



Ekonomická
fakulta
Faculty
of Economics

Jihočeská univerzita
v Českých Budějovicích
University of South Bohemia
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích
Ekonomická fakulta
Katedra účetnictví a financí

Disertační práce

Hodnocení finančního zdraví podniku z pohledu účetnictví v oblasti dopravy

Vypracoval: Ing. Martin Telecký

Vedoucí práce: doc. Ing. Jindřiška Kouřilová, CSc.

České Budějovice 2020

Prohlášení

Prohlašuji, že svou disertační práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své disertační práce, a to – v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou – elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

České Budějovice, 25. února 2020

Ing. Martin Telecký

Poděkování

Především bych tímto chtěl poděkovat mé školitelce doc. Ing. Jindřišce Kouřilové, CSc. za vynikající spolupráci, velmi užitečné informace, rady, metodické vedení práce. Poděkování dále patří blízkým přátelům, kolegům z praxe a dalším odborníkům z jiných vysokých škol, kteří mi poskytli cenné informace a byli užitečnými zdroji pro zpracování disertační práce.

ABSTRAKT

TELECKÝ, M. *Hodnocení finančního zdraví podniku z pohledu účetnictví v oblasti dopravy*, České Budějovice, 2020. 112 s. Ekonomická fakulta. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích. Vedoucí disertační práce: doc. Ing. Jindřiška Kouřilová, CSc.

Veřejná doprava patří mezi odvětví náročná na veřejné finanční zdroje. Předkládaná problematika disertační práce se zabývá oblastí analýzy hodnocení finančního zdraví podniku **z pohledu účetnictví** v oblasti veřejné dopravy, konkrétně veřejné linkové a městské autobusové dopravy. Cílem práce je diskuse a návrh propočtu prokazatelné (kompenzační) částky v rámci financování veřejné linkové a městské autobusové dopravy na základě nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a vyhlášky č. 296/2010 Sb. a způsobech proplacení dotací u regionální dopravy. Prokazatelná ztráta (kompenzační částka) vyjadřuje „dotaci“, která náleží dopravnímu podniku ze zajištění dopravní obslužnosti. Analýza dané problematiky vypovídá o finančních odchylkách, které mohou vzniknout v průběhu dopravního roku na základě sestavení výchozího a skutečného finančního modelu, to je dle struktury ekonomicky oprávněných nákladů a výnosů. Výchozí finanční model předpokládá odhady výše nákladových a výnosových položek a skutečnost je realizována dle metod stanovených ve vnitropodnikové směrnici dopravního podniku. Výsledek práce lze použít jako komplexní pohled na problematiku, ale zejména jako možný doporučující a kontrolní prvek financování podniku. S tím souvisí i vymezení klasifikace nákladových a výnosových položek ovlivňujících výši dotace a návrh efektivního zařazení do jednotlivých skupin ekonomicky oprávněných nákladů na základě jejich vypovídací schopnosti. Disertační práce zahrnuje regresní rovnici, která slouží jako informativní náhled pro výpočet průměrné minimální výše kompenzační částky stávajících dopravních podniků, ale též pro účely stanovení předpokládaných kompenzací v rámci budoucího výběrového řízení ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě. Práce zároveň nabízí stručnou metodiku, která identifikuje předpokládané provozní náklady ze zajištění dopravní obslužnosti a přiřazuje je do příslušných skupin ekonomicky oprávněných nákladů.

Klíčová slova:

Dopravní obslužnost, ekonomicky oprávněné náklady, finanční zdraví podniku, prokazatelná ztráta, kompenzační částka, veřejná doprava, veřejné finance.

JEL klasifikace:

R40, M41

ABSTRACT

TELECKÝ, M. *Evaluation of Transport Company's Financial Health from the Perspective of Accounts in Area of Transportation*, České Budějovice, 2020. 112 p. Faculty of Economics. University of South Bohemia in České Budějovice. Supervisor of the dissertation thesis: doc. Ing. Jindřiška Kouřilová, CSc.

The public transport ranks among the industries demanding major public financial resources. The submitted dissertation analyses the financial health evaluation of a company in the public transportation, specifically the public line transport and the municipal bus transport **in terms of accounting**. The aim of the dissertation is to discuss and design a calculation of the provable compensatory amount in financing the public line transport and municipal bus transport pursuant to Government Decree No. 493/2004 Sb. and Regulation No. 296/2010 Sb. and the methods of reimbursement of subsidies in the regional transport. The provable loss (compensatory amount) expresses the "subsidy" which the transport company providing the basic transport services is entitled to. The analysis of this topic explains the financial deviations which may occur in the course of a transport year upon establishing the underlying and real financial models, i.e. on the basis of the structure of economically substantiated costs and revenues. The underlying financial model expects the estimated amounts of cost and revenue items and the reality reflects the methods established in the internal guideline of the transport company. The outcome of the dissertation may be used as a comprehensive picture of the issue and, last but not least, as a possible recommending and control element in the transport company financing. This is related to the classification of cost and revenue items affecting the amount of the subsidy and to the design of effective classification in individual groups of economically substantiated costs on the basis of their explanatory power. The dissertation includes the regression equation which is used both as an indicative preview for calculating the average minimum amount of compensation of the existing transport companies and for the purpose of determining the expected compensation in the framework of the future selection procedure in public line transport and the municipal bus transport. The dissertation also offers a brief methodology that identifies the anticipated operating costs from ensuring transport services, assigning them to the appropriate groups of economically substantiated costs.

Key words:

Basic transport services, economically substantiated costs, financial health of the company, provable loss, amount of compensation, public transport, public finance.

JEL Classification:

R40, M41

Obsah

1 Úvod.....	10
2 Současný stav řešené problematiky, literární přehled.....	15
2.1 Úvod do problematiky veřejné dopravy.....	17
2.2 Základní aspekty dopravy.....	17
2.3 Proces realizování dopravní obslužnosti.....	20
3 Financování veřejné dopravy.....	23
3.1 Vlaky dálkové – finanční toky v celostátní železniční dopravě.....	26
3.2 Spěšné a osobní vlaky – finanční toky v regionální železniční dopravě.....	27
3.3 Finanční toky v regionální autobusové dopravě.....	28
3.4 Prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě – Nařízení vlády č. 493/2004 Sb.	30
3.4.1 Klasifikace výnosů z přepravní činnosti ve veřejné linkové dopravě.....	34
3.5 Prokazatelná ztráta ve veřejné drážní dopravě – Vyhláška č. 241/2005 Sb.....	35
3.5.1 Klasifikace tržeb a ostatních výnosů ve veřejné drážní dopravě.....	38
3.6 Kompenzace ve veřejné linkové a drážní dopravě podle vyhlášky č. 296/2010 Sb.....	39
3.6.1 Klasifikace ekonomicky oprávněných nákladů stanovená vyhláškou č. 296/2010 Sb.	41
3.6.2 Klasifikace výnosů dle vyhlášky č. 296/2010 Sb.....	44
3.7 Poskytnutí slev na jízdné ve veřejné dopravě.....	45
3.8 Financování veřejné dopravy v evropských a mimoevropských zemích.....	47
3.9 Zhodnocení současného stavu řešené problematiky.....	50
4 Cíl práce.....	51
4.1 Hlavní cíl práce.....	51
4.2 Výzkumné otázky.....	53
4.3 Dílčí cíle práce.....	54
5 Metodika práce, výzkumné techniky.....	57
5.1 Zdroje dat.....	58
5.2 Charakteristika aplikovaných finančních a statistických metod.....	58
5.2.1 Bankrotní model index IN 95.....	59
5.2.2 Bonitní model index IN 99.....	60
5.2.3 Index IN 01.....	61
5.2.4 Index IN 05.....	61
5.2.5 Mnohonásobná regresní analýza.....	64

6 Hlavní výsledky výzkumu.....	68
6.1 Aplikace bankrotních a bonitních modelů od manželů Neumaierových	68
6.2 Aplikace nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a vyhlášky č. 296/2010 Sb.	72
6.2.1 Stanovení prokazatelné ztráty dle nařízení vlády č. 493/2004 Sb.....	79
6.2.2 Stanovení výše kompenzace podle vyhlášky č. 296/2010 Sb.	79
6.3 Aplikace regresního modelu	80
6.4 Návrh rozřazení provozních nákladů vyplývajících ze zajištění dopravní obslužnosti do skupin ekonomicky oprávněných nákladů ve veřejné linkové a drážní dopravě	89
7 Shrnutí a diskuse výsledků.....	99
8 Závěr	106
I. Summary	112
II. Přehled použité literatury	114
III. Přehled publikační činnosti autora	121
IV. Seznam použitých zkratk	124
V. Seznam obrázků, tabulek a schémat.....	125
VI. Seznam příloh	127
VII. Přílohy	128

1 Úvod

Zvolené téma disertační práce vychází ze současné problematiky financování veřejné dopravy v oblasti zajištění dopravní obslužnosti z veřejných rozpočtů. Efektivita financování je velmi často vnímaným a citlivým tématem, které je neustále posuzováno širokou veřejností, dopravci, městy, dopravními podniky a tvůrci metodik. Veřejná linková, drážní či městská hromadná doprava svou provozní činností zajišťuje dopravní obslužnost. Ta je vnímána jako souhrn nasazení dopravních prostředků v určitém regionu, plní přepravní funkci a zároveň uspokojuje základní lidské potřeby ve stanoveném čase a místě za určitou kompenzační cenu.

Bez veřejné dopravy není možnost efektivní dělby práce. Doprava tvoří jednu z podnikatelských oblastí, která je součástí ekonomiky státu a má podstatný vliv na kvalitu života občanů, zaměstnanců a celkové společnosti vůbec. Bez zajištění dopravní obslužnosti veřejnou dopravou by docházelo k částečnému, ale přesto významnému rozpadu lidské, a nejen lidské společnosti, která ovlivňuje jiné podnikatelské obory. Avšak myšlenky podporující zdokonalování přepravního procesu a jeho financování se pomalým tempem zdokonalují. Velmi často rozdílně, a to v jednotlivých krajích České republiky. Celkový negativní průběh financování dopravy a řada dalších posloupaností negativně ovlivňuje ekonomiku státu a životní kvalitu občanů, podnikatelských a jiných subjektů při současném ekonomickém stavu. Bohatství a důchody spotřebitelů jsou natolik rozdílné, že ne každý si může dovolit investovat do dopravního prostředku využívaného v budoucnosti v rámci osobní dopravy. V tomto případě je zajištění dopravní obslužnosti velice důležité (Matoušková, 2000).

Mimo výše zmíněné problematiky je pro náležité fungování dopravy zapotřebí kvalitní dopravní infrastruktury, dopravních cest, pracovních sil, pohonných hmot či jiných obdobných provozních nákladů, dopravních prostředků a energie. Zmíněné faktory, které souvisí s podnikatelskou činností dopravního podniku, musí být přímo či zprostředkovaně zachyceny v účetnictví, a to jak finančním, tak i manažerském, popřípadě environmentálním a suitable účetnictví (Stejskal, 2013).

Při současném ekonomickém stavu státu, respektive České republiky, se nabízejí vhodné podmínky budoucím investorům investujících do veřejné dopravy. Zejména investice do veřejné drážní dopravy s podporou automatizovaných dopravních prostředků

a s kladným přístupem k životnímu prostředí. Zakládají se nové dopravní společnosti, které zajišťují dopravní obslužnost zejména v dálkové dopravě. Lze konstatovat, že na dopravním trhu převažuje nabídka nad poptávkou a je zapotřebí vnímat konkurenty (vnější prostředí) a uchovat si kvalitu přepravních služeb. To vše má vliv na celkovou provozní povahu, riziko a finanční zdraví dopravního podniku (Viturka, 2000).

Zejména hodnocení finančního zdraví podniku představuje základní zdroj informací o představě, jak daný podnik hospodaří se svým majetkem a zda mu přináší budoucí ekonomický prospěch či užitek. Zpravidla se očekávají pozitivní výsledky, které by měly za následek nalákat potenciálního investora a očekávat budoucí rozvoj dopravního podniku. Vlastníci a manažeři provozované jednotky rozhodují o budoucí životní etapě podniku. Jejich styl řízení ovlivní i sebemenší rozhodnutí, které se časem buď negativně či pozitivně zhodnotí. Není vhodné rozhodovat o náležitých věcech, zejména o investicích podniku individuálně. Je zapotřebí s časovým předstihem kolektivně projednávat zhodnocení investic a efektivně rozhodnout jejich realizování, které v budoucnosti ovlivní kompletní proces zajištění dopravní obslužnosti. S tím souvisí procesní řízení. Procesní řízení představuje souhrn činností a aktivit, které se soustřeďují na základě časové a věcné posloupnosti na řízení vstupních operací, mezi postupy a z nich vyplývající výstupní operace. Struktura procesního řízení je vnímána u každé účetní jednotky (dále podniku) jinak. Záleží na mnoha faktorech:

- jaká je organizační struktura podniku,
- tržní struktura,
- politická a ekonomická situace v podniku a vnějšího okolí,
- současný a budoucí stav uspokojování potřeby cestujících,
- vnímání okolí jako faktor získávání dostatečného množství informací o současných a potenciálních konkurentech, cestujících,
- snaha získat konkurenční výhody,
- zohlednění faktoru životního prostředí,
- **celková optimalizace celkových nákladů podniku a celkového užitku cestujících** (Rehhausen a kolektiv, 2018).

V této problematice optimalizace struktury nákladů dopravního podniku není zcela efektivní, neboť se zde neuvažují minimální mezní náklady z pohledu mikroekonomie. Dalším faktorem je zde úvaha, že poskytování přepravy cestujících v rámci veřejné

dopravy spadá do oblasti veřejných statků. Platí zde tzv. asymetrie informací. Důvodem je, že cena za přepravu není stanovená dle střetu nabídky a poptávky po dopravních službách. Platí, že cena za poskytnuté služby v rámci zajištění dopravní obslužnosti je menší než dodatečné náklady z hlavní činnosti. Jedná se proto o jednoznačný typ tržního selhání v nedokonalé konkurenci (Stock, 2014).

Na hodnocení finančního zdraví podniku a vnitropodnikové procesy mají vliv taktéž nahodilé náklady, které představují negativní či pozitivní externality. Ve veřejné dopravě představují nahodilou událost, avšak lze ji s určitou pravděpodobností odhadnout na základě minulých zkušeností. Negativní externality lze identifikovat jako dopravní kongesce (dopravní zácpy ve špičkách, autonehody, časová a psychická ztráta, újma na zdraví a další). Ovšem lze nastavit určitá protipatření v takovém rozsahu, aby nedocházelo ke snížení celkové hodnoty pro zákazníka (Kube, Löschel, Mertens, Requate, 2018).

- **analýza míry saturace a kustomizace.**

Každý cestující preferuje svůj styl přepravy na základě poskytnutých druhů a typů dopravy a zároveň zohledňuje své preference, získané přínosy (hodnotu) a užitky. Celkový užitek u každého cestujícího je rozdílný, a to u stejného druhu přepravy, to představuje tzv. míru saturace.

- Styl řízení podniku,
- a další.

Procesní řízení se zaměřuje především na vnitropodnikové báze s cílem splnit požadované úkoly stanovené jednotlivými útvary podniku. Tedy zvýšení hodnoty (zhodnocení) podniku prostřednictvím efektivního investování do stálých aktiv, následné realizace a získávání ekonomického prospěchu. Investice do dopravních prostředků zajišťuje budoucí ekonomický prospěch. Ta je financována ve většině případů z vlastních zdrojů dopravního podniku a na základě poskytnutých dotací z veřejných fondů. Dalším faktorem hodnotícím finanční zdraví podniku je způsob vnímání tzv. duševních účtů dopravního podniku, aneb jedná se o problematiku behaviorálního účetnictví. Investice, která je dotována z veřejných fondů, je psychologicky vnímána dopravním podnikem jako nenáročně získána a vlastníci společnosti vnímají tento druh financování z velké části jako bezrizikové. Malé riziko představuje nevyužití získaných finančních prostředků a následné vrácení zpět příslušným orgánům. Dotace musí být využita přímo na předem

stanovený nákup stálých aktiv. V případě financování jiných zájmových činností se poskytnutá dotace na základě příkazů objednatele dopravy vrací zpět do veřejného rozpočtu (Mahlendorf, Matějka, Weber, 2018). Tato problematika se týká především oblasti kreativního účetnictví. Objednatel dopravy má možnost si nechat vyhotovit závěrečnou zprávu, která vypovídá o možných rizicích, nezávislou odbornou osobou a zároveň obsahuje určitá protopatření. Jedná se vyhotovení zprávy due diligence. Předmětem due diligence může být analýza:

- finanční výkonnosti dopravního podniku,
- optimalizace daňové povinnosti,
- fúze dopravních podniků,
- prodeje či nákupu dopravního podniku,
- vymáhání pohledávek „černých pasažérů“,
- a další (Proksch, Stranz, Pinkwart, 2018).

Vymáhání pohledávek je velmi namáhavý a složitý proces a značně může znepríjemnit finanční výkonnost podniku. V rámci zajištění dopravní obslužnosti si sám dopravní podnik musí zavést taková opatření, která by efektivně snižovala přepravu černých pasažérů. Objednatel dopravy i v rámci smlouvy o závazku veřejné služby není povinný uhrazovat tyto vzniklé dodatečné náklady.

Veřejná doprava s postupem času a zvyšující se náročností preferencí cestujících se musí přizpůsobovat především technické a psychické kvalitě poskytovaných služeb v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Konkurentem je zde vnímána osobní (individuální) doprava. Většina výchozích plánů o investicích a dalších důležitých informací o účetní a finanční problematice je uvedena v účetních výkazech, přílohách a výročních zprávách, sestavovaných ke konci účetního období a zveřejňovaných prostřednictvím obchodního rejstříku.

