnikání, jež se dá, předpokládajíc vhodnou správu, rentovati. Kapitál zařizovací není — u porovnání s kapitálem jiných velikých dopravních podniků, ku př. železnic — tak značný. Přispěly k tomu arci v prvé řadě vynálezy na poli technickém. K ilustrování dřívějšího stavu, kdy náklad na zařízení činil příslušnou dopravu věci opravdu luxusní, bylo by uvéstí, že v roce 1849 stála jednoduchá depeše z Berlína do Cách 16 M 10 feniků (srov. Schwettle, Telegraph, str. 313).

Všeobecně lze stanovit v dopravě zvěsti tuto zásadu: výše sazeb jest určena výší svéstojných nákladů potud, že tyto udávají dolní mez, ke které až mohou dopravní ceny klesnouti. Jde-li snižování tarifů i pod tuto mez (pro čež bývá se dovoláváno veřejného zájmu), nastupuje již částečně úhrada v daních. Horní mez pro stanovení výše tarifů, t. j. jak vysoko má býti stanoven tarif, aby — dle možnosti — zajistil nejvyšší výnosnost,

dá se určití pouze cestou empirickou (srov. Weichs-Glon, Das finanzielle und soziale Wesen der modernen Verkehrsmittel). Zde přichází v úvahu hlavně frekvence v užívání toho kterého dopravního prostředku a, jak bude dále poukázáno, subjektivní užitek (hodnota), který má dopravní výkon pro uživatele dopravy.¹²⁾ Dle toho, v jakém rozpětí pohybuje se výše tarifů, jest pak určena míra faktické rentability dopravního podniku.

O vlastní frekvenci u dopravy zvěstí dá se mluvití teprve v dobách novějších. Neboť původně sloužila doprava zvěstí pouze účelům státním. U pošty arci byla mnohem dříve — vzhledem k starému jejímu historickému původu — přístupnost veškerému obyvatelstvu zavedena. Předchůdce elektrického telegrafu, telegraf optický, sloužil po větce jen oficielní korespondenci. S rozvojem telegrafní dopravy stalo se dřívější uvažování, je-li privátní korespondence vůbec přípustna, bezpředmětným. Již Knies mluví o korespondenci jako o činnosti, ve které se zrcadlí všeobecná činnost životní. Soukromých telegramů, podobně i telefonních hovorů, přibývá v posledních dobách značnější měrou než státních, pokud se týče služebních. Všeobecné zlevnění sazeb, působící direktně na zvýšení privátní korespondence, nepřichází celkem v úvahu pro korespondenci státní.

V privátní korespondenci dá se pak lišití mezi korespondenci všeobecnou (zprávy denního života), která jest největší mírou zastoupena v poště listovní, korespondenci, týkající se novinářských, zpravodajských zpráv, jež zastoupena jest ve všech odvětvích dopravy zvěstí a korespondenci speciální; sem spadají jednak depeše obchodní a bursovní — hlavně zastoupen telegraf a telefon, jednak mimořádné a naléhavé události života soukromého, jež vyžadují rychlé dopravy telegrafní a telefonní. Státní korespondence používá ovšem — podle druhu zpráv — toho kterého dopravního prostředku zvěstí.

Při této příležitosti bylo by se zmínití, že vliv veřejných ohledů při stanovení tarifů v dopravě zvěstí jeví se — kromě uvede-
ného — též při celkovém systému tarifů. Bylo již na počátku na-

¹²⁾ Frekvence dopravy působí na snížení, hodnota dopravního výkonu na zvýšení tarifů.

značeno, že v moderních státech stanoveny jsou tarify v dopravě zvěstí cestou zákonnou, příp. nařizovací.

Tarify jsou stanoveny, předpokládajíc stejnou míru užitku, všem stejně. Tarify mají býti co možná jednoduché, aby i méně-zasvěcení mohli jim porozuměti, jakož aby bylo vyvarováno různým nedopatřením při jejich placení. O jednotném postupování, pokud se týče způsobu výměry a placení poplatků, o něž jde, bude ještě vzpomenuo zvláště.

E. Vliv subjektivního užitku na dopravní ceny.

Cena dopravního výkonu jeví se v celém procesu výroby i směny hospodářských statků. Každé zlepšení dopravy má dvojitý výsledek: zmenšuje vlastní náklad, který právě tkví v samém transportu, i zmenšuje, pokud se týče úplně nivelisuje rozdílné ceny hospodářských statků. Jak jinak musily se vyvíjeti poměry v dobách, kdy bylo třeba k obyčejné depeši mezi jednotlivými zeměmi několika měsíců nebo roků, a kdy náklady dopravní byly značně vysoké, výsledek pak riskantní. V tom směru měla hlavní význam doba, potřebná pro dopravní výkon. Přicházíme tím k dalšímu činiteli, majícímu vliv na stanovení tarifů, totiž času. Čas jest vlastním měřítkem pro výkonnost i účinnost jednotlivých dopravních prostředků i dává, pokud jde o možnost okamžitého takřka sdělení zvěstí i na velikou vzdálenost zvláštní ráz dopravě elektrickým proudem. Příznačné jest zejména u starších autorů nadšené přímo velebení účinků telegrafu. A nelze se diviti, povážíme-li, jak přímo revoluční účinek mělo vynalezení i praktické upotřebení elektrického proudu pro dopravu. Vzpomeneme-li na další zdokonalování a vynálezy v tomto oboru lidské činnosti, zejména na bezdrátovou (jiskrovou) telegrafní a telefonní dopravu, musíme přiznati, že budoucnost přinese v tom směru další pokroky i přesuny ve významu dopravy zvěstí. Účinek zdokonalení dopravy jeví se právě v čase, k dopravě potřebném. Zrychlení dopravy zvěstí ve starších dobách nemohlo býti docíleno jiným způsobem, než jezdcí neb povozy. Železnice značí veliký pokrok ve zrychlení dopravy, i má v tom směru význam jak pro dopravu osob a zboží, tak i dopravu poštovních zásilek listovních i balíčkových. Zasilání zvěstí mezi nejrůznějšími místy a současně téměř jejich přijetí adresáty docíleno teprv elektric-

kým proudem: neboť časový rozměr, potřebný k překonávání vzdáleností, byl tu téměř na roveň postaven nule.

Zejména docílení současnosti korespondence mělo veliký význam pro život veřejný (diplomatický) i soukromý (vytvoření »světových« cen).

Čas určuje hodnotu dopravního ústavu; proto uplatňuje se též při tvoření dopravních cen. Tu možno lišiti jednak povšechné vyšší stanovení tarifů za sprostředkování sdělení zvěstí rychlejším dopravním prostředkem (vyšší základní tarify za telegrafní příp. telefonní dopravu, než za dopravu poštovní; opět vyšší poplatky za dopravu poštou leteckou než poštou obyčejnou atd.); jednak vyšší stanovení tarifů za zvláštní výkony v témže dopravním odvětví.

Tak jsou stanoveny vyšší poplatky pro tak zv. »spěšné« zásilky pošty listovní i povozné, pro »pilné« telegramy a telefonní hovory. Zvláště pak v dopravě osob vystupuje čas jako moment, ceny dopravní určující. To spadá však speciálně do jiných odvětví dopravy, zejména dopravy železniční a automobilové.

Cena dopravního výkonu samého jest pro uživatele různá, a dle toho různí se i dopravní poplatky. Tak tiskopisy, dopisnice a vzorky zboží vykazují zásadně — vůči dopisům — nižší sazby. I tu však zároveň uplatňuje se známý vliv silné intenzity dopravní, jakou uvedené zásilky se vesměs vyznačují, na svěstočné náklady.

Dále sem spadají zvláštní speciální dopravní výkony, které s sebou nesou i zvláštní výhody pro súčasťněné, jež se jeví v přípalcích k základním cenám. Jedná se tu o bezpečnost dopravy, již garantuje zvláštní zařízení »zapsání« (rekomandování) zásilky. Opomenutí neb částečné pouze zaplacení porta odesílatelem při všeobecné nucené frankatuře má za následek zvláštní poplatky; zda jsou tyto rázu spíše penálního, jest sporno.

U pošty povozné jsou vedle uvedených momentů i některá opatření k účelu event. ručení poštovního ústavu za náhradu škody, ztrátou neb poškozením zásiliek vzniklé. Tu se připočítá k jednoduchému portu částka odpovídající pojišťovací premii (deklarování ceny zásilky).

Při telegrafní dopravě uplatňuje se podobně stanovení cen dle hodnoty zásiliek tím, že jsou stanoveny nižší sazby u depeši sloužících speciálním účelům, anebo u dopravy v době slabé

frekvence. V tom směru přicházejí v úvahu na příklad telegramy, jimiž jsou oznamovány meteorologickým ústavům povětrnostní poměry (telegramy povětrnostní, meteorologické), telegrafické denní oznamy výsledku měření srážek (telegramy deštoměrné, ombrometrické), telegramy obsahující takové politické a obchodní zprávy, jež jsou určeny k uveřejnění v časopisech a jsou adresovány denním listům a novinářským podnikům (telegramy tiskové) a p. Pro zlevněnou sazbu jest tu odůvodnění též v pravidelnosti i rozsahu dopravy. Dále setkáváme se v některých zemích s přenecháním užívání určité linky k zasilání zpráv během noční doby za mírný poplatek. Odůvodnění zlevnění tu opět spočívá v možnosti intenzivnějšího využití vedení.