Finanční zdraví podniků realizujících přepravní činnost v podmínkách České republiky, ale i jiných zemí Evropské unie, představuje ve většině případů nedostatek získaných (vydělaných) finančních prostředků, které by dostatečně kryly celkové náklady podniku. Veřejná linková, drážní a městská hromadná doprava zajišťující dopravní obslužnost ve vymezeném regionu netvoří takové zisky, které by byly postačující na obnovu vozového parku, z účetního a finančního hlediska obnovu stálých aktiv. V tomto případě nelze porovnávat dopravní podniky, které poskytují cestujícím dálkovou přepravu

a provozující činnost na vlastní podnikatelské riziko, s podniky, kde je uzavřen smluvní vztah s konkrétním objednatelem dopravy. Funkcí objednatele dopravy je bezprostředně nalézt vhodného dopravce, který by na základě kapacit dopravních prostředků zajistil dopravní obslužnost na vymezené obslužené lokalitě. Tento vztah mezi objednatelem a dopravcem je vymezen ve smlouvě o závazku veřejných služeb. Z toho vyplývá, že objednatel dopravy je zavázán proplatit dopravci případnou ztrátu z poskytovaných dopravních služeb, tedy „prokazatelnou ztrátu (kompenzační částku)“ dle výchozího finančního modelu. Ta vzniká, pokud celkové ekonomicky oprávněné náklady nejsou zcela kryty výnosy z přepravy dopravního podniku. Z toho je patrné, že realizované ztráty dopravců jsou zátěží veřejných rozpočtů obcí, krajů a státu.

2 Současný stav řešené problematiky, literární přehled

I přes omezený počet autorů a nedostatečného množství publikací zabývající se problematikou financování veřejné dopravy v podmínkách České republiky, se shodují na faktu, že neexistuje jednotná metodika rozvržení ekonomicky oprávněných nákladů do příslušných nákladových položek v rámci finančního modelu. Od toho se odvíjí nedostatečná evidence účetních dat vykazované jednotlivými dopravními podniky v oblasti hlavní podnikatelské činnosti. To znamená, že není k dispozici databáze, která by vykazovala účetní data za účetní období a není příležitost zjistit konkrétní výše poskytnutých dotací z veřejných rozpočtů u jednotlivých dopravních podniků. Účetní či finanční analýza všech dopravních podniků v České republice není příliš pozitivní, neboť dochází ke „skrytí“ účetních dat v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Data jsou často neveřejná. Na základě poskytnutých kvalitních účetních dat vybranými organizátory dopravy, které jsou závazné jejich mlčenlivostí, se přispívá k pozitivnímu vývoji jejich vyhodnocování a k opětovné vazbě sdělení problematických oblastí organizátorům dopravy.

Fitzová, Matulová a Tomeš (2018) identifikují vybrané faktory ovlivňující efektivitu ve veřejné dopravě, zvláště v městské hromadné dopravě. Na základě aplikací metody DEA (analýzy obalu dat) identifikovali, že s klesající efektivitou souvisí zejména cena jízdného, podíl dotací na příjmech. Zvyšující se efektivita je spojena s průměrným věkem vozidla, celkovým počtem vozových kilometrů a hustotou obyvatelstva. Základním ponaučením je, že zajištění dopravní obslužnosti ve větších městech s větší hustotou obyvatelstva je efektivnější a účinnější než ve městech menších. Vypovídá o faktorech, které jsou zpravidla pod kontrolou místních orgánů, tedy o stanovení výše dotací a zejména tak o struktuře městské dopravy a veřejné dopravy obecně.

Dalším faktorem je druh smluvního vztahu. Smlouva o závazku veřejné služby se uzavírá mezi objednatelem dopravy a příslušným dopravcem v podobě buď netto, nebo brutto smlouvy. Druh smlouvy poté vypovídá o různorodosti míry finančního rizika (odchylkách) přenášeného na dopravce. Brutto smlouvy představují riziko nákladů, včetně zvyšování nákladů na zajištění dopravní obslužnosti, kterému podléhá dopravce. Nevýhodou je, že skutečně vynaložené náklady mohou být oproti předem určeným vyšší a případný rozdíl představuje riziko, které nese sám dopravce. Zvýšení nákladů během účetního období (dopravního roku) může být vyvoláno změnou cen pohonných hmot,

mezd, náhradních dílů a dalších faktorů. Brutto smlouvy také představují riziko pro objednatele dopravy. To znamená tzv. nenaplnění předpokládaných příjmů (tržeb) z přepravy cestujících. Pokud se skutečné výnosy z přepravy cestujících evidují v nižší hodnotě než předem stanovené výnosy, potom jde rozdíl na vrub objednatele dopravy. Nevýhodou brutto smluv je kritika spočívající k „nemotivaci“ dopravce, jelikož příjmy dopravce jsou odváděny objednateli. V tomto smyslu je patrné, že dopravce není motivován ke zvyšování tržeb a zároveň kvality přepravy cestujících. Tyto nevýhody je však možné eliminovat prostřednictvím dodatečných požadavků, které budou ve smlouvě ustanoveny. Například minimální požadavky na kvalitu přepravy cestujících, včetně předurčené kvality vozového parku dopravce. Za porušení předepsaných standardů kvality budou dopravci předepsány sankce v podobě smluvních pokut. Výhodami objednatele dopravy jsou u brutto smluv:

- rozšířená rozhodovací pravomoc,
- stanovení rozsahu dopravního výkonu,
- realizace jízdního řádu,
- návaznosti spojů,
- výše tarifu a cenotvorba,
- a další.

Sjednání brutto smluv je efektivnější pro regiony s integrovanými dopravními systémy. V této roli vystupuje větší počet dopravců v rámci dopravních, geografických faktorů a objednatel dopravy dohlíží na celý systém a rozhoduje o celém procesu zajištění dopravní obslužnosti ve vymezeném regionu (Sniehotta, 2019).

Netto smlouvy naopak je vhodné aplikovat pro takové regiony, kde nedochází k větším odchylkám dopravních charakteristik. Objednatel dopravy zaujímá pasivní roli rozhodování. Z toho lze určit, že netto smlouvy představují riziko pouze pro dopravce. Nákladové a výnosové riziko je přeneseno na dopravce. Realizované tržby se neodvádějí objednateli dopravy. Kvalita poskytovaných služeb je ze strany dopravce vyšší a dochází k motivaci snižování nákladů a zvyšování tržeb z přepravy a zároveň úsilí o získání nových cestujících. V České republice se prozatím uzavírají především netto smlouvy (Sniehotta, 2019).

Mimo jiné na finanční zdraví podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti mají vliv také faktory ekonomické a manažerské ze strany investičního rozhodování a způsobech

financování. Dále faktory v rámci životního prostředí. Tyto vedlejší faktory jsou pouze identifikovány (ilustrovány), avšak nejsou součástí analýzy v praktické rovině.

Práce se zaměřuje na veřejnou linkovou a městskou autobusovou dopravu. V teoretické rovině je věnována pozornost porozumění základních dopravních aspektů ve veřejné dopravě. V praktické rovině je analyzována problematika kompenzační částky (prokazatelné ztráty) ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě. Tento ekonomický problém jedná o celkové objektivizaci nákladů a výnosů dopravního podniku, který je postupně v disertační práci analyzován (ilustrován).

V rámci porozumění zvolené problematice v disertační práci je nutné definovat základní aspekty v dopravní oblasti, které budou následně zahrnuty a propojeny s definovanými cíli práce. Práce nebere v úvahu způsoby realizace výběrového řízení a jiných zakázek. Tato problematika je zcela individuální a záleží na objednateli dopravy, jaké faktory či jiné podmínky bude obsahovat.

2.1 Úvod do problematiky veřejné dopravy

Zajištění dopravní obslužnosti spadá do základních služeb poskytovaných státem, regiony a soukromými přepravci pro občany, turisty za určitou cenu stanovenou dopravcem. Jak veřejná linková doprava, tak i veřejná drážní doprava ve většině případů musí být financována z veřejných rozpočtů obcí (měst), krajů a státu. Finanční kompenzace od objednatele dopravy jsou nedílnou součástí životního cyklu dopravního podniku. Bez finanční podpory není možné efektivně ve vymezeném časovém cyklu obnovovat vozový park. Dále dopravci nabízejí přepravní služby za daleko nižší stanovenou cenu, než jsou jejich skutečné provozní náklady, které nejsou dostatečně kryty celkovými výnosy. Tím dochází k celkovému prohloubení ztráty. Většina dopravních podniků tvoří negativní výsledek hospodaření, tedy ztrátu. Bez finanční injekce by nadále nemohly existovat, jak v podmínkách České republiky, tak i v jiných zahraničních zemích.

2.2 Základní aspekty dopravy

Doprava je vnímána rozdílně na základě různých funkcí, ať už se jedná o funkci ekonomickou či technickou. Ekonomickou funkci dopravy lze charakterizovat obecně jako nevýrobní odvětví v národním hospodářství, které má za cíl uspokojovat společnost

a zároveň zvyšovat ekonomický rozvoj, včetně životní úrovně obyvatelstva. Technická funkce dopravy se pohybuje již v oblasti přímého uspokojování požadavků zákazníků ve veřejné a neveřejné, popřípadě smíšené dopravě. Jedná se o funkci poskytovaných dopravních služeb, využitím dopravních prostředků, dopravních cest s cílem přepravit hmotné statky (materiál, zboží, energie, informací atd.) a umožnit cestujícím se přepravit do požadovaného cíle v prostoru a čase. Jinak řečeno. Doprava je charakterizována jako soubor všech dopravních prostředků pohybujících se po dopravních cestách za účelem jejich využití v rámci přepravy.

Přeprava je součástí dopravy a představuje reálnou činnost, nebo-li předmět dopravy sloužící k převozu osob, věcí, zvířat (určitého souboru) z počátečního místa do požadovaného místa (Melichar, Ježek, 2004).

Dopravní podmínky jsou určovány a přizpůsobovány dopravním systémem dané země. To znamená, že v každé zemi platí jiná dopravní, cenová politika, politika výstavby a modernizace dopravní infrastruktury, kvality přepravy, kvality dopravních prostředků, rychlost přepravy a mnoho dalších faktorů ovlivňujících hodnotu zákazníka.

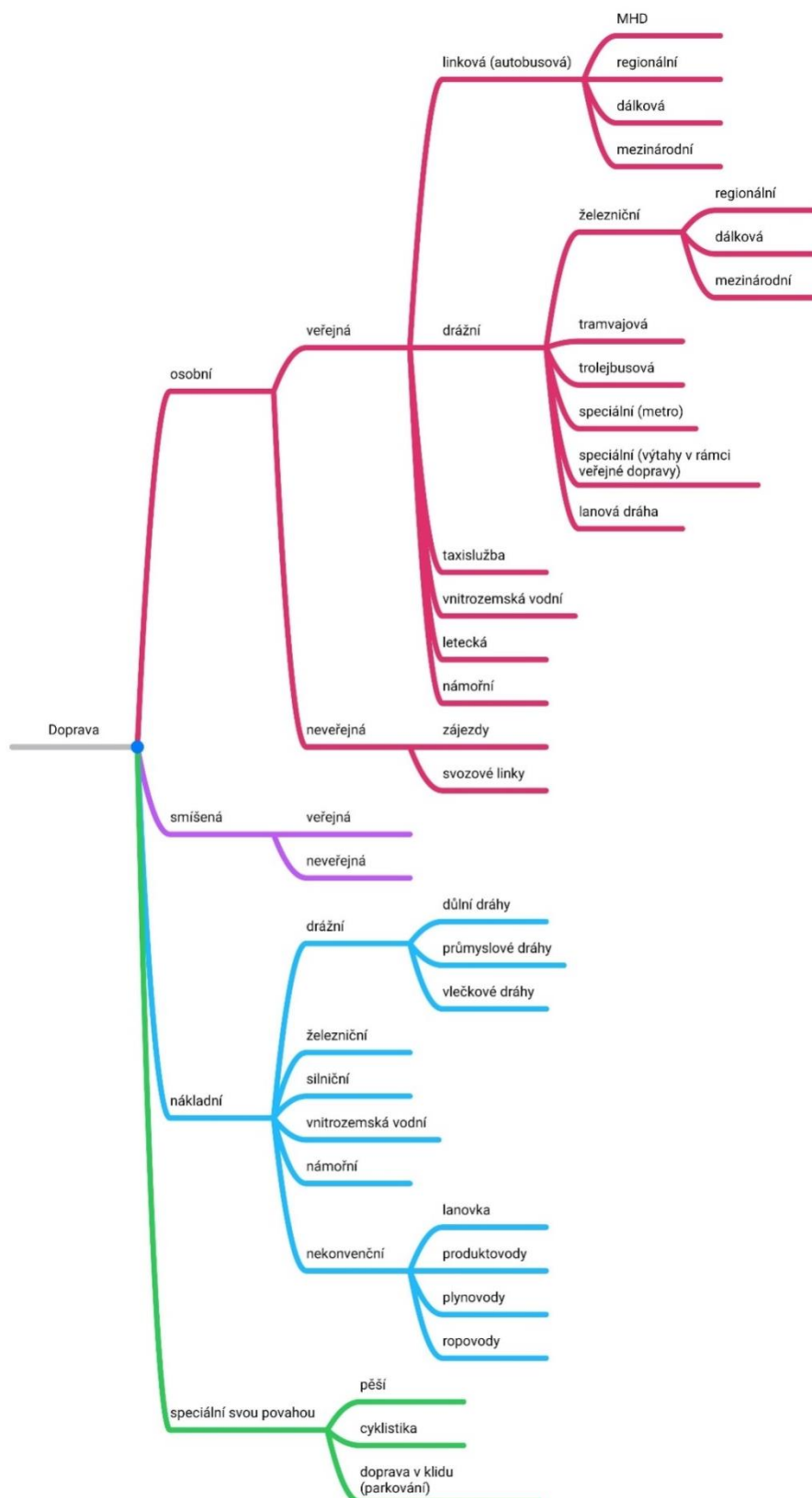
Dopravu členíme do základních tří skupin, a to na:

- osobní,
- nákladní
- a smíšenou dopravu.

Doprava se dále člení na dopravu veřejnou a neveřejnou. Veřejná doprava slouží pro přepravu osob, věcí a zvířat konkrétním druhem dopravního prostředku. Neveřejná doprava naopak využívá speciálních dopravních prostředků, které svými vlastnostmi usnadňují přepravu i nebezpečného materiálu v kapalném či pevném skupenství, zvířat, energie, pohonných hmot a další. Do neveřejné osobní dopravy lze zařadit tzv. svozové linky. Ty jsou určeny pro cestující, kteří využívají například svozu do zaměstnání zabezpečenými zaměstnavatelem (firemní autobus). Jako další příklad lze zmínit autobusové zájezdy. Z obou příkladů vyplývá, že nejsou závislé na jízdním řádu, a proto jsou pro veřejnost nedostupné.

Následující schéma znázorňuje základní členění dopravního systému.

Schéma 1: Dopravní systém státu



Zdroj: vlastní zpracování

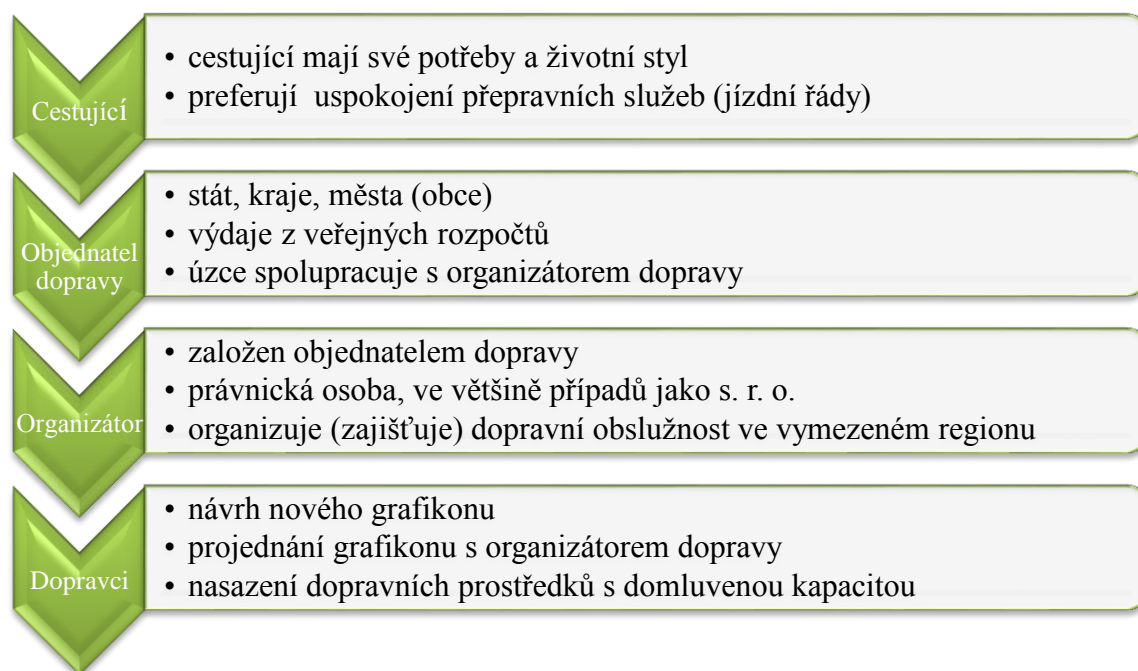
Specifickým druhem dopravy je takzvaná smíšená doprava, která se dále člení na dopravu veřejnou a neveřejnou. Veřejnou smíšenou dopravu lze konkretizovat na příkladu pravidelného spoje s přepravou nákladu. S veřejnou smíšenou dopravou se lze potkat například u drážní dopravy, u tzv. smíšeného vlaku. V podmínkách České republiky se tento druh dopravy nachází již zcela výjimečně. V některých zemích se vyskytuje běžně (Indie, Turecko). Jako příklad neveřejné smíšené dopravy lze uvést zájezdovou dopravu s přepravou nákladu. Klasickým případem může být zájezd s přepravou lodí.

2.3 Proces realizování dopravní obslužnosti

Dopravní obslužnost je charakterizována podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Podle zákona č. 194/2010 Sb. se dopravní obslužností rozumí: *„zabezpečení dopravy po všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“*.

Při zajišťování dopravní obslužnosti organizátor dopravy spolupracuje s krajským úřadem a vyjednává hlavní podmínky zajištění dopravní obslužnosti. Mimo jiné je úkolem stanovit roční rozpočet a vyhlásit výběrové řízení na zajištění dopravní obslužnosti ve vymezeném regionu. V případě, že organizátor dopravy jako právnická osoba není založen krajským úřadem, potom povinnost zajištění dopravní obslužnosti je přenesena přímo na krajský úřad (Oddělení dopravní obslužnosti). V současné době je zajištění dopravní obslužnosti řízeno krajským úřadem v kraji Ústeckém a kraji Vysočina. Proces zajištění dopravní obslužnosti, včetně projednávání nového grafikonu, vysvětluje následující schéma.