Zvláštní poplatky opět jsou stanoveny za speciální výkony při dopravě telegrafní, z rámce normální dopravy vybočující, poskytující uživatelům zvláštní výhody. Sem patří podávání a doprava telegramů mimo úřední hodiny, telegramy, jež mají býti na žádost odesílatele porovnány (opakovány) za účelem zabezpečení správné dopravy (telegramy porovnané »collationnement«), telegramy s oznámkou přijetí adresátem a pod. Zvláštní příplatky mají tu ráz vedlejších poplatků, vybírají se však k vůli zjednodušení pouze podle určitých průměrných sazeb.

Také v telefonní dopravě setkáváme se v meziměstské dopravě telefonní se sníženými sazbami za telefonní hovory, jež se mohou za určitých kautel konati v určitých nočních hodinách (tak zv. objednané noční hovory) a hovory, jež se — rovněž v noční době — konají mezi novinářskými redakcemi a korespondencemi (novinářské hovory). Důvod pro snížení sazeb jest tu týž, jaký byl uveden při telegrafu.

§ 4. Zásady, které rozhodují při volbě způsobu vymeřování sazeb.

Při dopravě zvěstí, poštovní a telegrafní (telefonní) jakož i při poštovní dopravě věcí, případně osob, setkáváme se s různými činiteli, které působí přímo i nepřímo, na dopravní náklady, čímž dáno jest differencování příslušných tarifů. Činitelů, jež tu přicházejí v úvahu, vztahují se I. jednak na dopravovanou zasilku samu, II. jednak na dopravní trať (délku a jakost trati).

I. A. U zásilek pošty listovní jeví se v počátečním vývoji.

kdy množství dopravovaných předmětů jest vůbec malé, náklady dopravní však veliké a tudíž i částka, připadající na jednotlivé dopravní výkony, značná, odůvodněným se stanoviska národohospodářského, přihlíží-li se při výměře poštovního u každé zásilky k jejímu objemu, váze i obsahu; cena dopravní se *i n d i v i d u a l i s u j e*. Jest ovšem takový způsob výměry poštovních sazeb velmi složitý, mohl se však za někdejší malé intenzity dopravní bez velikých obtíží provésti, neboť počet, délka i rozvětvenost poštovních spojů, počet dopravovaných zásilek i rozmanitost jejich cíle určení — což vše má vliv na dopravní intenzitu — jsou velmi skrovné. Teprve s rozvojem intenzity dopravy přichází se ke stanovení jednotného tarifu — *porta* — odstupňovaného pouze dle váhy zásilky. Rozdíly v tarifech — pokud se váhy týče — v pošt. dopravě listovní uplatňují se jen v několika málo stupních; rozdíly ty byly během vývoje různé. Zajímavo jest, že na př. dřívější německý tarif lišil v dopravě dálkové pouze 2 stupně a to do 20 g, a od 20 g do 250 g se sazbami 10 a 20 feniků. Podobně i dřív. rakouský tarif vykazoval jednoduchost. V době přítomné shledáváme se s větším počtem stupňů. Tak u nás (pošt. sazebník z r. 1922) jest předepsána pro psaní maximální váha 2 kg, a porto stanoveno v místní dopravě 60 h do 20 g, a za každých dalších 20 g 30 h. V dopravě dálkové činí porto 100 h za psaní do 20 g, za každých dalších 20 g pak se platí o 30 h více. Také v mezinárodní poštovní dopravě jest více stupňů co do váhy: pro psaní stanovena sazba 50 centimů za první váhu 20 g a 25 centimů za každých dalších 20 g.

Příznačno jest, že tendence současné doby opět tihne k zjednodušení i v tom směru, tedy do jisté míry vrácení k dřívějšímu stavu, aby doznalo pošt. porto úplné nivelisace. Udání obsahu a přihlížení k němu při stanovení zvláštních poplatků nabývá víc a víc charakteru jakési pojišťovací premie.

B. Poštovní doprava balíků liší se od listovní pošty materiálním substrátem dopravované zásilky, tudíž rozhodný vliv na náklady a tedy i na způsob výměry poplatků má:

1. *v á h a*. — jež na rozdíl od listovní pošty — jest tu odstupňována na určité třídy (podle kilogramů) a do jisté míry i

2. *o b j e m (f o r m a) z á s i l k y*, (srov. tak zv. zásilky »neskladné). Za působnosti principu podnikatelského dána byla klasifikace tarifů této dopravy též podle hodnoty zásilky. Vlivem

principu poplatkového bylo i tu upuštěno od třídění sazeb dle hodnoty zásilek a v úvahu vzata pouze váha, případně objem zásilky v naznačeném způsobu. Od toho jest lišiti stanovení zvláštních příplatků při deklarování zásilky.¹³⁾