Schéma 2: Postup zajištění dopravní obslužnosti



Zdroj: vlastní zpracování

Organizátor dopravy je odpovědný za celý proces zajištění dopravní obslužnosti, včetně jízdni řádů. Jízdní řády se většinou projednávají podle spádností železničních tratí, do kterých vstupuje také problematika jízdni řádů ve veřejné linkové dopravě. Jedná se o provázanost jízdni řádů mezi veřejnou linkovou a drážní dopravou.

Odbor dopravy není totožný s náplní práce jako Oddělení dopravní obslužnosti. Odbor dopravy zahrnuje kompletní správu technologických a legislativních činností souvisejících s provozem a využívání dopravní infrastruktury (poskytování licencí dopravcům, opravy silnic a další).

Veřejná linková, drážní a městská hromadná doprava je nejvíce využívanou dopravou hned po osobní dopravě v České republice, a to na základě ročenky dopravy Ministerstva dopravy (Ročenka dopravy ČR, 2018).

Objednatelé dopravy a dopravci uzavírají smlouvy o závazku veřejné služby, která vypovídá o způsobu zajištění dopravní obslužnosti a způsobu stanovení a úhrady prokazatelné ztráty (kompenzační částky). To znamená, že objednatel má povinnost financovat z části přepravní služby přímo dopravci, který ve většině případů nerealizuje zisky. Z toho vyplývá, že dopravní obslužnost je financována z veřejných rozpočtů. Důvodem je, že dopravci dostatečně nepokryjí celkové provozní náklady realizovanými

výnosy z přepravy cestujících. Například prodělávají na poskytovaných slevách pro studenty, důchodce atd. Tyto speciální slevy jsou zpětně proplaceny dopravci objednatelem dopravy ze stanoveného rozpočtu státu, kraje, měst (obcí).

3 Financování veřejné dopravy

Tato kapitola analyzuje vybrané legislativy, které jsou součástí stanovení a uhrazení výše náhrady z přepravní činnosti u veřejné linkové, drážní a městské hromadné dopravy. Cílem této kapitoly je analyzovat problematiku stanovení výše prokazatelné ztráty podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb. u veřejné linkové dopravy a vyhlášky č. 296/2010 Sb., která kompenzuje náhradu do jedné metodiky jak pro veřejnou linkovou, tak i drážní a městskou hromadnou dopravu. Nařízení vlády č. 493/2004 Sb. v rámci stanovení prokazatelné ztráty není již v platnosti, avšak „dobíhající“ smlouvy, které se odkazují na tuto legislativu, jsou stále platné. Nově uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby se již odkazují na vyhlášku č. 296/2010 Sb. Dále jsou uvedeny způsoby financování veřejné dopravy ve vybraných evropských a mimo evropských zemí.

Poskytnutí náhrady dopravcům slouží zejména ke krytí ztráty z poskytovaných přepravních služeb, které jsou předmětem podnikatelské činnosti. Povinností dopravců je vykazovat veškeré provozní náklady a jimi vyvolané výnosy, které jsou následně odděleny podle druhu podnikatelské činnosti. Nejedná se pouze o zajištění dopravní obslužnosti, ale též o činnosti vedlejší, které nemohou být zahrnuty do výpočtu prokazatelné ztráty (kompenzační částky). Z tohoto důvodu se jeví jako účelné oddělit účetnictví pro hlavní a vedlejší podnikatelskou činnost a zvýšit tímto zásahem vypovídací schopnost jednotlivých činností dopravního podniku. Vedlejší (doplňková) činnost dopravního podniku se nemůže stát součástí stanovení prokazatelné ztráty (kompenzační částky).

Hodnocení finančního zdraví dopravního podniku je z části analyzováno pomocí aplikací metodik, které stanovují výši prokazatelné ztráty (kompenzační částky). Pro lepší vypovídací schopnost je hlavní činnost dopravce vykazována v požadovaném účetním výkazu, který bere v úvahu ekonomicky oprávněné náklady v celkových hodnotách vyjádřených v peněžních jednotkách a zároveň vyjádřeno na jednu jednotku výkonu, tedy na jeden ujetý kilometr. Celkové výnosy z přepravy cestujících a ostatní výnosy se přepočítávají stejným způsobem na jeden ujetý kilometr. Tímto způsobem dopravce a objednatel dopravy dostává kompletní přehled o jednotlivých nákladových a výnosových položkách vyjádřených na jednu jednotku výkonu a zároveň **plní funkci kalkule.**

Stanovení výše náhrady z přepravních služeb je vnímáno jako dotace, která je poskytována dopravním podnikům z veřejných rozpočtů. Základním příjmem veřejných

rozpočtů je výběr daní od daňových rezidentů a nerezidentů. Z toho vyplývá, že výše poskytnuté dotace závisí také na daňové politice státu a způsobu přerozdělování daní do decentralizovaných rozpočtů. Na základě výše dotace závisí, jakým způsobem a v jaké výši se stanoví roční rozpočet pro veřejnou dopravu (Telecký, 2016).

Tabulka 1 poukazuje celkovou výši dotace (v mil. Kč) do pravidelné veřejné přepravy osob, tedy zvláště do linkové autobusové a železniční osobní dopravy za roky 2010 až 2018.

Tabulka 1: Celková výše dotace do pravidelné veřejné přepravy osob v mil. Kč

Za vymezené období	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Linková autobusová doprava (bez MHD)								
Rozpočty krajských (okresních) úřadů	4 823	5 054	5 184	5 275	5 251	5 422	6180	6642
Rozpočty obcí	370	462	470	550	470	658	632	376
Celkem	5 193	5 516	5 654	5 825	5 721	6 080	6812	7018
Železniční osobní doprava								
Státní rozpočet	4 070	4 009	4 043	4 233	4 414	4 497	4645	4802
Dotace z krajských (okresních) úřadů	8 458	8 864	9 245	9 290	9 413	9 584	9794	10180
Celkem	12 528	12 873	13 288	13 523	13 827	14 081	14439	14982
Celkem dotace	17 721	18 389	18 942	19 348	19 548	20 162	21251	22000

Zdroj: Ročenka Ministerstva dopravy, (2016, 2017 a 2018)

Z tabulky 1 je patrné, že regionální linková autobusová doprava není dofinancována ze státního rozpočtu. Důvodem je, že dálkové autobusové spoje jsou realizovány na vlastní podnikatelské riziko a faktem je, že uspokojují vyšší poptávku po přepravě cestujících, než je u dálkových železničních spojů. Příkladem může být uveden spoj mezi Českými Budějovicemi a Brnem. Tato trasa je obsluhována různými společnostmi, například GW bus. Na této trase je poptávka po přepravě nejvíce uspokojena dálkovou

autobusovou dopravou. Vychází se z toho, že dálková železniční doprava v tomto případě bude financována z rozpočtu Ministerstva dopravy. Tabulka tedy uvádí, že železniční osobní doprava, konkrétně dálkové spoje jsou financovány ze státního rozpočtu. Jde především o zajištění dopravní obslužnosti ze strany státu (Ministerstva dopravy).

Veřejná linková doprava je závislá na uhrazení prokazatelné ztráty z veřejných krajských a obecních rozpočtů. Celková výše poskytnuté dotace je rostoucí za každé účetní období dopravní rok). Cílem je obnova a údržba kvalitního vozového parku.

Dále má na výši dotace vliv makroekonomické prostředí:

- inflace (uvedena ve smlouvě o závazku veřejné služby),
- vliv měnových kurzů (u mezinárodních železničních spojů zasahuje do ceny jízdného),
- vládní výdaje,
- daňová politika státu,
- sociální – vybavenost vozů,
- a další.

Jiné vlivy na výši dotace:

- změna počtu pracovních dní,
- změna počtu ujetých kilometrů,
- dochází k posilování linek,
- dochází naopak k rušení spojů s ohledem na změnu přepravní zátěže (Telecký, 2016).

Následující schémata poskytují komplexní pohled pohybu finančních toků v celostátní železniční dopravě, regionální železniční dopravě a v regionální autobusové dopravě. Konkrétně u vlaků dálkových, spěšných a osobních.

Osobní železniční doprava se skládá ze tří segmentů:

- regionální železniční doprava (financována z krajského rozpočtu s příspěvkem od Ministerstva dopravy),
- dálková železniční doprava (financována z rozpočtu Ministerstva dopravy),
- doprava na vlastní riziko dopravce (jedná se o většinu mezinárodních dálkových spojů, ubytovací a hotelové vlaky a jiné).

Kraje nebo servisní organizace (koordinátoři dopravy) zajišťují objednávku dopravní obslužnosti. Koordinátoři dopravy mohou proplácet výkony na základě uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby.

V regionální autobusové dopravě je objednatelem dopravy kraj. Autobusová doprava se dělí na:

- vnitrostátní dálkovou autobusovou dopravu,
- mezinárodní.

Zmíněné druhy autobusové dopravy jsou provozovány na vlastní podnikatelské riziko dopravce.

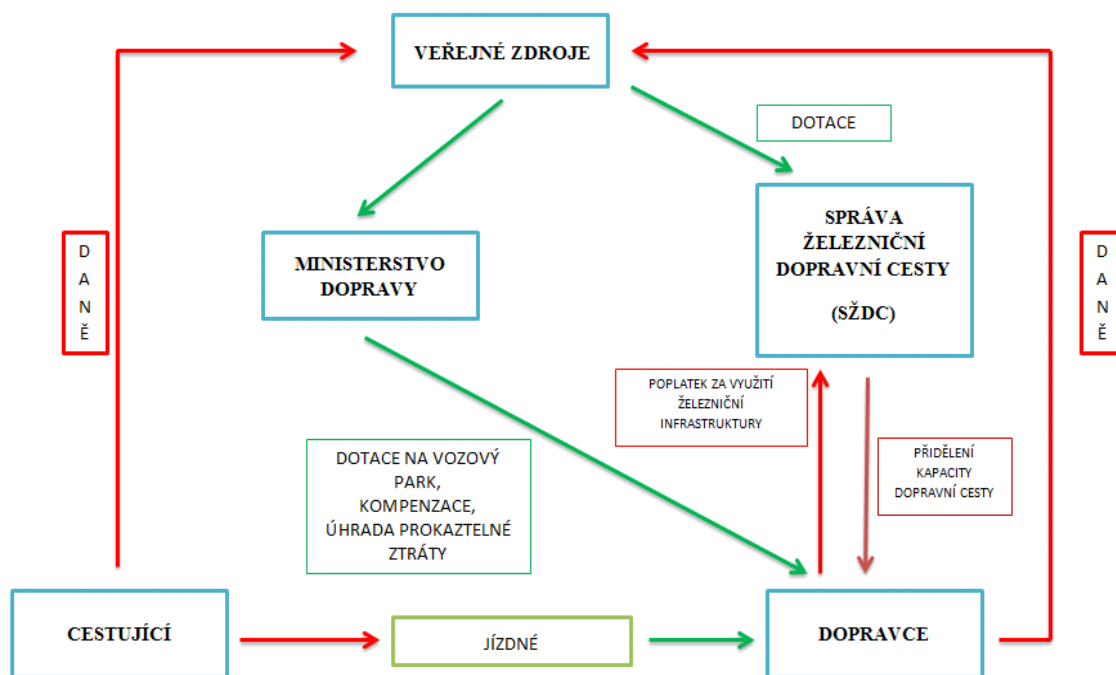
Městská hromadná doprava je dopravou specifickou a je hrazena z rozpočtu jejího zřizovatele. U městské hromadné dopravy se předpokládá rostoucí kvalita služeb a růst provozních nákladů z důvodu zlepšení dopravní situace v podobě omezení automobilové dopravy a celkový vliv na životní prostředí.

3.1 Vlaky dálkové – finanční toky v celostátní železniční dopravě

Na základě objednávky je přednostně přidělena kapacita dopravní cesty mezinárodním dálkovým vlakům, poté vlakům dálkovým na základě objednávky Ministerstva dopravy a teprve potom je přidělena vlakům dle požadavků jednotlivých krajů.

Doprovce v železniční dopravě využitím dopravní cesty (kolejové tratě) je povinný platit poplatky Správě železniční dopravní cesty, dále SŽDC. Poplatky slouží k obnově a údržbě železničních cest. Na druhé straně i SŽDC je závislá na dotacích od státu. Jak již bylo zmíněno, výše dotace je závislá na daňové politice státu a stanovení ročního rozpočtu na úhradu veřejné dopravy.

Schéma 3: Finanční toky v celostátní železniční dopravě



Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje Sláma (2014)

Hlavním příjmem veřejných rozpočtů jsou daně získané od daňových rezidentů a nerezidentů. Cestující jako koneční spotřebitelé platí cenu jízdného včetně daně z přidané hodnoty. Daň z přidané hodnoty je stanovena sníženou sazbou, 10 % z důvodů sociálních aspektů. Dopravci jako plátcí daně vzniká závazek vůči státu a je povinný odvést DPH (DPH na výstupu, z tržeb) do veřejného rozpočtu. Daně z příjmů právnických osob a spotřebitelské daně tvoří druhou nedílnou součást příjmů do státního rozpočtu.

Ministerstvo dopravy spravuje roční rozpočet na celostátní železniční dopravu a poskytuje dotace SŽDC a dopravci. Dopravce tvoří příjmy z jízdného od cestujících, které pokrývají část provozních nákladů a zbytek (ztráta) je vyrovnána úhradou prokazatelné ztráty z přepravy. Dotace slouží zároveň jako příjem získaný na obnovu vozového parku. Nesmí být použit pro jiné účely (Telecký, 2016, Sláma, 2014).

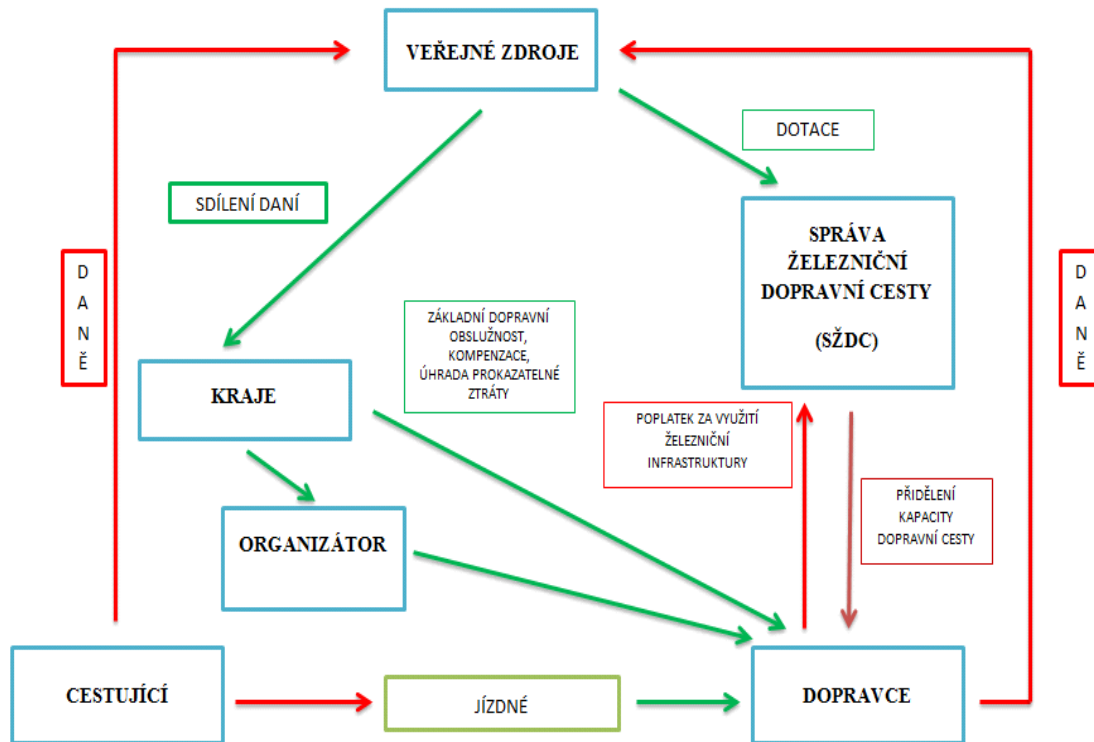
3.2 Spěšné a osobní vlaky – finanční toky v regionální železniční dopravě

Zcela identický je proces finančních toků v regionální železniční dopravě. Veřejné zdroje zde tvoří veřejné krajské a obecní rozpočty. Jedná se o zajištění dopravní obslužnosti již

ve vymezeném regionu. Kraje a obce spravují roční rozpočty a stanovují příslušnou částku určenou dopravci.

Následující schéma znázorňuje komplexní pohled pohybu finančních toků v regionální železniční dopravě.

Schéma 4: Finanční toky v regionální železniční dopravě



Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje Sláma (2014)

Součástí schématu jsou zde kraje a příslušní organizátoři dopravy. Kraje sdílejí (alokují) daně do krajského rozpočtu a následně informují organizátory dopravy o finančních prostředcích. V konečném procesu organizátor vyplácí dotaci konečnému dopravci. Pokud není zřízen organizátor dopravy (viz. Ústecký kraj a Kraj Vysočina), dotace je vyplacena Oddělením dopravní obslužnosti (krajem) přímo dopravci.