C. Kdežto u poštovní dopravy přihlíží se, jak naznačeno, při výměře sazeb zásadně pouze k váze, jest u telegrafu a telefonu základním měřítkem pro způsob výměry sazeb doba, potřebná k odtelegrafování, příp. k odtelefonování depeše. U poštovní dopravy listovní a balíkové jest progresivní tarif dle váhy, u telegrafu tarif slovní, u telefonu tarif stanovený podle jednotlivých hovorů. U všech naznačených dopravních prostředků setkáváme se při rozvoji dopravy s nivelisačním principem při stanovení tarifu především v tom směru, že se určité jednotky (váha, počet slov, délka hovoru) stanovily za základ a abstrahovalo se od nepatrných nákladových rozdílů.

Jako u pošty, setkáváme se i u telegrafu s vývojem od individuálního stanovení sazeb k jednotnému poplatku podle počtu slov, při čemž byly původně lišeny depeše podle skupin slov (depeše o 10, 15, 20 slovech), později stanovena určitá základní taxa reprezentující jistě všeobecné náklady, a k tomu pak přistupuje taxa za každé obyčejné slovo zvláště.

Nevýhoda stanovení depeší dle skupin slov byla ta, že přímo sváděla k zbytečným výrazům slovním, s druhé strany nemohl zasílatel omeziti se v korespondenci dle libovůle. Ježto některá slova obsahují — na rozdíl od jiných — příliš značný počet písmen (zejména slova umělá, málo používaná), bývá za jednotku slovní stanoven přímo určitý počet písmen (na př. 15), takže slovo, obsahující více, než tento stanovený počet písmem, reprezentuje dvě slova ve smyslu telegrafní depeše.

Slovní tarif v telegrafní dopravě zaveden i v mezinárodní telegrafní dopravě, tu však platí různé sazby podle různých míst určení.

D. Při stanovení poplatku v telefonní dopravě třeba lišiti:

¹³⁾ V poštovní dopravě balíkové přihlíží se u nás (viz pošt. sazebník z r. 1922) k rozdílům ve váze takto: V bližším pásmu činí poplatek do 1 kg 2 K, do 5 kg 4 K, do 10 kg 8 K, do 15 kg 16 K a do 20 kg 20 K; v dalším pásmu jsou při shora uvedených datech tyto poplatky: 2 K 50 h, 5 K, 10 K, 20 K a 25 Kč.

1. mezi telefonním stykem hovorovým, případně zprostředkovacím, a

2. mezi tak zvaným účastnickým poměrem (telefonní stanice účastnické).

Ad 1. Toho, čeho docíleno u telegrafu slovním tarifem, hledělo se dosíci i v telefonní dopravě: stanoven poplatků za hovor, což se osvědčilo jak z důvodů dopravních, tak i ekonomických. Za jednotku, podle které se hovorné vyměřuje a vybírá, považuje se určitá doba, u nás doba 3 minut. Při telefonickém zprostředkování telegramu při podání, dopravě, nebo dodání platí se určitá sazba za stanovený počet sazebních slov, nebo zlomek toho počtu slov.

Ad 2. Povaha stálého poměru účastenství telefonu vedla k tomu, že se nezapisovaly jednotlivé hovory zprostředkovací stanicí ani nevybíraly jednotlivě poplatky, což zejména při primitivních zařízeních technických by vedlo netoliko ke zdržování, nýbrž i prodražení provozu, nýbrž byly stanoveny telefonní poplatky ve formě paušálů, obvykle na jeden rok. Jinak vyžaduje placení poplatků za každý jednotlivý výkon dopravní t. j. počet i trvání jednotlivých hovorů, zvláštních aparátů k mechanickému počítání hovorů.

Ježto význam telefonního účastnictví závisí jednak na počtu účastníků (telefonních přípojení), jednak i na počtu konaných hovorů (vystupuje tu do popředí cenotvorný moment, sub E. uvedený), bylo nutno při výměře telefonních sazeb přihlížeti k rozdílům telefonní sítě: jevilo se důvodným rozlišování mezi telefonními sítěmi velikých měst se značným počtem účastníků a telefonními sítěmi menšími.

Pokud se nepřikročilo k moderním samočinným aparátům ku zapisování jednotlivých hovorů, i kde dá se při značném rozšíření telefonní dopravy očekávati, že účastnění se ve vlastním zájmu zdrží zbytečných hovorů, setkáváme se s formou zařazení telefonních účastníků ve třídy, jež jsou určeny dle intensity dopravní a pohybují se v rámci, daném maximem a minimem konaných hovorů, aproximativně vypočteném.

Podle stanovených tříd jest pak roční poplatek (paušál) jednotlivých účastníků odstupňován. Pouze při malých telefonních sítích shledáváme se s pouhým průměrným stanovením paušálu.