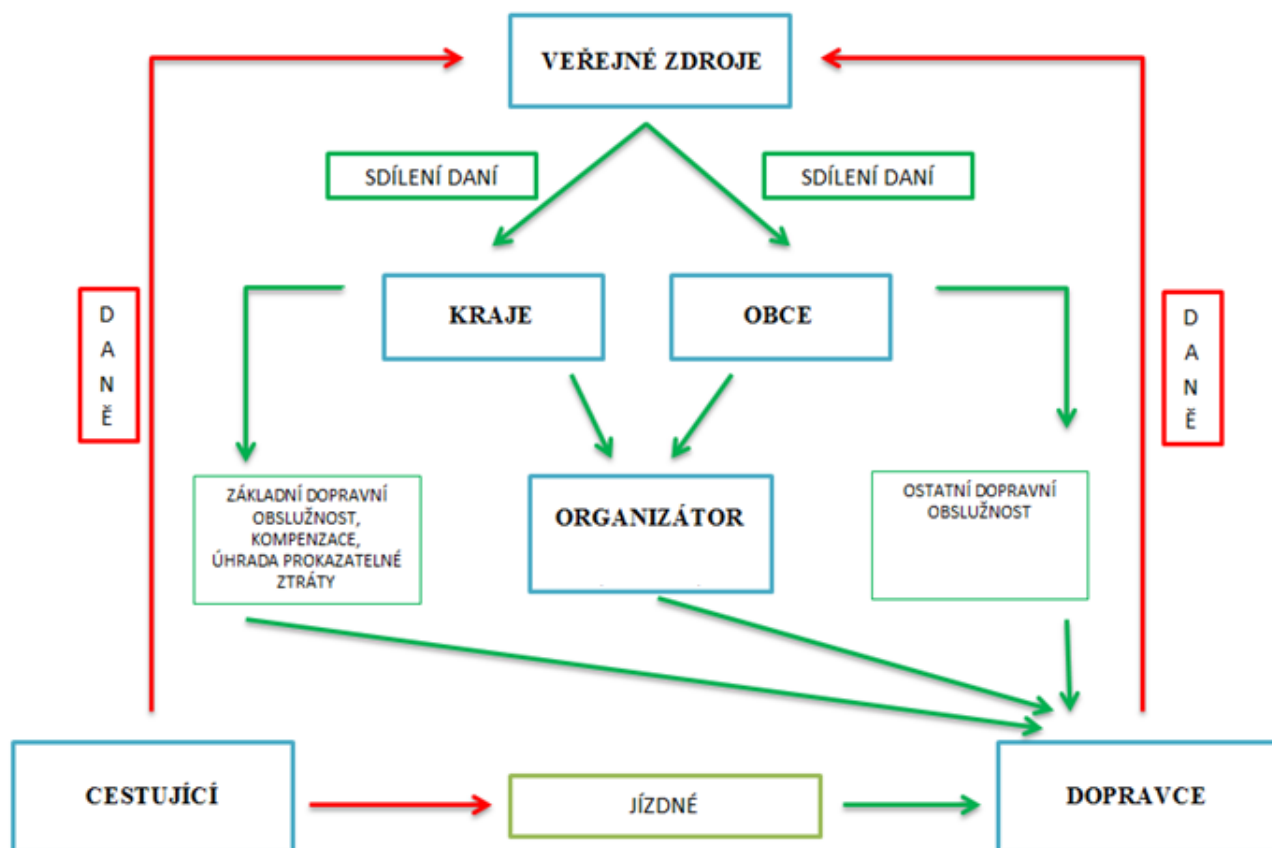
3.3 Finanční toky v regionální autobusové dopravě

Regionální autobusovou dopravu objednává kraj a příslušné obce na základě svých požadavků. Kraje a obce sdílejí své požadavky koordinátorovi dopravy (organizátorovi). Věc je poněkud složitější, a to z důvodu nepřehlížení železniční regionální dopravy. Efektivní dopravní systém by měl brát v úvahu propojení všech druhů dopravy

a nezvýhodňovat tak jedno před druhým. Většinou se jedná o návaznosti spojů druhu dopravy dle jízdnicích řádů.

Finanční toky v regionální autobusové dopravě znázorňuje následující schéma.

Schéma 5: Finanční toky v regionální autobusové dopravě



Zdroj: vlastní zpracování dle zdroje Sláma (2014)

Regionální autobusová doprava, která plní funkci zajištění dopravní obslužnosti, je osvobozena od silniční daně. Naopak, dálkové autobusové spoje, které provozují činnost na vlastní podnikatelské riziko, nejsou osvobozeny od silniční daně. Kraje a obce buď samy, nebo prostřednictvím koordinátora dopravy poskytují dotaci dopravci.

V případě integrovaného dopravního systému přerozdělování tržeb z přepravních služeb probíhá na základě počtu ujetých kilometrů či podle počtu přepravených osob konkrétním dopravcem. Záleží na systému odbavování cestujících, jakou metodu zvolí. Přerozdělování tržeb a ostatních výnosů z přepravy zprostředkovává tzv. clearingové centrum. Clearingové centrum v integrovaném dopravním systému provozuje svou činnost identicky jako clearingové centrum v bankovním sektoru (Říha, Tichý, 2015).

3.4 Prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě – Nařízení vlády č. 493/2004

Sb.

Dopravní podniky zajišťující dopravní obslužnost ve veřejné linkové dopravě nevykonávají ve většině případů pouze jednu hlavní podnikatelskou činnost. Z účetních výkazů lze vyzorovat výsledky hospodaření jednotlivých dopravců za účetní období a lze posoudit, že vykonávají většinou více než jednu podnikatelskou činnost. Zajištění dopravní obslužnosti je zařazeno vždy do hlavní podnikatelské činnosti a ostatní služby nabízené dopravními podniky jsou rozuměny jako vedlejší podnikatelské činnosti.

Prokazatelnou ztrátou ve veřejné linkové dopravě se zabývá nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti. Nařízení vlády č. 493/2004 Sb. vypoovídá o způsobu stanovení výše prokazatelné ztráty.

Podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb. je prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě definována jako „rozdíl mezi součtem ekonomicky oprávněných nákladů a upraveného přiměřeného zisku a dále dosaženými tržbami a výnosy“. Jinými slovy dopravní podniky nepokryjí svými realizovanými výnosy celkové provozní náklady, respektive celkové ekonomicky oprávněné náklady. Z toho vyplývá, že dopravci jsou závislí na dotacích, které jsou poskytovány objednatelem dopravy a jsou finanční zátěží veřejných rozpočtů.

Nařízení vlády č. 493/2004 Sb. pojednává obecně o způsobu stanovení výše prokazatelné ztráty, kterou si sám dopravní podnik na základě účetních dat vypočítá. Objednatel dopravy může dopravci stanovit maximální výši prokazatelné ztráty a má právo přihlížet k veškerým činnostem dopravního podniku. Základním dokumentem o zajištění dopravní obslužnosti a stanovení výše prokazatelné ztráty, včetně přiměřeného zisku mezi objednatelem dopravy a dopravcem je smlouva o závazku veřejné služby, která detailně konkretizuje podmínky přepravní činnosti a zároveň se odvolává na příslušnou legislativu, podle které je poskytována dotace.

Součástí prokazatelné ztráty je tzv. přiměřený zisk, který slouží zejména k obnově vozového parku v osmiletém cyklu.

Výpočet prokazatelné ztráty je následující:

*prokazatelná ztráta = celkové ekonomicky oprávněné náklady +
přiměřený zisk – celkové výnosy z přepravy a ostatní výnosy z provozu*

(1)

Potom přiměřený zisk ve veřejné linkové dopravě se stanoví na základě následujícího vztahu:

přiměřený zisk

$$= \left[\frac{\left(\frac{\text{počet autobusů} \cdot \text{průměrná cena autobusu}}{8} - \text{účetní odpisy} \right)}{\text{daňový koeficient}} \right]$$

– účelová dotace ze státního rozpočtu a rozpočtu objednatele na nákup autobusů

(2)

Dle nařízení vlády č. 493/2004 Sb. je přiměřený zisk definován následovně: „Přiměřeným ziskem se pro účely tohoto nařízení rozumí částka, která se vypočte jako součet částky, která po zdanění a po minimálním přidělu do povinných fondů nepřekračuje 1/8 ceny autobusů používaných zpravidla pro veřejnou linkovou dopravu zajišťující dopravní obslužnost plněním závazku veřejné služby (dále jen "veřejná linková doprava"), a částky, která nepřekračuje podíl ceny investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy odpovídající době životnosti dle zvláštního zákona, pokud s těmito investicemi vyjádřil pro účely jejich zahrnutí do výpočtu prokazatelné ztráty souhlas příslušný dopravní úřad. Tento součet se sníží o částku celkových účetních odpisů autobusů používaných ve veřejné linkové dopravě, o částku celkových účetních odpisů investic souvisejících s provozováním veřejné linkové dopravy a o částku přiznané dotace ze státního rozpočtu na nákup nově vyrobených autobusů a dotace z rozpočtů krajů nebo rozpočtů obcí na nákup nově vyrobených autobusů.“

Koeficient při stanovení přiměřeného zisku je stanoven následovně:

$$\text{daňový koeficient} = \frac{100 - \% \text{ sazba daně z příjmů právnických osob}}{100} \quad (3)$$

Na základě jeho vypovídací schopnosti je vnímán jako daňový koeficient. Slouží pro potřeby zahrnutí daně z příjmů právnických osob.

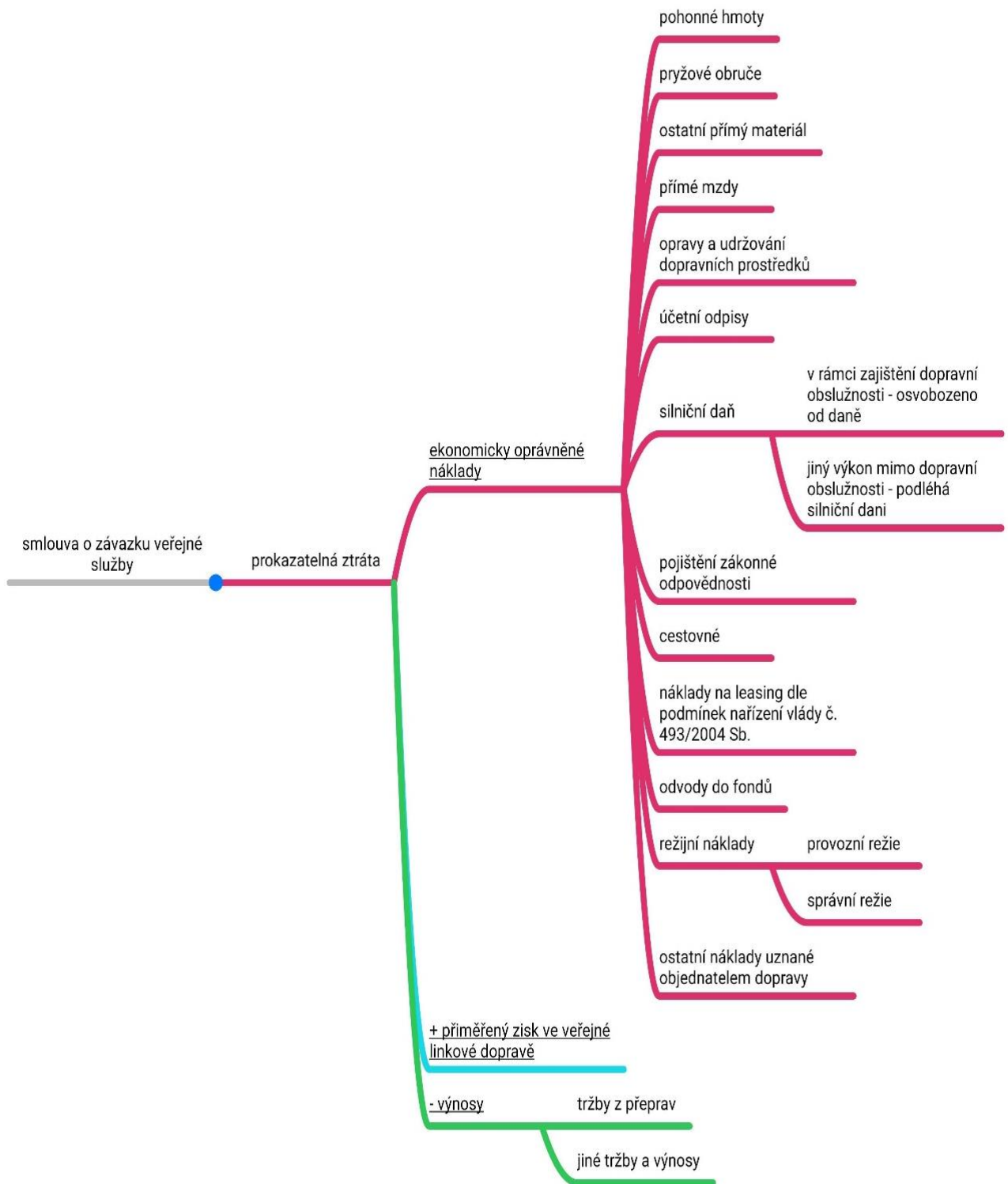
Přiměřený zisk slouží pouze k obnově vozového parku v osmiletém cyklu. Nesmí být použit pro jiné účely dopravního podniku. Je chápán jako umožnění získání finančních zdrojů pro obnovu vozového parku ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě. Veškeré podmínky jsou uvedeny ve smlouvě o závazku veřejné služby.

Další dílčí částí výpočtu prokazatelné ztráty jsou ekonomicky oprávněné náklady, které jsou nejprojednávanějšími nákladovými položkami a charakterizují celkovou provozní náročnost hlavní podnikatelské činnosti dopravního podniku. Ekonomicky oprávněné náklady musí být předem sjednány a uznány objednatelem dopravy ve smlouvě o závazku veřejné služby. Nelze zahrnout jiné nákladové položky mimo smlouvu, které by ovlivňovaly výši prokazatelné ztráty.

Jak již bylo zmíněno, dopravní podniky musí při výpočtu prokazatelné ztráty oddělit nákladové a výnosové položky realizované z hlavní a vedlejší podnikatelské činnosti. Nesmí dojít ke zkreslení účetních dat a manipulaci s účetními daty takovým způsobem, který by vědomě či nevědomě nesprávně stanovil výši poskytnuté dotace. V tomto případě je nutné **účetně** oddělit hlavní podnikatelskou činnost (zajištění dopravní obslužnosti) a ostatní vedlejší služby poskytované dopravním podnikem (například zájezdová doprava). Dopravní podnik je povinen sestavit předběžnou (plánovanou) strukturu ekonomicky oprávněných nákladů a stanovit jejich předběžnou výši, tedy výši za jednotlivé nákladové položky. Hodnota jednotlivých položek ekonomicky oprávněných nákladů by se neměla příliš odchylovat od skutečnosti. Z toho vyplývá, že dopravní podnik je povinný opět strukturovat a zhodnotit celkové náklady z přepravních služeb a informovat (seznámit) objednatele dopravy o skutečných účetních datech, která by měla být ověřena nezávislým auditorem či pověřeným týmem organizátora dopravy.

Schéma č. 6 znázorňuje vztah výpočtu prokazatelné ztráty podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb.

Schéma 6: Výpočet prokazatelné ztráty podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb.



Zdroj: vlastní zpracování

Schéma č. 6 dělí ekonomicky oprávněné náklady do 13 hlavních skupin. Vychází se z hlavního účetního výkazu vytvořen pro přepravní činnost ve veřejné linkové dopravě podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb.

3.4.1 Klasifikace výnosů z přepravní činnosti ve veřejné linkové dopravě

Klasifikace výnosů z přepravní činnosti dle nařízení vlády č. 493/2004 Sb. se věnuje problematice členění tržeb a ostatních výnosů ve veřejné linkové dopravě.

1. **Tržby z přeprav** – tržby z přeprav cestujících (jízdné), jízdné z přepravy nadměrných zavazadel.
2. **Jiné tržby** – tržby z prodeje jízdních řádů, výnos z prodeje nevyužitého dopravního prostředku, smluvní a ostatní pokuty a penále, tržby z prodeje pohonných hmot, tržby z prodeje zboží, tržby z prodeje služeb, tržby z prodeje materiálu a další.

Dopravce je povinen předkládat objednateli dopravy veškeré informace o provozu dopravního podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti, včetně ekonomických a technických údajů. Smlouva o závazku veřejné služby bere v úvahu minimálně 80 % výkonnost nasazených dopravních prostředků. Není podmínkou, zda dopravce je či není vlastníkem dopravních prostředků. Pokud by byla porušena podmínka 80 % výkonnosti vozu, byla by dotace zkrácena a zároveň by došlo k nárůstu ekonomicky oprávněných nákladů. Pro výpočet přiměřeného zisku je důležité správně stanovit průměrnou cenu nasazených autobusů, která je stanovena dle Věstníku průměrných cen autobusů Ministerstva dopravy za každý kalendářní rok.

Informace o jednotlivých nákladových a výnosových položkách z přepravní činnosti podává výchozí výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti, který slouží jako podklad pro vyplacení dotace (prokazatelné ztráty + přiměřeného zisku). Základní struktura výkazu je uvedena v příloze disertační práce.

Objednatel dopravy není povinný stanovit dopravci výši prokazatelné ztráty. Tuto povinnost nese a je za ni zodpovědný dopravní podnik. Objednatel dopravy pouze překontroluje získané údaje od dopravce a proplatí výši prokazatelné ztráty.

Proplacení prokazatelné ztráty probíhá na základě smlouvy o závazku veřejné smlouvy, a to formou zálohy:

- měsíčně,

- čtvrtletně,
- pololetně,
- nebo ročně.

Dopravce je povinný předběžně projednat veškeré nákladové a výnosové položky, které jsou následně schváleny objednatelem dopravy. Předkládají se výkazy nákladů a tržeb z přepravní činnosti, ve kterých jsou obsaženy výchozí nákladové a výnosové položky. Na základě výchozího výkazu je vyplacena prokazatelná ztráta, která je následně překontrolována za určitou periodu.

3.5 Prokazatelná ztráta ve veřejné drážní dopravě – Vyhláška č. 241/2005 Sb.

Vyhláška č. 241/2005 Sb. o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy identifikuje podobným postupem stanovení výše dotace jako u předchozí legislativy ve veřejné linkové dopravě. Členění nákladových a výnosových položek je poněkud rozdílné.

Veřejná drážní doprava v rámci zajištění dopravní obslužnosti musí odlišovat ekonomicky oprávněné náklady zvláště pro vlaky regionální a celostátní. Důvodem je proplacení prokazatelné ztráty z jiných veřejných zdrojů. Nesmí se opomenout, že celostátní vlaky jsou financovány ze státního rozpočtu a vlaky regionální z rozpočtů krajů či obcí.

Prokazatelná ztráta se stanovuje podobným způsobem jako u veřejné linkové dopravy s tím rozdílem, že přiměřený zisk není počítán podle stanovené metodiky. Vyhláška č. 241/2005 Sb. určuje maximální procentuální podíl z ekonomicky oprávněných nákladů, tedy 5 %. Přiměřený zisk ve veřejné drážní dopravě nesmí překročit 5 % ekonomicky oprávněných nákladů. V dopravní praxi se přiměřený zisk pohybuje kolem 2 %. Bližší informace jsou uvedeny ve smlouvě o závazku veřejné služby. Vzorec pro výpočet prokazatelné ztráty je následující.

prokazatelná ztráta =

*celková výše ekonomicky oprávněných nákladů + přiměřený zisk –
celkové výnosy z provozování veřejné drážní dopravy*

(4)

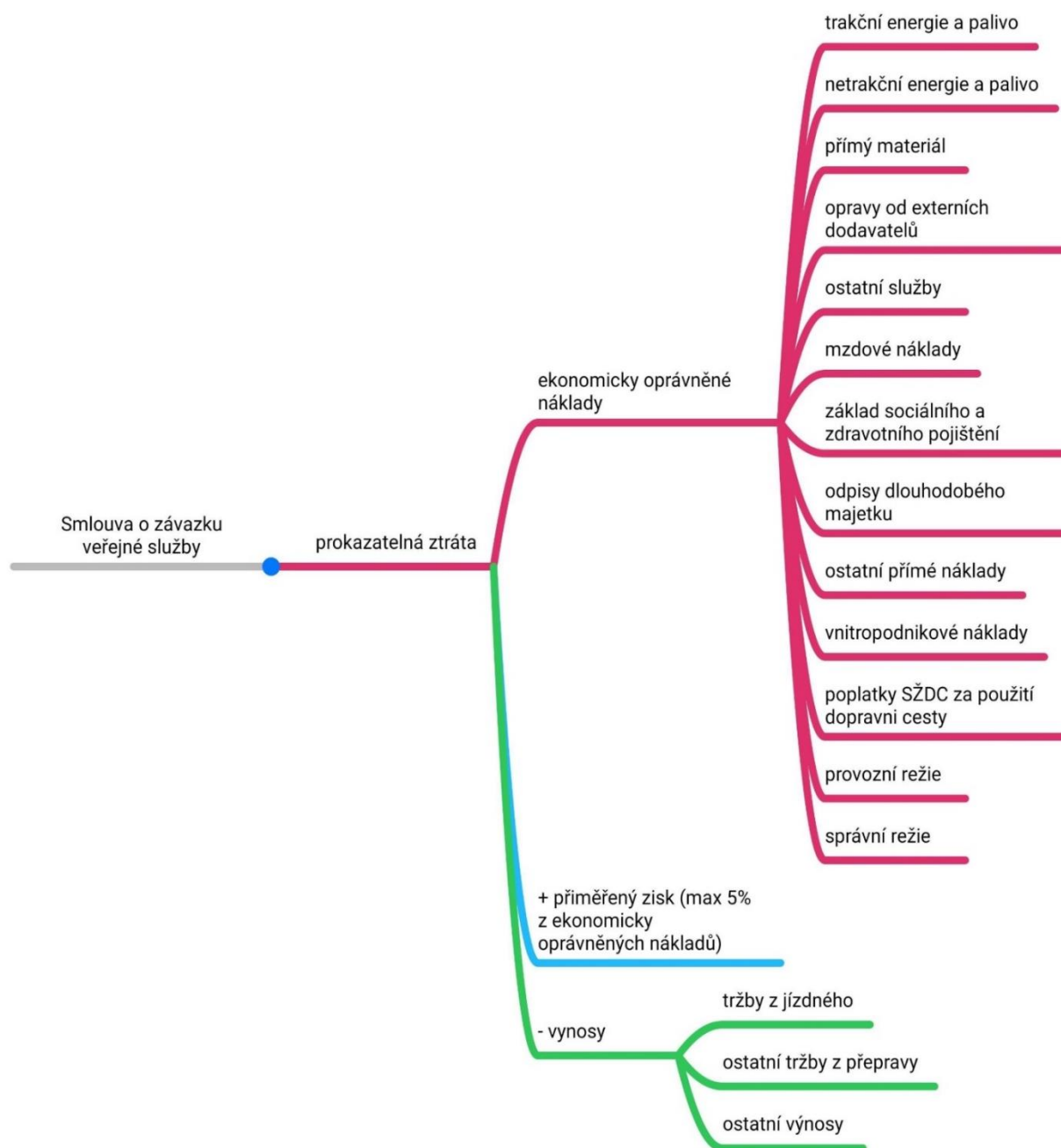
Dotace je poskytována ze státního a krajského rozpočtu, popřípadě z rozpočtu obcí.

Členění nákladových a výnosových položek se vztahuje podle Výkazu nákladů a výnosů z přepravní činnosti ve veřejné drážní dopravě. Tento výkaz je určen také pro městskou hromadnou dopravu, konkrétně pro tramvajovou a trolejbusovou dopravu. Ta se řídí podle vyhlášky č. 241/2005 Sb. Trolejbusová a tramvajová doprava je zařazena do drážní dopravy.

V tomto případě, pokud dopravní podnik zajišťuje dopravní obslužnost městskou hromadnou dopravou a realizuje přepravní služby nasazením autobusů, trolejbusů, tramvají či jinými dopravními prostředky, je povinný předkládat objednateli dopravy výkazy nákladů a výnosů z přepravní činnosti jak z veřejné drážní, tak i linkové dopravy. Není možné podat jednotný výkaz.

Následující schéma poukazuje na výpočet prokazatelné ztráty ve veřejné drážní dopravě.

Schéma 7: Výpočet prokazatelné ztráty podle vyhlášky č. 241/2005 Sb.



Zdroj: vlastní zpracování

Členění ekonomicky oprávněných nákladů je velmi podobné jako u veřejné linkové dopravy. Rozdílné jsou však nákladové položky: trakční energie a palivo, netrakční energie a palivo a poplatky, které jsou hrazené Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) za využití dopravní cesty. Ostatní nákladové položky jsou povahově a na základě vypovídací schopnosti shodné. Stanovení kompenzační částky ve veřejné drážní dopravě dle vyhlášky č. 296/2010 Sb. probíhá identicky jako ve veřejné linkové dopravě. Avšak struktura ekonomicky oprávněných nákladů je jiná. Metodika výpočtu prokazatelné ztráty již není stejná jako u veřejné linkové dopravy. Teoreticky vytvořený regresní model by mohl sloužit jako informativní nástroj pro stanovení předběžné kompenzační částky ve veřejné drážní dopravě. Avšak skutečné účetní hodnoty ze zajištění dopravní obslužnosti nejsou k dispozici.

3.5.1 Klasifikace tržeb a ostatních výnosů ve veřejné drážní dopravě

Celkové výnosy ve veřejné drážní dopravě se stanoví na základě všech druhů příjmových přepravních dokladů evidovaných v účetnictví dopravce. Následně se tržby z jízdného alokují zvláště pro vlaky regionální a celostátní dopravy a v poslední fázi se přiřadí do jednotlivých územních obvodů.

Celkové výnosy se stanoví z následující struktury výnosových položek.

1. **Tržby z jízdného** – zaplacené jízdné od cestujících z přepravních služeb, přeprava zavazadel, jízdních kol.
2. **Ostatní tržby z přepravy** – tržby za prodané občerstvení, pokuty a penále od cestujících, prodej jízdních řádů, výnosy za realizaci slevových aplikací.
3. **Ostatní výnosy** – výnosy z pronájmu lokomotiv nebo jiných vozových jednotek, prodej dopravních prostředků, výnosy z marketingových služeb (reklamy, propagace), výnosy z prodaných pohonných hmot, vzniklé kurzové rozdíly z jízdného.

Úhradu ztráty ze žakovského jízdného si sám dopravce vypočítá a předá vyúčtování objednateli dopravy, který uhradí požadovanou hodnotu.

Městská hromadná doprava, respektive trolejbusová či tramvajová doprava, přiřazuje provozní náklady a výnosy do jednotlivých nákladových a výnosových položek dle vyhlášky č. 241/2005 Sb. Existují i případy, kdy položka ostatních výnosů je nulová.

Záleží na struktuře vozového parku a jeho přepravní vytíženosti, dále na velikosti dopravního podniku, typu organizační struktury, na nabídce přepravních služeb a další.

Železniční, trolejbusová a tramvajová doprava jako základní souhrn drážní dopravy představuje patrné rozdíly v nabídce přepravních služeb, a tím ke vzniku rozdílných provozních nákladů a výnosů. To znamená, že přiřazení nákladů a výnosů do jednotlivých nákladových a výnosových položek je rozdílný podle povahy předmětu podnikatelské činnosti. Konečné odsouhlasení musí provést objednatel dopravy a uzavřít smlouvu o závazku veřejné služby.

3.6 Kompenzace ve veřejné linkové a drážní dopravě podle vyhlášky č. 296/2010

Sb.

Bude-li chtít objednatel dopravy vyhlásit výběrové řízení na zajištění dopravní obslužnosti ve vymezeném regionu, předpokladem je přihlášení potenciálních dopravců. To znamená, že vítěz výběrového řízení na zajištění dopravní obslužnosti uzavře v budoucím čase smlouvu o závazku veřejné služby, která již bude nově odkazována na vyhlášku č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

Vyhláška č. 296/2010 Sb. nahrazuje předchozí legislativní předpisy o způsobu stanovení prokazatelné ztráty ve veřejné linkové a drážní dopravě a vyžaduje podrobnější informace o dopravním podniku. Struktura a obsah vyhlášky podává detailnější účetní informace o výkonnosti dopravního podniku a efektivnější pohled na dopravní praxi. Nové, netto a brutto smlouvy budou obsahovat tuto legislativní úpravu. Před uzavřením smlouvy je zkoumána celková výkonnost dopravce včetně dostatečného vozového parku, který by vystačil na objednanou veřejnou službu. Jinými slovy se projednává budoucí počet a kvalita nasazených dopravních prostředků, dostatečná přepravní kapacita a veškeré finanční a účetní záležitosti, které zasahují do jednotlivých pravidel a metodiky vyhlášky č. 296/2010 Sb. Musí být předem projednány a dodány ke schválení veškeré nákladové a výnosové položky, které se týkají pouze hlavní činnosti, tedy zajištění dopravní obslužnosti. Objednatel dopravy po řádném zkoumání jednotlivých položek informuje dopravce o požadovaných úpravách či schválí počáteční návrh dopravce.

Postup stanovení kompenzace je postaven na stejném principu jako nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a vyhláška č. 241/2005 Sb. Avšak vyhláška č. 296/2010 Sb. bere v úvahu

stanovení kompenzace jak ve veřejné linkové, tak i drážní dopravě, včetně městské hromadné dopravy. Není tedy nutné se odkazovat na jiné vyhlášky analyzující výši prokazatelné ztráty. Změnou u této vyhlášky je nahrazení slov „prokazatelná ztráta“ za pojem „**kompenzace**“ a „přiměřený zisk“ je nahrazen pojmem „**čistý příjem**“. Přičemž čistý příjem je stanoven na základě účetní evidence provozních aktiv, které přímo vlastní dopravní podnik. Dlouhodobý majetek evidovaný v podrozvaze není součástí provozních aktiv dopravního podniku. Výjimku tvoří první akontace v rámci leasingu, která je součástí provozních aktiv. Z toho vyplývá, že objednatel dopravy získává účetní přehled o majetku, který vlastní dopravní podnik, a naopak přehled majetku, který nesmí být zahrnutý do výpočtu čistého příjmu.

Většina dopravních podniků má v současné době uzavřenou smlouvu o závazku veřejné služby, která se stále odkazuje na nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a vyhlášku č. 241/2005 Sb. V současné době tyto legislativní předpisy nejsou již platné, avšak jejich účinnost je stále obsažena ve smlouvách do doby, než vyprší jejich platnost. Poté bude uzavřena nová smlouva či dodatek ke smlouvě, ve kterém bude již aktuální vyhláška č. 296/2010 Sb.

Dopravní podnik informuje objednatele dopravy o provozní činnosti prostřednictvím výchozích a skutečných finančních modelů ve veřejné linkové a drážní dopravě, dále předkládá výchozí a skutečný výkaz o provozních aktivech. Na základě předložených údajů se dopravnímu podniku proplatí zjištěná výše kompenzace neboli kompenzační částka, a to dle výchozího finančního modelu. Výchozí a skutečný výkaz provozních aktiv má sloužit jako přehled nasazených dopravních prostředků, jejich stáří, dále využití ostatního dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku (fixních aktiv). Hodnota dopravních prostředků a jiných fixních aktiv v rámci zajištění dopravní obslužnosti se zjistí podle zůstatkové hodnoty bezprostředně předcházejícího účetního období. Nejdůležitější podmínkou vyhlášky č. 296/2010 Sb. je podmínka **vlastnictví majetku anebo její budoucí příslib o vlastnictví majetku**. To znamená, že dopravní podnik nabízí přepravní služby pouze takovým majetkem, který je výhradně ve vlastnictví dopravního podniku a lze jej zařadit do rozvahy podniku, popřípadě bude budoucím vlastníkem. V případě finančního leasingu (příslib budoucího vlastnictví), dopravce zahrne do provozních aktiv první mimořádnou splátku, kterou bude snižovat po dobu trvání leasingu. Důvodem je, že dopravní podnik není vlastníkem majetku (evidence v podrozvaze) a nemůže zahrnout celkovou hodnotu vstupní ceny do provozních aktiv. Vstupní cena dlouhodobého majetku by v rámci finančního leasingu zasahovala

do výpočtu čistého příjmu a „zkreslila“ účetní data ve finančním modelu. Pokud jsou dopravní prostředky získané nájmem, je nutné uvést zůstatkovou hodnotu majetku. Poté může dopravní podnik uplatňovat účetní odpisy a zařadit do provozních aktiv ve výši nájemného. Nájem majetku a jeho využívání je podmíněno smlouvou o závazku veřejné služby, která se může nepatrně odchýlit od podmínek vyhlášky č. 296/2010 Sb.

Dopravní podnik nesmí do provozních aktiv dále zahrnout nedokončený dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek, poskytnuté zálohy na dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek, majetek nebo jeho část pořízenou s využitím dotace a v poslední řadě nezahrne ocenitelná práva a goodwill podle jiného právního předpisu.

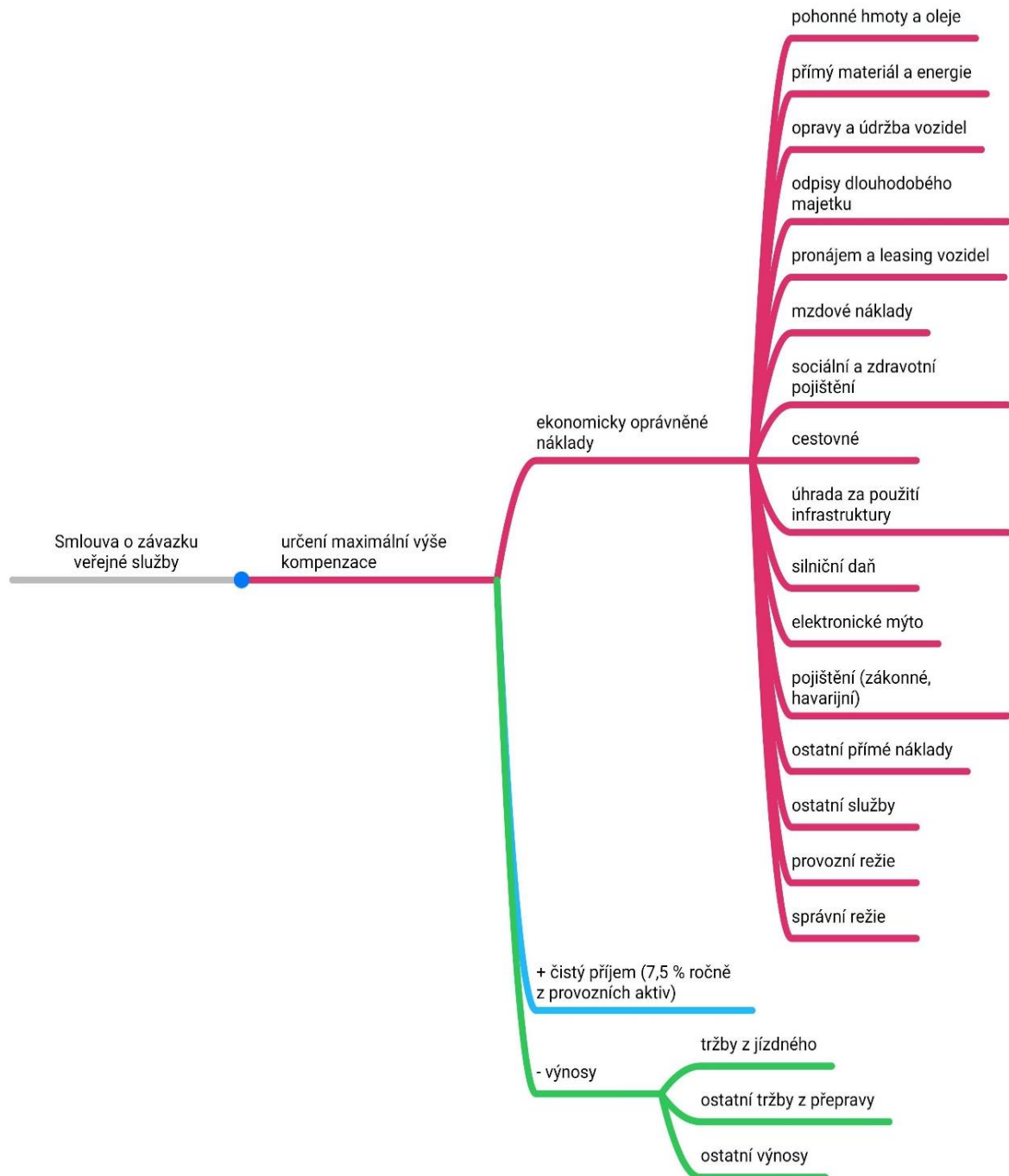
Jak již bylo uvedeno, vyhláška č. 241/2005 Sb. pojednává o maximální 5 % výši přiměřeného zisku z ekonomicky oprávněných nákladů u veřejné drážní dopravy. Vyhláška č. 296/2010 Sb. požaduje novou podmínku, která se vztahuje k vykazování provozních aktiv a stanovení maximální výše čistého příjmu. Podmínkou je **nepřekročení maximální dovolené míry výnosu na kapitál, která činí 7,5 % ročně z provozních aktiv**. Čistý příjem je tímto zásahem (podmínkou) vykazován ve vyšší hodnotě, než je u přiměřeného zisku. Záleží na struktuře a vlastnictví dlouhodobého majetku dopravního podniku. Nařízení vlády č. 493/2004 Sb. nebere v úvahu omezující podmínky pro uplatnění maximální výše přiměřeného zisku.