Třídní system telefonních poplatků znamená do jisté míry

individuální odstupňování poplatků, což jest u telefonu — na rozdíl od dopravních prostředků předem uvedených — věcně odůvodněným.

II. Jednotnost sazeb za dopravu zvěstí však závisí velkou mírou i na působení vzdálenosti¹⁴⁾ (délce v úvahu přicházející dopravní trati) i jakosti trati. Právě doprava zvěstí vykazuje interesantní zjev, totiž tendenci po unifikaci dopravy, jednotném průměrném postupování i při různých tratích. V dobách rozvoje dopravy přišlo se totiž k poznání, že rozdíly v nákladech jednotlivých dopravních výkonů stávají se i při různých tratích tak nepatrnými, že není odůvodněným adekvatní rozlišování v dopravních cenách. Za základ byla vzata vzdušná linie. Rozvětvená doprava umožňuje dále stejnoměrnou frekvenci na různých tratích.

Těž rozdíly v jakosti dopravní trati, k nimž bylo v dřívějších dobách při výměře sazeb přihlíženo (stanoveny poplatky podle jakosti terénu i podle stavu v tom kterém období), přicházejí dnes v úvahu pouze tam, kde zcela mimořádné poměry vyžadují zvláštního zařizovacího i provozovacího nákladu, jak tomu jest u podmořských kabelů a letecké pošty.

Paralelně s ovládnutím principu poplatkového jde u dopravy zvěstí i nivelisace rozdílů vzdálenostních; určité úchytky vykazuje pouze telefon. V podrobnostech buď uvedeno toto:

1. V poštovní dopravě třeba lišiti mezi zásilkami zvěstí — obyčejnými zásilkami listovními (psaní, dopisnice, dále i tiskoviny, noviny, tisk pro slepce, obchodní papíry a vzorky) a mezi balíky, pokud se týče i psaními s údajem ceny (cennými psaními). Neboť tak zv. nivelisační zákon závisí vedle stupně intenzity dopravy též na tom, jakou správní zásadou jest ovládáno příslušné odvětví poštovní dopravy. Při obyčejných listovních zásilkách, jež vyžadují toliko obyčejných, normálních činností do-

¹⁴⁾ Vzdálenost trati rozhoduje při tak zv. vzdálenostních tarifech; do jisté míry rozhoduje při tarifech »pásmových«, méně při vlastních pásmových tarifech. Rozdíl mezi posléz uvedenými druhy tarifů spočívá v tom, že v pásmovém tarifu rozhodují prostě jednotlivé délkové jednotky, kdežto při vlastním pásmovém tarifu s přibýváním vzdálenosti klesá základní jednotka pásmová, což se děje též tím způsobem, že při těžce sazbě pásma se postupně rozšiřují. Na rozdíl od těchto druhů tarifů nerozhoduje vzdálenost při tak zv. jednotném tarifu.

pravních i neukládají poštovnímu ústavu zvláštních závazků v případě ztráty neb poškození, nesprávného nebo opožděného doručení, uplatňuje se zákon nivelisační nejrychleji a v míře nejširší; neboť doprava těchto zásilek jest nejvšeobecnější, největší usnadnění dopravních podmínek, jakož i vhodná úprava sazeb dle zásady poplatkové, jest postulátem nejen národohospodářským nýbrž i sociálně politickým. Dopravní náklady, připadající na jednotku míry dopravní trati, jsou tu od počátku vývoje této dopravy malé a stěží uvěřitelné. Nivelisace rozdílů vzdálenostních jeví se tu nejprve při stanovení jednotného porta pro zvláštní menší jednotku — poštovní stanici (tak zv. »Relais-Station«). Dostoupí-li intenzita dopravní určité výše, stupňují se nejprve sazby dle jistých větších délkových jednotek; do určité vzdálenosti od místa podání platí jednotná sazba jednoduchá, do míst vzdálených až do dvojnásobné prvotní vzdálenosti platí jednotná sazba dvojnásobná a p. To jest s a z b a p á s m o v á. Dalším krokem pak jest snižování sazby s rostoucí vzdáleností a sice v té modifikaci, že při stejné sazební jednotce pásma za sebou jdoucí se zvětšují. To jest d i f f e r e n č n í s a z b a p á s m o v á, též v l a s t n í t a r i f p á s m o v ý. Zmenšováním počtu pásem dojde se pak posléze k stanovení jednotné průměrné sazby pro celé správní území (stát) t. j. k stanovení jednotného porta. Rozšířením jednotné sazby na více zemí a posléz i díly světa přicházíme k jednotnému spolkovému resp. světovému portu. Tomu předcházelo založení »světového poštovního spolku« v Bernu. Vytvoření jednotného světového tarifu v dopravě zvěsti jest podmíněno jednotností poštovní a telegrafní správy a jednotným súčtováním příjmů mezi účastněnými zeměmi.

2. U balíků přihlíženo až do nejnovějších dob k jistým větším délkám vzdálenostním (pásmům), při čemž se vzdáleností klesala základní sazba (diferenční tarif). Pouze u balíků menší váhy bylo i dříve upuštěno od vzdálenostních rozdílů i stanovená pouze 2 pásma. Stejně v mezinárodní dopravě. Nyní rozhoduje vesměs u balíků povětšinou pouze váha, nikoli vzdálenost (porto ve vlast. smyslu). Přes to nechybí hlasů pro opětné zavedení pásmového tarifu v pošt. dopravě balíkové; u nás liší se mezi bližším pásmem a pásmem dalším,¹⁵⁾ což jest úchytkou od pošt.

¹⁵⁾ Zajímavost jest, že nový rakouský poštovní řád z r. 1922 opět

řádu z r. 1916, který při stanovení poplatků v balíkové dopravě ke vzdálenosti nepřihlížel. Proti prospěšnosti jednotného porta v této dopravě mluví zejména Haas ve svých spisech: »Weltpostverein und Einheitsporto« a »Die Post und Charakter ihrer Einkünfte«.

3. U peněžních psaní, jež jsou jakýmsi středním členem mezi obyčejnými psaními a balíky s údajem ceny, nelze podceňovati vliv vzdálenosti místa určení jednak proto, že vyžadují po celou dopravu mimořádných nákladnějších opatření evidenčních a bezpečnostních (stálý dozor po celou dobu dopravy, zapisování dle individuálních znaků) takže s délkou dopravy vzrůstají náklady, jednak že při větších vzdálenostech jest i značnější riziko ztráty neb úbytku jejich obsahu. Proto byla v tuzemské i cizozemské dopravě sazba vyměřena — vedle poplatku podle výše udané ceny — pouze dle vzdálenosti. I tu však došlo v posledních dobách k nivelisaci vzdálenosti; za zvláštní opatření při dopravě stanoven jednotný příplatek k základnímu poplatku (za obyčejné psaní) za »zapsání« zásilky, jakož i poplatek, vyměřený dle ceny zásilky.

4. V dopravě telegrafní lze konstatovati, že v provozu se neuplatňují nákladové rozdíly vzhledem k vzdálenosti. Pro vlastní dopravu elektrickým proudem nedá se změřiti větší energie elektrického proudu na vedoucím drátu. Na náklady, spojené s vydržováním vedení t. j. vlastní kapitálové náklady, jež jsou dány celkovým zařízením a udržováním tohoto dopravního prostředku, nemá vzdálenost již přímého vlivu. Nejvýše dalo by se mluvíti o zvláštních výdajích tam, kde není mezi oběma stanicemi přímého vedení, kde tudíž třeba zprostředkovacího vedení (přetelegrafování, přerazení). Než tu vzdálenost sama o sobě nerozhoduje. Často třeba i mezi místy blízkými vedení sprostředkovacího, naopak zase bývá postaráno pro důležité telegramy (státní, novinářské, bursovní a obchodní) přímým vedením. Zvláštní výdaje zprostředkovací nejsou v přímém poměru s délkou dopravní trati. Závisí spíše od polohy počátečné i konečné stanice, i způsobu vedení mezi oběma stanicemi. Při dopravě telegrafní tvoří

zavádí v balíkové dopravě pásmový tarif (4 pásma), znamená tedy návrat ke stavu, při němž rozhoduje při stanovení tarifů vzdálenost, což tím více vynikne, uvážíme-li veliké teritoriální zmenšení Rakouska po světové válce; hraje tu arci nemalou roli desolatní stav rakouské valuty.

hlavní položku náklady se zařízením při podání a doručení telegramů, náklady »staniční« (přijetí a přezkoušení telegramu, vypočtení poplatků, přípravy k odtelegrafování depeše) v místě dodacím v přijetí depeše, napsání i doručení depeše. Nepřichází tedy v úvahu vzdálenost, nýbrž, jak shora uvedeno, délka (počet slov) depeše.

Zvláštní postavení zaujímají zámořské kabely: tu stoupají náklady progresivně se vzdáleností. Čím delší jsou tu linky, tím větší — *ceteris paribus* — zařizovací náklady. K tomu přistupuje ta okolnost, že depeše vyžaduje při transitu kabelem dvojnásobného přetelegrafování. Pro stanovení průměrného (jednotného) tarifu není u kabelů místa. Rozhodujeť tu vůbec správní princip veřejného podniku.