3.6.1 Klasifikace ekonomicky oprávněných nákladů stanovená vyhláškou č. 296/2010 Sb.

Dopravní podniky v rámci zajištění dopravní obslužnosti předkládají objednateli dopravy dílčí celkové hodnoty ekonomicky oprávněných nákladů dle výchozího finančního modelu. Základním a rozhodujícím dokumentem je smlouva o závazku veřejné služby. Smlouva o závazku veřejné služby v konečné fázi na základě požadavků dopravního podniku a objednatele dopravy může konkretizovat přímé rozdělení provozních nákladů do vybraných nákladových položek, a to na základě vypovídací schopnosti. Klasifikace ekonomicky oprávněných nákladů je specifikována dle výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou a drážní dopravu. Nelze použít jiný výkaz, než je stanoven vyhláškou č. 296/2010 Sb.

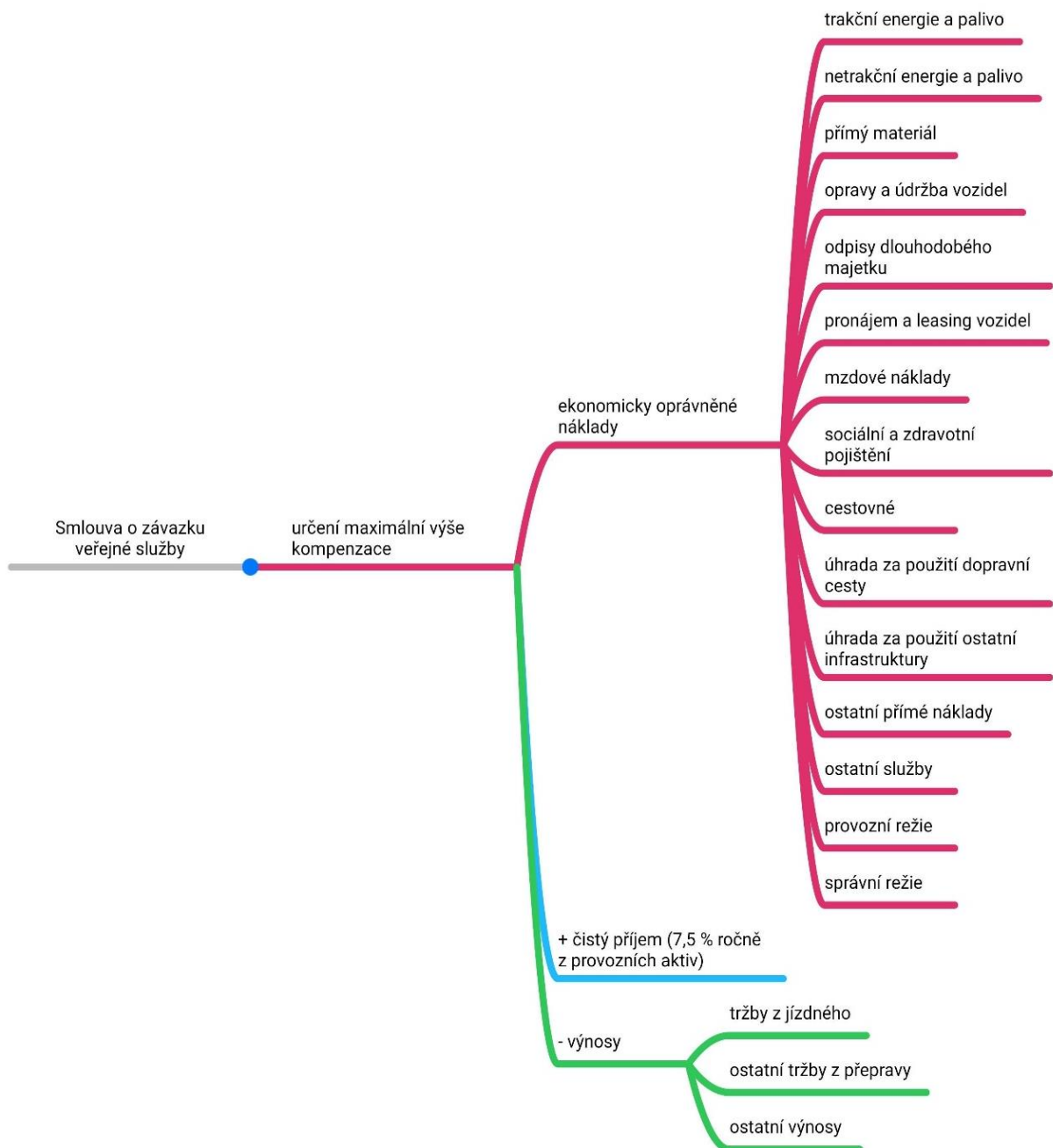
Následující problematika analyzuje ekonomicky oprávněné náklady ve veřejné linkové, drážní a městské hromadné dopravě dle finančního modelu stanovený vyhláškou č. 296/2010 Sb.

Schéma 8: Postup stanovení kompenzační částky u veřejné linkové dopravy dle vyhlášky č. 296/2010 Sb.



Zdroj: vlastní zpracování

Schéma 9: Postup stanovení kompenzační částky u veřejné drážní dopravy dle vyhlášky č. 296/2010 Sb.



Zdroj: vlastní zpracování

Vyhláška č. 296/2010 Sb. člení ekonomicky oprávněné náklady do 16 základních skupin ve veřejné linkové dopravě a u veřejné drážní dopravy do 15 skupin. Trolejbusová a tramvajová doprava (MHD) se řadí do dopravy drážní. Nelze u ní tedy klasifikovat ekonomicky oprávněné náklady pro veřejnou linkovou dopravu. Veřejná linková a městská autobusová doprava naopak klasifikuje ekonomicky oprávněné náklady dle finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu.

V dopravní praxi je problematické efektivně zařadit provozní náklady do následujících nákladových skupin:

- ostatních přímých nákladů,
- ostatních služeb,
- provozní režie,
- a správní režie.

3.6.2 Klasifikace výnosů dle vyhlášky č. 296/2010 Sb.

Vyhláška č. 296/2010 Sb. klasifikuje výnosy do třech skupin, které jsou identické pro veřejnou linkovou a drážní dopravu:

1. tržby z jízdného,
2. ostatní tržby z přepravy,
3. ostatní výnosy.

Tržby z jízdného zahrnují tržby z prodeje tuzemských a zahraničních jízdenek, tržby z přepravy zavazadel, tržby z prodeje jízdenek v rámci integrovaného dopravního systému.

Ostatní tržby z přepravy představují specifické výnosy z nahodilých událostí. Výnosy z náhradní autobusové dopravy, tržby z přepravních služeb v rámci „autobusů na zavolání“, tržby z mimořádných spojů v rámci výročí dopravního podniku či města (provoz parních lokomotiv, historických autobusů), ostatní tržby z přepravy v rámci integrovaného dopravního systému.

Ostatní výnosy představují výnosy získané prodejem jízdních řádů, slevových aplikací, vznik kurzového rozdílu z prodeje zahraničních jízdenek přepočtených dle aktuálního měnového kurzu, tržby z prodeje zboží, tržby z prodeje materiálu, smluvní pokuty a penále od cestujících (černých pasažérů), výnosy z odepsaných pohledávek, ostatní pokuty a penále, pronájem dopravních prostředků.

Do celkových výnosů se nesmí zahrnout výnosy z prodeje dlouhodobého majetku, pokud tento majetek nebyl prodán a znovu nabyt v rámci zpětného leasingu. Výnosy z prodeje majetku při zpětném leasingu se časově rozlišují po dobu trvání leasingu. Nelze zahrnout celkovou hodnotu výnosu z prodeje majetku do aktuálního účetního období

(dopravního roku). Dle netto smlouvy o závazku veřejné služby riziko tržeb nese dopravce.

3.7 Poskytnutí slev na jízdné ve veřejné dopravě

Vláda ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky rozhodla o účinnosti poskytování slev studentům a osobám starším 65 let. Zmíněné skupiny cestujících budou nadále hradit pouze 25 % částku z jízdného. 75 % bude vykompenzováno dopravcům z veřejných rozpočtů (státu, obcí či měst). Slevy pro studenty platí v případě platné ISIC karty prezenční formy a žákovské průkazky u cestujících do 15 let. Rozhodnutí poskytování slev nabývá účinnosti od měsíce září roku 2018.

Dříve platilo, že cestující do 6 let v rámci veřejné linkové dopravy (především u autobusových dopravců) byli od jízdného osvobozeni. Cestujícím do 15 let byla poskytována 50 % sleva, a ti, kteří se prokazovali žákovským průkazem, byla poskytnuta sleva ve výši 62,5 % z jízdného, a to na předem stanovené trase od trvalého bydliště a do příslušné školy (instituce) na 10 měsíců školního roku. Měsícem září od roku 2018 se změnila podstata uplatňování slev pro žáky a studenty. Držitel platné ISIC karty ve věku od 15 do 26 let měl nárok na slevu jízdného ve výši 25 % slevy. Nyní je sleva 75 % pro všechny cestující, kteří vlastní ISIC kartu a nastoupili zároveň na prezenční formu studia. Již není v platnosti vymezená trasa, ale sleva je platná neomezeně jak časově, tak i územně. Cestující nad 65 let se musí prokazovat občanským průkazem či identifikační kartou přímo od dopravce a 75 % sleva bude platná taktéž neomezeně. Cílem je efektivnější dostupnost veřejnou dopravou pro skupiny obyvatel s nízkými příjmy.

Zavedení nově platných slev působí na veřejné rozpočty států, krajů, měst a obcí. Dopravci mají právo na kompenzaci z rozdílů mezi plnou výší z jízdného a poskytnutí slevy. Z tohoto důvodu se předpokládá vyšší finanční náročnost z veřejných rozpočtů. Výdaje ze státního rozpočtu se navýší od roku 2019 odhadem na 5,83 miliardy Kč ročně jako kompenzační částka všem dopravcům, kteří zajišťují dopravní obslužnost (<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Od-soboty-1-zari-zacnou-platit-slevy-jizdneho-pro>).

Zda slevu budou poskytovat dopravní podniky v rámci městské hromadné dopravy, záleží na vlastníkově dopravního podniku. Sleva je ovšem povinná na příměstských

a meziměstských aglomeracích (<https://www.finance.cz/513762-sleva-na-dopravu-od-zari/>).

Další problematickou oblastí je snížení sazby daně z přidané hodnoty (dále DPH) z jízdného, které je platné od února roku 2019. DPH je hlavním zdrojem příjmů pro financování veřejné dopravy. Ještě v minulých měsících cestující zaplatili první sníženou sazbu DPH, tedy 15 %. Senát usiloval o snížení sazby DPH na 10 % z jízdného v rámci novely zákona o DPH. To způsobilo odliv finančních prostředků (příjmů) do veřejných rozpočtů (<https://zdopravy.cz/senat-schvalil-snizeni-dph-na-jizdenky-melo-by-pomoci-objednatelum-21187/>).

V současné době společnost CENDIS, s. p. (Centrum dopravních informačních systémů Ministerstva dopravy ČR) spolupracuje s Ministerstvem dopravy ČR, železničními podniky, dopravními systémy. Uvažuje o tzv. tarifní integraci. Představa je taková, že cestující bude odbaven (přepraven) na jeden jízdní doklad mezi místem A a B na základě jeho požadavku, a to bez ohledu na použití smluvního V současné době se tato realizace neuskutečnila, a to z důvodu nekoordinace a nekooperace dopravních podniků. Docházelo by v tomto případě k neefektivnímu (nespravedlivému) přerozdělování výnosů mezi dopravní podniky. Tarifní integrace by byla zavedena především na železniční dopravu (tvorba národního tarifu). Cílem je, aby cestující byl přepraven jednoduše, přehledně a efektivním způsobem (<https://www.cendis.cz/projekty/tarifni-integrace/>).

Stanovena by byla základní kilometrická sazba národního tarifu v železniční dopravě s koeficientem 1,3554 koruny na jeden ujetý kilometr. Ovšem konečná cena bude obsahovat taktéž tzv. nástupní sazbu a budoucí inflaci (<https://zdopravy.cz/ministerstvo-zvazuje-ze-jednotny-tarif-do-vlaku-zavede-uz-letos-25303/>).

Z výše uvedené problematiky financování dopravy je patrné nalézt další vhodná opatření, která by přinesla pozitivní vývoj pro všechny zúčastněné strany.

Od 1. ledna 2020 začal ve veřejné dopravě fungovat nový systém slev. Slevy z jízdného jsou uhrazeny státem každému dopravnímu podniku (dopravci), který poskytuje služby z přepravy cestujících v rámci zajištění dopravní obslužnosti i mimo něj. Dopravní podnik, provozující přepravní činnost na vlastní podnikatelské riziko, není ze strany objednatele dopravy cenově omezován. Z toho vyplývá, že „soukromý“ dopravce může mít jiný cenový tarif od dopravce, který je objednán ze strany státu, kraje či obce. Stát

od 1. ledna 2020 zavedl tzv. limity slev. Pokud soukromý dopravce stanoví vyšší konečnou cenu cestujícímu, který má nárok na slevu za poskytnutou přepravní službu a dopravce, zajišťující dopravní činnost, na základě požadavku objednatele dopravy stanoví cenu nižší, pak maximální úhrada slevy bude u obou dopravců stejná. Platí, pokud dva různí dopravci poskytují identickou přepravní činnost za různé tarifní ceny, potom oba dopravci mají nárok na úhradu max. stejné částky z poskytnutí slev. Kompenzace za poskytnuté slevy se stanoví na základě jednotného tarifu určeného ministerstvem dopravy. Tento nový systém vznikl z důvodu zneužívání slev jednotlivými dopravci. Vysoké ceny za přepravní služby některých dopravců podléhaly vyšší kompenzaci za poskytnutí slev. Kompenzace slev bude stanovena na základě tarifní kilometrické vzdálenosti (<https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Ministerstvo/Financni-a-ekonomicke-zalezitosti/Informace-pro-dpravce>).

3.8 Financování veřejné dopravy v evropských a mimoevropských zemích

Stanovení výše a financování prokazatelné ztráty (kompenzační částky) ve veřejné dopravě v některých zemích EU probíhá velmi chaoticky ve srovnání s podmínkami v České republice, neboť v rámci stanovení výše kompenzační částky pro ni neexistuje metodika. Není možné přímo srovnávat podmínky v zahraničních zemích s podmínkami v České republice. Ve vybraných zemích EU přímo objednatel dopravy osloví konkrétního dopravce, tedy na základě přímého zadání. Podstatou poskytnutí kompenzační částky nezáleží nejen na provozní činnosti dopravního podniku, ale zejména na hustotě obyvatel v příslušném regionu a politicko-ekonomických faktorů. Každý stát má jinak nastavenou metodiku stanovení výše kompenzační částky a způsoby proplacení této částky. Otázkou však je, z čeho financovat veřejnou dopravu? Bere-li se například v úvahu dopravní systém ve Spolkové republice Německo (dále SRN) a v České republice, pak v SRN dotační politika je nastavena přísněji v rámci zajištění dopravní obslužnosti a samotného dodržování přepravního výkonu ze strany dopravce. Pokud dopravce i nepatrně pochybí v rámci své provozní činnosti, to znamená, že je snížena požadovaná kvalita přepravy, dopravci nebude v plném rozsahu financována jeho ztráta ze zajištění dopravní obslužnosti (Deloitte, 2008).

Problematika stanovení výše kompenzační částky dopravců působících v SRN a v České republice je v současné době relevantním tématem. Neexistuje jednotná metodika rozřazení ekonomicky oprávněných nákladů. Ministerstvo dopravy České republiky tuto

metodikou požaduje. Smlouva o závazku veřejné služby se odkazuje na příslušnou legislativu, která však neposkytuje metodiku rozvržení ekonomicky oprávněných nákladů do jednotlivých skupin nákladů finančního modelu (výkazů). Z tohoto důvodu jsou objednatelé dopravy v různých krajích nuceni stanovit vlastní metodiku, která se velmi liší od metodik jiných objednatelů.

V SRN a jiných zemích EU mají za cíl reformu určení finančního základu pro místní veřejnou dopravu. Spolková republika Německo je rozdělena do 16 spolkových zemí. Každá spolková země má svého ministra dopravy. A požadavky jednotlivých ministrů jsou rozdílné. V SRN, ale i v jiných zemích neexistuje jednotná metodika určení finančního základu pro veřejnou dopravu a je patrné, že je poskytována nejednotná kvalita zejména s ohledem na ekonomické rozdíly mezi starými a novými státy SRN v rámci zajištění dopravní obslužnosti a následně odlišné financování kompenzační částky. Objednatel dopravy má možnost přímo oslovit potenciálního dopravce a nabídnout mu maximální kompenzační částku. Každá spolková země má odlišnou kvalitu a podmínky přepravy cestujících. Záleží také na politické situaci dané země a ochotě spolupráce mezi jednotlivými zeměmi. Stávající struktury financování nejsou transparentní a nevytváří motivaci ke zlepšení kvality a ziskovosti. Velký nedostatek spočívá v možnosti kontroly finančních modelů. Neexistuje možnost efektivní kontroly, pokud není k dispozici jednotná metodika (Kirchhoff, 2002, Kraft, Marx, 2005).

Financování veřejné dopravy pochází z jízdného, výnosů z reklamy. Jízdné, reklamy a pronájmy tvoří interní příjmy dopravních podniků. Externí příjmy jsou tvořeny ze struktury daní. V podmínkách České republiky se jedná o daň z přidané hodnoty, která je vybírána z prodeje jízdného. Tato daň následně slouží jako zdroj financování veřejné dopravy z veřejných rozpočtů. Aktuální sazba DPH z prodeje jízdného činí 10 % (snížená sazba daně).

V posledních letech federální vláda SRN předala odpovědnost za veřejnou dopravu spolkovým zemím a obcím. Stejně tak je nejasná i budoucnost kvalitně řízeného přidělování finančních prostředků do veřejné dopravy. V současné době dopravní podniky jsou nuceny zvyšovat cenu tarifu pro úhradu provozních nákladů a nebýt přímo závislé na dotacích, které jsou nejasné. Výše kompenzační částky záleží na velikosti obslužené oblasti a hustoty obyvatelstva při zachování vysoké kvality přepravní činnosti. Platí pravidlo, čím menší oblast je zajištěna dopravcem, tím menší je podíl

úhrady kompenzační částky. Tato podmínka není platná pro dopravní podniky zajišťující dopravní obslužnost v konkrétním regionu České republiky (Grischkatt, 2009).