U telefonu jeví se situace co do vlivu vzdálenosti na dopravní cenu v jiném světle, než u telegrafu. V místní síti telefonní jsou arci rozdíly vzdálenosti tak nepatrné, že mohou býti účastnická připojení posuzována podle stejného měřítka. Teprve rozšířením sítě na větší vzdálenosti přicházejí v úvahu určitá odstupňování (rozdíly sítě v délce jednotlivých přípojných vedení), jevící se ve vzdálenostních příplatcích. Jiná jest situace v dopravě dálkové (tak zv. dopravě meziměstské). Nehledě k zprostředkovacím stanicím, jež jsou nutny pro připojení stávajících vedení, přibývají zařizovací náklady progresivně se vzdáleností. Jde tu jednak o jakost drátu, dále třeba k účelu jasnějších hovorů dvojitého vedení a mimo to s přibývajícím vzdáleností třeba i zvětšení průměru drátu (ze 2 na 5 cm v průměru). Ile Saxe jeví se stoupaní nákladů — vzhledem k vedení drátem 2 mm k drátu 5 mm — v poměru 1 : 4. Tvoření cen za telefonní dopravu musí se tudíž vytvářeti progresivně se vzdáleností.¹⁶⁾ Podle Wittilera obnášejí náklady spojené s telefonní dopravou (v Německu) pro vzdálenost 10 km 17.2 feniků, 30 km 21.1 f., 50 km 26 f., 100 km 33.3 f., 400 km 106.3 f., 500 km 154.1 f., 900 km 282.8 f., 1050 km 327.4 f. Jeví se tu stoupaní nákladů při 10—100 km na dvojnásobnou míru, 100—1000 km na deseti-

¹⁶⁾ Rozhoduje tu též okolnost, že v dálkové telefonní dopravě jde výlučně o zprostředkovací vedení pro stávající místní připojení, jejichž náklady nepřicházejí zde v úvahu (srov. Sax, Verkehrsmittel, II. díl, str. 416).

násobnou míru, při vzdálenosti 10—1000 na dvacetinásobnou míru.

Převedeno na 1 km znamená to při stupňovém tarifu — při základní sazbě 1.72 f., při 10 km — 0.52 f. při 50 km, 0.535 f. při 100 km, 0.304 při 1000 km. Dle toho dán jest stupňový tarif v telefonní dopravě (Sax, Verkehrsmittel str. 418).

Nelze tudíž vzhledem k uvedenému souhlasiti s Borghtem (Das Verkehrswesen str. 629 a n.), že vzdálenost nemá v telefonní dopravě a to i při dálkové dopravě (při místní samozřejmě) na utváření se nákladů a tedy i cen, valného významu. Nestací, omezuje-li vliv vzdálenosti Borgh t jen na případy, kde není přímého telefonního spojení i vyžadují nutná přepojení více práce.

V dopravě telefonní shledáváme se většinou s tarifem pásmovým. Švýcarsko má na př. 3 pásma (do 50 km, do 100 km a přes 100 km se sazbami 20, 30 a 45 centimů), Itálie 4 pásma: 100, 250, 400 a přes 400 km, sazby 50 cent., 1 fr., 1.50 fr., a 2 fr. Německý tarif rozeznává dle telefonního poplatkového řádu z r. 1899 a jeho dodatků 6 pásem, 25, 50, 100, 500, 1000 a přes 1000 km se sazbami 20, 25, 50 f., 1 M., 1.50 M. a 2 M. V rakouském telefonním řádu poplatkovém bylo 5 pásem — 50, 100, 300, 600 a přes 600 km se sazbami 60 h, 1 K, 2 K, 3 K a 4 K.

U nás třídí se sazby v meziměstské telefonní dopravě dle 7 pásem a vzdáleností do 25 km, 50 km, 100 km, 200 km, 350 km, 500 a přes 500 km na 3 Kč, 4 Kč, 5 Kč, 6 Kč, 8 Kč a 10 Kč.

Pokud jde o radiotelegrafickou dopravu, vyměňovanou mezi loďmi na širém moři a mezi pevninou a loďmi, skládá se dopravní cena z poplatku za telegram, dále z poplatku pobřežního a palubního. U radiotelegrafie pozemní (mezi dvěma pevnými body) uplatňuje se vzdálenost, jedině pokud jde o příp. přeřazení. Jinak nemá vzdálenost vlivu na náklady a tudíž i na dopravní ceny.

Názor Saxův, že uplatňuje se tu vzdálenost odstupňováním nákladů zařizovacích a provozních, dá se hájiti, hledíc k začátečnímu ještě stadiu radiotelegrafní (radiotelefonní) dopravy. V poslední době doznává však tato doprava netušeného rozkvětu. Kdežto dříve omezovala se tato doprava pouze na styk s loďmi na širém moři, jsou nyní hlavního významu radiotelegrafní sta-

nice pozemní, obstarávající bezdrátový styk mezi dvěma pevnými body.