Ceny jízdného dopravců v německých spolkových zemích jsou nastaveny podle úrovně přidělování finančních prostředků z veřejných rozpočtů. Ceny jízdného si určuje sám dopravce. V podmínkách České republiky jsou ceny jízdného určeny podle smlouvy o závazku veřejné služby, kdy objednatel se dohodne s dopravcem na konkrétní výši jízdného s podmínkou, že ztráta z jízdného mu bude plně vykompenzována, aniž by došlo k finanční újmě dopravce. Tento proces v německých spolkových zemích není zaveden. U německého dopravce může dojít k finanční újmě a ta vede k neustálému zvyšování ceny jízdného. Tento problém není dodnes vyřešen. Další problematikou v rámci zajištění dopravní obslužnosti je financování spojů veřejné linkové a drážní dopravy v německých lokalitách. Spoje, které jsou poptávkově na nízké úrovni, jsou rušeny. Tento případ neplatí pro české dopravce, kdy naopak spoj, který není plně vytížený, je dotován (Peinstrup, 2005).

Francie financuje zajištění dopravní obslužnosti dopravními podniky prostřednictvím jiných zdrojů než Česká republika. Francouzská veřejná doprava zajišťuje přepravu cestujících pomocí dopravních poplatků, a to podle velikosti příslušného města. Města či obce od 20000 obyvatel zřizují tzv. dopravní poplatek ve výši 0,55 až 1,75 % z celkové mzdy všech společností a s více než deseti zaměstnanci. Dopravní poplatek poté slouží k podpoře místní veřejné dopravy. V metropolitních částech s více než 100000 obyvateli dopravní poplatek činí až 1 %. A v oblastech s 50000 obyvateli je účtováno až 0,55 %. Dopravní poplatky slouží jako hlavní finanční nástroj místní veřejné dopravy. Podobný systém podpory veřejné dopravy funguje také v Londýně a ve Stockholmu (Zembri-Mary, 2017, Quinet, 2011).

Dále existuje možnost zavést tzv. zaměstnavatelské poplatky, které jsou realizovány ve Vídni. Fungují na principu daně, kdy společnosti by se zapojily ke spolufinancování veřejné dopravy na svém příslušném území. Společnosti by odváděly paušální částku za každého zaměstnance ve výši 2 eur týdně. Pouze za zaměstnance, kteří vykonávají pracovní činnost ve Vídni. Dodatečné náklady společnosti za zaměstnavatelské poplatky se stanou daňově uznatelným nákladem.

Dopravní poplatky se charakterizují jako nástroj daňové politiky. Veřejné dopravě přinášejí výhody v podobě obnovy vozového parku, nasazení dostatečné kvality

a financování provozní činnosti v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Výhody jsou také přenášeny na cestující v rámci lepší dostupnosti a preference veřejné dopravy před osobní dopravou. Ve Spojených státech amerických, v Japonsku či Španělsku veřejná doprava přináší užitek v podobě rostoucí hodnoty nemovitostí. Zvyšují se ceny nemovitostí díky lepší dostupnosti (Baldassare, Ryan, Katz, 1998, Börjesson, Kristoffersson, 2018).

3.9 Zhodnocení současného stavu řešené problematiky

V praxi prozatím neexistuje metodika, která by efektivně zařadila provozní náklady do příslušných nákladových skupin. To znamená, že každý dopravní podnik zařadí „stejně provozní náklady na základě vypovídací schopnosti“ rozdílně do příslušných nákladových skupin. V současné době existují dopravní podniky, které vykonávají hlavní a vedlejší podnikatelskou činnost a nevykazují provozní a správní režii. Z hlediska stanovení výše prokazatelné ztráty či kompenzační částky je celý proces rozklíčování provozních nákladů velmi neefektivní. Režijní náklady se stávají součástí přímých nákladů a obráceně. Dochází tím ke skrytí vypovídací schopnosti a informovanosti pro objednatele dopravy. Aktualizace jednotlivých skupin ekonomicky oprávněných nákladů, která probíhá jednou za dopravní rok, může v dalším roce ovlivnit výši kompenzační částky. Dojde k mylnému navýšení režijních nákladů či přímých nákladů o nákladové položky, které nemohou být součástí dané skupiny nákladů. V takovém případě by měla být provedena kontrola nákladů dopravního podniku objednatelem dopravy.

4 Cíl práce

4.1 Hlavní cíl práce

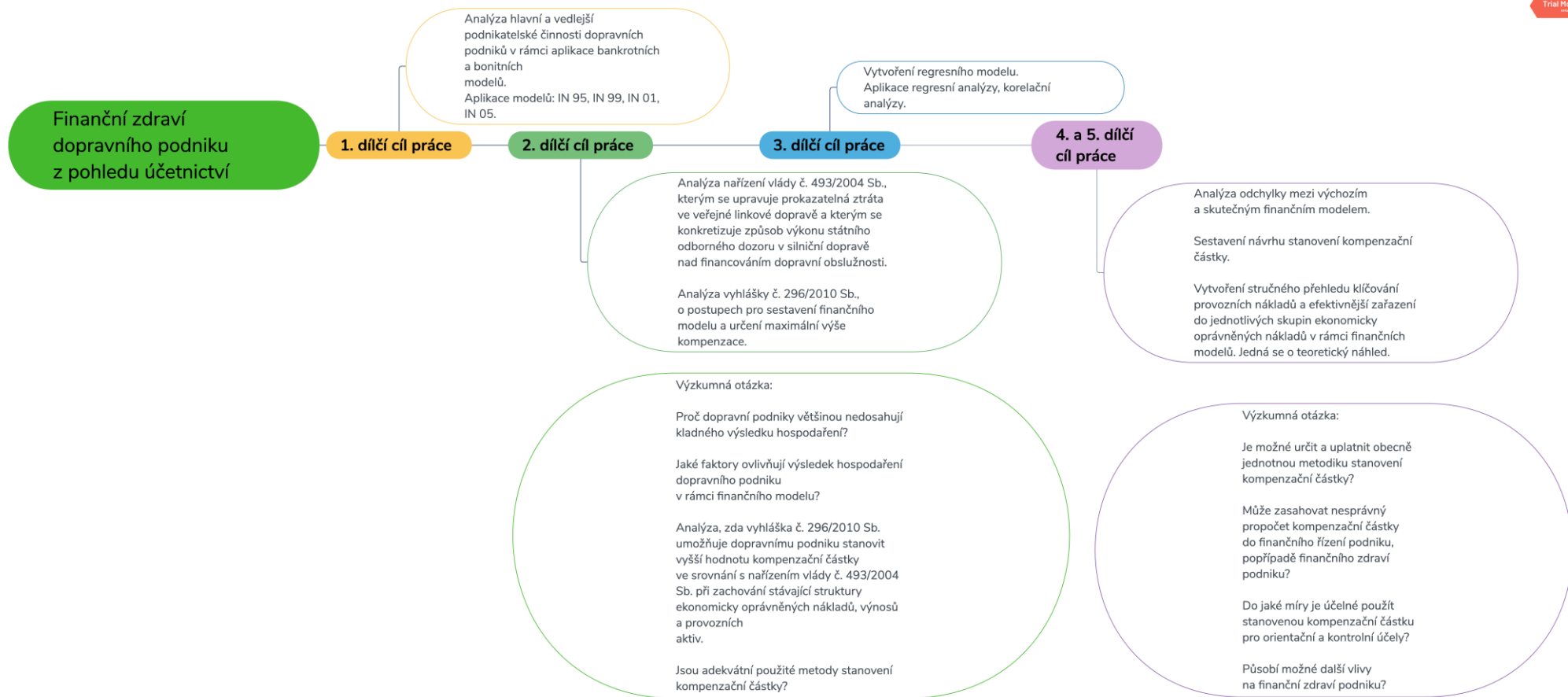
Problematika disertační práce se zabývá hodnocením finančního zdraví dopravního podniku z pohledu účetnictví v oblasti veřejné dopravy v rámci zajištění dopravní obslužnosti veřejnou linkovou a městskou autobusovou dopravou. Cílem práce je diskuse a návrh propočtu prokazatelné (kompenzační) částky v rámci financování veřejné linkové a městské autobusové dopravy na základě nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a vyhlášky č. 296/2010 Sb. a způsobech proplacení dotací u regionální dopravy.

Podrobněji je analyzována problematika prokazatelné ztráty a kompenzační částky, jakožto finanční injekce, která podporuje z hlediska financí (dotací) úroveň a kvalitu veřejné dopravy. Je kladen důraz na vymezení základních aspektů, které mají vliv na finanční zdraví dopravních podniků z pohledu účetnictví. Výsledek práce by měl po splnění dílčích cílů zodpovědět výzkumné otázky, sjednotit dosud roztržitý přístup dopravních podniků a lze ho použít jako orientační, kontrolní prvek podávající komplexní pohled na danou problematiku a zároveň sloužící jako podklad pro další zpracování ve směru financování dopravních podniků z pohledu účetnictví.

V současné době neexistuje zhodnocení vybraného tématu, které by sloužilo jako informativní zdroj/náhled pro dopravní podniky či jiné zájmové skupiny.

Následující schéma znázorňuje časový průběh analýzy a postup disertační práce.

Schéma 10: Celkový časový průběh analýzy a postup zpracování disertační práce



Zdroj: vlastní zpracování pomocí aplikace Trial Mode Xmind

První fáze práce zpracovaná v průběhu studia vypovídá o teoretické rovině, která analyzuje vybrané dopravní legislativy a jejich vypovídací schopnosti v zájmu určování výše prokazatelné ztráty (kompenzační částky). Jedná se o teoretickou analýzu problematiky stanovení výše prokazatelné ztráty (kompenzační částky) ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě na základě nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a vyhlášky č. 296/2010 Sb. a způsobech proplacení. Bylo zjištěno, že vypovídací schopnost nařízení vlády č. 493/2004 Sb., dále vyhlášky č. 296/2010 Sb., je nedostatečná z hlediska „rozklíčování nákladů a vhodného zařazení do příslušných skupin ekonomicky oprávněných nákladů. Zásadním problémem je neexistence jednotné metodiky klíčování provozních nákladů vyplývající ze zajištění dopravní obslužnosti ve veřejné linkové a městské hromadné dopravě.

Druhá fáze práce se z praktické roviny zabývá nejčastějšími faktory, které z pohledu účetnictví ovlivňují finanční zdraví podniku.

4.2 Výzkumné otázky

Jako výzkumné otázky se na základě předchozího textu nabízejí:

1. Proč dopravní podniky většinou nedosahují kladného výsledku hospodaření?
2. Jaké faktory ovlivňují výsledek hospodaření dopravního podniku v rámci finančního modelu?
3. Podporuje vyhláška č. 296/2010 Sb. vyšší finanční náročnost z veřejných rozpočtů bez omezení smlouvy o závazku veřejné služby mezi dopravním podnikem a objednatelem dopravy ve srovnání s nařízením vlády č. 493/2004 Sb. při stávající struktuře ekonomicky oprávněných nákladů, výnosů a provozních aktiv?
4. Jsou adekvátní použité metody výpočtu kompenzační částky?
5. Je možné určit a uplatnit obecně jednotnou metodiku propočtu kompenzační částky?
6. Může zasahovat nesprávný propočet kompenzační částky do finančního řízení podniku, popřípadě propočtu finančního zdraví podniku?
7. Do jaké míry je účelné použít propočtenou kompenzační částku pro orientační a kontrolní účely? Může omezit úmyslná zkreslování vykazovaných dat dopravními podniky (kreativní účetnictví)?

8. Působí možné další vlivy na finanční zdraví podniku (ekologické, sociální a behaviorální parametry)?

Odpovědi na otázky by měly poskytnout především výsledky na základě dílčích cílů.

4.3 Dílčí cíle práce

Součástí hlavního cíle je analýza následujících dílčích cílů:

1. ***Analýza hlavní a vedlejší podnikatelské činnosti dopravních podniků v rámci aplikace bankrotních a bonitních modelů.***

Bankrotní a bonitní modely od manželů Neumaierových, kteří se zaměřují na jednotlivé oblasti podnikatelských činností pro podmínky České republiky. Dílčím výsledkem práce je získání obecného přehledu finančního zdraví dopravních podniků (výběrového souboru) pomocí jednotlivých bankrotních a bonitních modelů (IN95, IN99, IN01, IN05) aplikovaných na dopravní podmínky v České republice. Ve většině případů dopravní podniky nevykazují kladný výsledek hospodaření za účetní období (dopravní rok) v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Výzkumná otázka podporuje úvahu, jaké faktory ovlivňují výsledek hospodaření v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Na základě této úvahy jsou stanoveny další dílčí cíle práce.

2. ***Analýza legislativní úpravy v oblasti stanovení prokazatelné ztráty a kompenzační částky v rámci zajištění dopravní obslužnosti.***

Následující dílčí cíl práce se již zaměřuje na analýzu legislativní úpravy v oblasti stanovení prokazatelné ztráty a kompenzační částky v rámci zajištění dopravní obslužnosti. *Nařízení vlády č. 493/2004 Sb.*, Nařízení vlády, kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti a *vyhláška č. 296/2010 Sb.*, Vyhláška o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, nabízí úvahu, proč je výsledek hospodaření dopravních podniků většinou záporný.

Na základě druhého dílčího cíle je zjištěna obecná vypovídací schopnost vybraných legislativ. Je analyzováno, zda vyhláška č. 296/2010 Sb. podporuje vyšší finanční náročnost z veřejných rozpočtů pro zlepšení úrovně kvality veřejné dopravy při zachování stávající struktury ekonomicky oprávněných nákladů, výnosů a provozních aktiv konkrétního dopravního podniku ve srovnání s nařízením vlády č. 493/2004 Sb.

3. Vytvoření regresního modelu.

V tomto případě je dílčím výsledkem práce vytvoření regresního modelu s přihlédnutím k účetním aspektům, které by poukazovaly na faktory (účetní, technické), jež mají vliv na stanovení výše kompenzační částky ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě. Výsledný model a jeho struktura získaný aplikací regresní analýzy, by měl poskytovat dopravním podnikům a objednatelům dopravy obecný přehled a informaci o průměrné minimální výši kompenzační částky. Tato výše kompenzace by měla představovat skutečně minimální průměrnou hodnotu, kterou by měl dopravní podnik obdržet v rámci zajištění dopravní obslužnosti, a především na základě struktury a výše ekonomicky oprávněných nákladů a příjmů. Případný rozdíl mezi výchozím a skutečným finančním modelem představuje finanční riziko dopravního podniku. To znamená, že v rámci skutečného finančního modelu dopravní podnik může účetně vykazovat vyšší hodnotu ekonomicky oprávněných nákladů a disponovat s jinou strukturou provozních aktiv.

4. Analýza odchylky mezi výchozím a skutečným finančním modelem.

Zmíněný rozdíl mezi výchozím a skutečným finančním modelem vyjadřuje odchylku, která může prohlubovat ztrátu dopravního podniku. Teoretická analýza odchylky (rozdílu mezi výchozím a skutečným finančním modelem) je součástí hlavního cíle práce. Skutečné finanční modely podléhají mlčenlivosti. Není možné je detailněji statisticky analyzovat. Analýza odchylky(ek) je pouze teoretický.

5. Sestavení návrhu propočtu kompenzační částky

V kapitole „Shrnutí a diskuse výsledků“ je uvedeno schéma hodnotící finanční zdraví dopravního podniku z pohledu účetnictví, jakožto poskytování kompenzačních částek z veřejných rozpočtů v rámci zajištění dopravní obslužnosti a uvedení faktorů ovlivňujících výši kompenzační částky dopravním podnikům, včetně uvedení stručného

přehledu rozklíčování provozních nákladů a efektivnějšího zařazení do jednotlivých skupin ekonomicky oprávněných nákladů v rámci finančních modelů, a to na základě skutečných událostí.

5 Metodika práce, výzkumné techniky

Výsledky výše zmíněných dílčích cílů práce budou dosaženy na základě metodického postupu aplikovaného v teoretické rovině a posléze spojeny s praktickou rovinou. Teoretická rovina obsahem zahrnuje:

- současný stav problematiky financování veřejné dopravy studiem literárních zdrojů,
- získání přehledu vybraných nákladových položek, které by neměly být zařazeny do ekonomicky oprávněných nákladů či náklady, které jsou neefektivně rozklíčovány a zařazeny do skupin ekonomicky oprávněných nákladů; v takovém případě dochází ke špatné interpretaci výsledků a nedostatečné vypovídací schopnosti, která může ovlivnit budoucí rozhodování o provozu dopravního podniku.

Zpracování a **porozumění** teoretické roviny se stává relevantním podkladem pro analýzu hlavního cíle práce.

Z důvodu neexistující databáze a mlčenlivosti dat v rámci zajištění dopravní obslužnosti, praktická rovina bere v úvahu:

- sběr dat od objednatelů objednávek v rámci zajištění dopravní obslužnosti a zároveň vybraných dopravních podniků, které mají identický nebo podobný celkový roční výkon, tedy celkový roční počet ujetých kilometrů;
- osobní rozhovory s objednateli dopravy;
- analýzu dat pomocí aplikace finančních a statistických metod (bankrotní a bonitní modely od manželů Neumaierových, korelační analýza, vícenásobná regrese), vybrané metody slouží pro analýzu jednotlivých dílčích cílů a zároveň se výsledky dílčích cílů stávají podkladem pro vytvoření regresního modelu, který by měl sloužit jako informativní náhled pro objednatele dopravy a dopravních podniků v rámci stanovení minimální výše průměrné kompenzační částky. Ten vyjadřuje zároveň maximální výši kompenzační částky, kterou je objednatel dopravy ochoten uhradit dopravnímu podniku dle výchozího finančního modelu. Skutečné finanční modely nejsou od objednatelů dopravy k dispozici. Z toho vyplývá, že rozdíl mezi výchozím a skutečným finančním modelem je posuzován z teoretického pohledu na základě osobních rozhovorů s objednateli dopravy.

- návrh vytvoření stručného přehledu v rámci zařazení nákladových položek do jednotlivých skupin ekonomicky oprávněných nákladů dle finančního modelu (metodika rozklíčování ekonomicky oprávněných nákladů) vzhledem ke zjištěným výsledkům. Důvodem je, že analyzovaná legislativní úprava v rámci stanovení výše kompenzační částky nebere v úvahu rozklíčování provozních nákladů do jednotlivých skupin ekonomicky oprávněných nákladů, a to v rámci vytvoření výchozího finančního modelu dopravního podniku.