§ 5. O způsobu a době placení poplatků.

V dobách dřívějších byly veškeré poplatky placeny v hotovosti. Nebylo předpisu, jak se má zaplacení státi, ba bylo ponecháno na vůli odesílatele, chtěl-li sám zaplatiti neb přenechati zaplacení příjemci. Bylo tu ovšem risiko, že poštovné vůbec nebude zaplacen, tudíž risiko bezplatné dopravy, tehdy zajisté nákladné. Způsob placení poplatků od případu k případu platí pouze pro primitivní zařízení dopravy zvěstí, kde se nedá ještě mluvíti o organisaci poštovního ústavu v dnešním pojmání. Vyměření poštovního pevnými částkami datuje se od počátku zřízení pevné organisace poštovního ústavu, v celku možno říci asi od 16. století (srv. Huber, *Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs*, str. 84). Souvisí to s řadou reforem v poštovní dopravě, jako: přístupnosti této dopravy všem, nezávislosti od individuálních potřeb, dopravy všeobecné (nikoli pouze státní) korespondence, přesného stanovení výkonů i dopravních cen, jakož i zařízení stálých poštovních spojů, publikování jich i tarifů. To vše je podmínkou pro centralisaci i monopolisování pošty nově se vytvořivšími absolutními státy i obsaženo v nově vytvořeném pojmu (povahy spíše státoprávní než ekonomické) »regálu«. Hlavní příčinou zevšeobecnění pošty byl — vedle již vzpomenuťého zlevnění porta — nový způsob placení poštovních poplatků zavedením poštovních (listovních) známek, který vedl — kromě nově zavedených poštovních schránek, dopisnic a zálepek — k zjednodušení celé poštovní služby.

S prvními počátky tohoto způsobu placení poštovních poplatků setkáváme se sice již v 17. století, byly to však teprve nesmělé náběhy a pokusy. Teprve v důsledku Hillovy reformy, tedy ve druhé polovici 19. století, zavedeno postupně ve všech zemích placení porta poštovními známkami.

Zavedením známek bylo přeneseno na obecnostvo zapravování poštovních poplatků dle platných sazeb. Zařízení to mělo za následek mimořádné ulehčení pošt. správě a zároveň automa-

tíčkou kontrolou příjmů. Ušetřilo se tím mnoho na času a na práci.

Kromě poštovních známek vydává poštovní správa v různých státech i jiné poštovní ceniny, jimiž se všeobecně rozumí věci, na nichž jsou poštovní známky vytisknuty. («Poštovní ceniny»: zálepky, dopisnice, adresní papíry a p.)

Poštovní správa bývá zmocněna k výhradnímu prodeji poštovních cenin, což má značný hospodářský význam.

Zařízením výplatních (frankovacích) známek vložena byla do rukou podavatelů část činnosti, příslušející vlastně podacímu úřadu poštovnímu. Dalším pokrokem bylo zavedení súčtování mnohých poplatků, vybíraných od příjemce (porta za nevyplacená neb z části vyplacená psaní, sběrné, návěstné a p.) zvláštními doplatními známkami. Poštovní poplatky platí se hlavně u příležitosti odevzdání zásilky k dopravě. Kromě toho vybírají se poplatky jednak po podání zásilky, jednak při doručení zásilky.

Ježto telegramy jsou pravidelně podávány u příslušných služeben telegrafní služby (samostatné telegrafní úřady, poštovní a telegrafní kombinované úřady, železniční telegrafní stanice, otevřené pro všeobecnou telegrafní dopravu, jež jménem státní správy obstarávají telegrafní dopravu), děje se zaplacení příslušných poplatků při podání v hotovosti. V některých zemích děje se tak pomocí výplatních známek (ku př. v Anglii). Jinak bývá zaplacení telegrafních poplatků ve formě známek pouze fakultativní. Dříve bývalo používáno zvláštních telegrafních výplatních známek, což se ukázalo býti neekonomické i neúčelné. Neboť k tomu cíli postačí obyčejné listovní známky. I tam, kde je zaplacení poštovními známkami fakultativní, stává se toto obligatorním v některých případech, a to u telegramů, nepodaných přímo u úřadu s telegrafní službou (ku př. vložených do pošt. schránek, u poštovních úřadů bez telegrafní služby, u poštoven, přespolečných listonošů a p.).

Poplatky telegrafní jest zaplatiti v zásadě při podání telegramu. Výjimku činí telegramy, jež se zasílají na úvěr (telegramy některých státních úřadů) nebo na účet a dále telegramy, jež byly podány cestou telefonickou.

V telefonní dopravě bývá účastnický poplatek (za účastnické stanice, jichž se celoročně užívá) placen v pololetních, napřed