5.1 Zdroje dat

Pro aplikaci vybraných statistických modelů a poskytnutí výsledného obecného přehledu hodnocení finančního zdraví podniku z pohledu účetnictví jsou data čerpána z různých zdrojů. Primární data od objednatelů dopravy a dopravních podniků podléhají přísné mlčenlivosti, jelikož se jedná o data neveřejná. Data jsou převzata z výchozích finančních modelů za rok 2018. Tyto výchozí finanční modely slouží jako informativní nástroj (účetní výkazy) o provozu dopravního podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti pro objednatele dopravy, který následně provede kontrolu, zda zahrnují výchozí (smluvené) ekonomicky oprávněné náklady dle smlouvy o závazku veřejné služby a nedochází k nadhodnocování ekonomicky oprávněných nákladů.

Zdroje dat jsou strukturalizovány následovně:

- data získaná z účetních závěrek z obchodního rejstříku,
- data získaná na základě rozhovorů s objednateli dopravy a vybraných dopravních podniků,
- sekundární data získaná vlastními výpočty.

5.2 Charakteristika aplikovaných finančních a statistických metod

Počáteční fáze práce se zabývá obecnou analýzou hodnocení finančního zdraví dopravního podniku (analýzou hlavní a vedlejší podnikatelské činnosti). Vybrané bankrotní a bonitní modely od manželů Neumaierových jsou aplikovány na vybraný statistický (výběrový) soubor. Jedná se o výsledky podávající modely ve srovnání se skutečností. Jedná se zejména o mimo technickou pomůcku, která slouží pro potřeby zjištění obecného hodnocení finančního zdraví podniku v současné době. Cílem práce není dále analyzovat vybrané bankrotní a bonitní modely.

Vybrané bankrotní a bonitní modely jsou aplikovány z důvodu, že jednotlivé váhy finančních ukazatelů jsou stanovené podle OKEČ. Následující podkapitoly charakterizují vybrané bankrotní a bonitní modely.

5.2.1 Bankrotní model index IN 95

Tento bankrotní model byl vytvořen manželi Neumaierovými. Sestavili tzv. index důvěryhodnosti IN. Především Altmanovy modely obsahují také index důvěryhodnosti IN na základě poměrových ukazatelů ze složek aktivity, zadluženosti, rentability a likvidity. Manželé Neumaierovi (Inka a Ivan) ze souboru 100 podniků provádějící podnikatelskou činnost na území ČR ověřili index důvěryhodnosti IN pomocí vybraných statisticko-matematických metod. Aplikace probíhala na základě českých účetních výkazů za podmínek české ekonomiky státu. Tedy brali v úvahu jak české účetní výkazy, tak se opírali i o ekonomickou situaci státu.

Index IN 95 má následující podobu:

0,22 * aktiva / cizí zdroje (1)
0,11 * zisk před úroky a zdaněním (EBIT) / nákladové úroky (2)
8,33 * zisk před úroky a zdaněním (EBIT) / aktiva (3)
0,52 * výnosy / aktiva (4)
0,10 * oběžná aktiva / (krátkodobé závazky + krátkodobé bankovní úvěry) (5)
-16,8 * závazky po lhůtě splatnosti / výnosy (6)

Zdroj: převzato z Grünwald, Holečková (2009)

- (1) Ukazatel zadluženosti
- (2) Ukazatel solventnosti
- (3) Ukazatel rentability
- (4) Ukazatel aktivity
- (5) Ukazatel likvidity
- (6) Ukazatel likvidity

Index IN 95 je specifickým bankrotním modelem, který je navržen pro české podmínky, to znamená, že nemá ani v jednom ukazateli určenou tržní hodnotu firmy. Model je určen pro takové firmy, které neobchodují na burze. Obecně je známo, že v České republice převládá vysoká platební neschopnost. Manželé Neumaierovi tento faktor zohlednili

do ukazatele „závazky po lhůtě splatnosti / výnosy“. Vyjadřuje se tím určitá neschopnost podniků včas platit své závazky (dochází ke snížení hodnoty indexu) (Grünwald a Holečková, 2009, Neumaierovi, 2002).

IN 95 > 2

schopnost bezproblémově platit závazky

1 < IN 95 < 2

šedá zóna

IN 95 < 1

nedostatečná schopnost platit závazky

Zdroj: převzato z Grünwald, Holečková (2009)

Výhodou je, že IN95 bere v úvahu váhy pro jednotlivé OKEČ. Váhy V2 a V5 jsou stejné pro všechna odvětví. Podle OKEČ je doprava, skladování a spoje pod označením I. Ukazatel V(1) nabývá koeficientu 0,07; V(3) 14,35; V(4) 0,75 a V(6) 60,61. Ostatní ukazatele jsou stejné.

5.2.2 Bonitní model index IN 99

Index IN 99 se řadí mezi bonitní modely, které jsou specificky konstruovány z pohledu vlastníka. Jak u indexu IN 95, tak i u indexu IN 99 byla použita diskriminační analýza. Váhy jednotlivých ukazatelů se liší od indexu IN 95. Důvodem je prosazení dosažení kladné hodnoty ekonomického zisku (Vochozka, 2011, Neumaierovi, 2002).

-0,017 * aktiva / cizí kapitál

4,573 * zisk před zdaněním a úroky (EBIT) / celková aktiva

0,481 * tržby / celková aktiva

0,015 * oběžná aktiva / krátkodobé závazky

Zdroj: převzato z finananalysis

Následující text určuje výslednou kvalifikaci firmy:

IN 99 > 2,07

podnikem je tvořena nová hodnota pro vlastníka

1,42 < = IN 99 < 2,07

předpokládá se, že podnik stále tvoří hodnotu pro vlastníka

1,089 < = IN 99 < 1,42

není jisté, zda se tvoří hodnota pro vlastníka

0,684 < = IN 99 < 1,089

podnik spíše netvoří hodnotu pro vlastníka
IN 99 <0,684
podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka

5.2.3 Index IN 01

Tento model byl vytvořen na základě diskriminační analýzy. Bylo zvoleno celkově 1915 podniků, které se rozdělily do tří hlavních skupin. První skupina obsahuje 583 podniky, které tvoří určitou hodnotu. Ve druhé skupině je 503 podniků, které jsou v bankrotu nebo těsně před bankrotem. Třetí skupina zbytkově zahrnuje 829 podniků. Index IN 01 je specifickým modelem, který bere v úvahu předchozí dva modely, tedy IN 95 a IN 99. Je charakterizován jako bankrotní a bonitní model. Skládá se z pěti hlavních ukazatelů. Obsahem tohoto modelu není tržní hodnota kapitálu. To znamená, že model je především určen pro podniky neobchodující na burze cenných papírů (Vochozka, 2011).

0,13 * aktiva / cizí kapitál
0,04 * zisk před zdaněním a úroky (EBIT) / nákladové úroky
3,92 * zisk před zdaněním a úroky (EBIT) / celková aktiva
0,21 * tržby / celková aktiva
0,09 * oběžná aktiva / krátkodobé závazky

Zdroj: převzato z finananalysis

Následující text uvádí klasifikaci tvorby hodnoty ze strany podniku:

IN 01 >1,77
podnik tvoří hodnotu
0,75 <= IN 01 <1,77
podnik hodnotu netvoří, ale považuje se za bonitní podnik
IN 01 <0,75
podnik jde do bankrotu

Zdroj: převzato z finananalysis

5.2.4 Index IN 05

Index IN 01 se stal pomocníkem pro vznik posledního modelu IN 05. Manželé Neumaierovi aktualizovali předchozí model a aplikovali ho na základě průmyslových dat z roku 2004. Cílem tohoto modelu není pouze určení, zda podnik se blíží bankrotu,

ale také určuje nějakou hodnotu pro své vlastníky. Předpokladem tohoto modelu je, že by měl odhadnout bankrot podniku s úspěšností vyšší než 72 %. Po aplikaci pro střední podniky je úspěšnost modelu 78 %, pro malé podniky o něco méně, tedy 74 %. Obě hodnoty se cení jako velice úspěšný výsledek vytvořeného modelu, který dokáže odhadnout finanční situaci v podniku. Celkově bylo porovnáváno 1526 podniků provozujících činnost se sídlem na území České republiky. Bylo vybráno 547 velkých podniků, středních 819 a 160 malých (Vochozka, 2011).

0,13 * aktiva / cizí kapitál

0,04 * zisk před zdaněním a úroky (EBIT) / nákladové úroky

3,97 * zisk před zdaněním a úroky (EBIT) / celková aktiva

0,21 * tržby / celková aktiva

0,09 * oběžná aktiva / krátkodobé závazky

Zdroj: převzato z finananalysis

IN 05 >1,6

podnik tvoří hodnotu

0,9 < IN 05 <1,6

šedá zóna nevyhraněných výsledků

IN 05 <0,9

podnik hodnotu ničí

Zdroj: převzato z finananalysis

Nesmí se zapomenout na skutečnost, že ukazatel vyjadřující úrokové krytí má v tomto modelu velice zkreslující účinky, které mohou koneckonců špatně hodnotit finanční zdraví podniku. Po doporučení autorů je vhodné zvolit maximální hodnotu 9. Důvodem je, že nákladové úroky mají tendenci se blížit nule a ukazatel úrokového krytí může dosáhnout extrémních hodnot i za podmínky, že váha je pouze na úrovni 0,04.

Výše popsané bankrotní a bonitní modely slouží pro analýzu hodnocení finančního modelu dopravního podniku. Slouží pro naplnění 1. dílčího cíle práce.

Druhý dílčí cíl práce vychází z teoretické roviny.

Lze očekávat, že s rostoucími ekonomicky oprávněnými náklady bude v průměru také růst hodnota kompenzační částky. Dále naopak lze očekávat předpoklad, že se zvyšujícími se příjmy ze zajištění dopravní obslužnosti bude klesat hodnota kompenzační částky. Statistický (výběrový) soubor je složen pouze z kvantitativních typů dat

(statistických znaků). Není potřeba aplikovat zobecněný lineární model. Objednatelé dopravy se zaměřují na základní vybrané faktory ovlivňující výši kompenzační částky, tedy:

1. ekonomicky oprávněné náklady,
2. příjmy (výnosy),
3. počet vozidel,
4. počet ujetých kilometrů dle jízdního řádu,
5. průměrné stáří vozidel.

Nejdůležitějšími faktory jsou však ekonomicky oprávněné náklady a příjmy (výnosy). Objednatel dopravy se zajímá především o celkovou cenu vyjádřenou na jednotku výkonu (náklad na jeden ujetý kilometr = cena za kilometr) a poskytnutí kompenzační částky na jednotku výkonu.

Mnohonásobná regresní analýza se stává vhodnou statistickou metodou pro vytvoření regresního modelu, který by vymezoval průměrnou minimální výši kompenzace na základě výchozích finančních modelů. Jedná se o faktory, na které se objednatelé dopravy z účetního hlediska prioritně zaměřují, kterou je cena výkonu. Průměrná minimální výše kompenzační částky představuje maximální hodnotu, kterou je příslušný objednatel dopravy na základě vyjednávací schopnosti s dopravním podnikem ochoten uhradit. Výchozí finanční model se stává hlavním podkladem pro stanovení kompenzační částky. Dojde tedy k situaci, kdy objednatel dopravy dle výchozího finančního modelu uhradí případnou ztrátu dopravnímu podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Na konci účetního období (dopravního roku) je povinností dopravního podniku sestavit skutečný finanční model a informovat objednatele dopravy o skutečnosti.

Objednatel dopravy není povinný proplatit případný rozdíl mezi výchozím a skutečným modelem dopravnímu podniku. Je nutné podotknout, že výsledek hospodaření dle finančního modelu není totožný s výsledkem hospodaření dle Výkazu zisku a ztráty. Aktualizace výchozího finančního modelu je uvedena individuálně u každého dopravního podniku ve smlouvě o závazku veřejné služby.

Teoretická rovina předpokládá významný vliv především ekonomicky oprávněných nákladů a příjmů. Do statistického modelu budou aplikovány také další vysvětlující proměnné (počet vozidel, počet ujetých kilometrů dle jízdního řádu a průměrné stáří vozidel). Ostatní vysvětlující proměnné (počet vozidel, počet ujetých kilometrů dle

jízdního řádu a průměrné stáří vozidel) se dle teoretické roviny očekávají jako součást ekonomicky oprávněných nákladů. Bude následně potvrzeno korelační analýzou.

Inspirativní je dodržet výrok slavného statistika G. E. P. Boxe a tzv. Occamovou břitvu.

Výrokem slavného statistika G. E. P. Boxe (1976) je: „*Model ve své podstatě nemůže být nikdy zcela správný. Všechny modely jsou špatné. Ale některé z nich jsou užitečné.*“

George Edward Pelham Box tento výrok několikrát za svůj život zopakoval. Dále platí zákon Occamovy břitvy. „*Vysvětlení jakéhokoliv fenoménu by mělo být co nejjednodušší.*“ Aplikace jednoduššího modelu je lepší než složitějšího. Myšlenka je přisuzována Aristotelovi, avšak je pojmenována dle anglického filosofa, Williama z Ockhamu.

Pro vytvoření regresního modelu byla zvolena mnohonásobná regresní analýza, která vyhodnocuje kvantitativní data. Obecný lineární model či zobecněný lineární model není nutno aplikovat z důvodu nevyhodnocování kategoriálních a kvantitativních jednotek zároveň. Na základě sběru dat, získaných během studia od organizátorů (objednatelů) dopravy a dopravních podniků, bude zformulován regresní model získaný aplikací regresní analýzy, která bere ohledy na vstupující proměnné do výpočtu průměrné minimální výše kompenzační částky ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě.

5.2.5 Mnohonásobná regresní analýza

Regresní model je statistický model, který je členěn na dvě základní složky. Složka systematická neboli lineární prediktor a složka náhodná. Náhodná složka značená „ ε “ vyjadřuje náhodné teoretické chyby vnášející do modelu náhodnou variabilitu, tedy odchýlená pozorování ve srovnání se systematickou částí modelu.

Na základě získaných dat lze danou problematiku vyjádřit pomocí vztahu:

$$y = \beta_0 + \beta_1x + \beta_2x + \beta_nx + \varepsilon \quad (5)$$

y vyjadřuje hodnoty vysvětlované neboli závislé proměnné,

x vyjadřuje hodnoty vysvětlující neboli nezávislé proměnné,

β odhady parametrů regresní přímky,

ε představuje nesystematickou složku (náhodnou chybu).

Odhad parametrů $\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_n$ se zjišťuje na základě metody nejmenších čtverců. Parametr b_1, b_2, b_n charakterizují průběh (směrnici) regrese a parametr b_0 vyjadřuje konstantu. Parametry se vypočítají následovně:

$$b_1 = \frac{n \sum_{i=1}^n y_i x_i - \sum_{i=1}^n x_i \sum_{i=1}^n y_i}{n \sum_{i=1}^n x_i^2 - (\sum_{i=1}^n x_i)^2} = \frac{\bar{x} \bar{y} - \bar{x} * \bar{y}}{\bar{x}^2 - \bar{x}^2} \quad (6)$$

$$b_0 = \bar{y} - b_1 \bar{x} \quad (7)$$

V rámci zhodnocení kvality aplikovaného regresního modelu je potřeba zjistit hodnotu koeficientu determinace R^2 . Pro stanovení této hodnoty je zapotřebí definovat teoretický, reziduální a celkový součet čtverců.

Teoretický součet čtverců se stanoví následovně:

$$S_{y,T} = \sum_{i=1}^n (Y_i - \bar{y})^2 \quad (8)$$

Reziduální součet čtverců:

$$S_{y,R} = \sum_{i=1}^n (y_i - Y_i)^2 \quad (9)$$

Celkový součet čtverců:

$$S_y = \sum_{i=1}^n (y_i - \bar{y})^2 \quad (10)$$

y_i skutečně nalezené hodnoty závislé proměnné Y,

Y_i teoretické hodnoty Y získané dosazením hodnot x_i do odhadnutého modelu,

\bar{y} aritmetický průměr skutečně nalezených hodnot závislé proměnné Y.

Pro uvedené součty čtverců platí:

$$S_y = S_{y,R} + S_{y,T} \quad (11)$$

Koeficient determinace je dán následovně:

$$R^2 = \frac{S_{y,T}}{S_y} = 1 - \frac{S_{y,R}}{S_y} \quad (12)$$

koeficient determinace se nachází v intervalu od 0 do 1. Nebo v procentním vyjádření od 0 % do 100 %. Obecně řečeno se definuje jako: „Na kolik % je daná studie (variabilita hodnot vysvětlované proměnné) vysvětlena pomocí zvoleného regresního modelu.“

Zjišťuje se též hodnota tzv. upraveného koeficientu determinace, který slouží pro porovnání kvality regresních modelů s různým počtem parametrů. Příkladem je porovnání regresní přímky s regresní parabolou.

Hodnota upraveného koeficientu determinace se stanoví následovně:

$$R \text{ upravený}^2 = 1 - (1 - R^2) * \frac{n-1}{n-p} \quad (13)$$

n počet regresních parametrů p.

Dalším možným způsobem, jak ověřit regresní model jako celek, lze prostřednictvím F-testu. Hypotéza, která je testovaná obsahuje předpoklad či tvrzení, že všechny regresní parametry β_j jsou rovny nule, vyjma konstanty. To znamená, že v regresním modelu neexistuje nezávislá proměnná X_j , která je statisticky významná. Naopak alternativní hypotéza toto tvrzení popírá. Lze zapsat:

$H_0: \beta_0 = c$ (konstanta); $\beta_1 = 0$,

$H_1: \text{non } H_0$.

Jako testové kritérium je statistika F:

$$F = \frac{\frac{S_{y,T}}{p-1}}{\frac{S_{y,R}}{n-p}} \quad (14)$$

ppočet regresních parametrů (k + 1),

kpočet vysvětlujících (nezávislých) proměnných.

Kritický obor se zjistí jako kvantil F – rozdělení s (p – 1) a (n – p) stupni volnosti. Lze zjistit dle statistických tabulek či softwaru. Pokud je testové kritérium (F – statistika) vyšší než příslušný kvantil F testu, spadá testové kritérium do kritického oboru s 5 % hladinou významnosti a nulovou hypotézu zamítáme. To znamená, že existuje minimálně jedna nezávislá proměnná, která je statisticky významná (Marek a kolektiv, 2015).

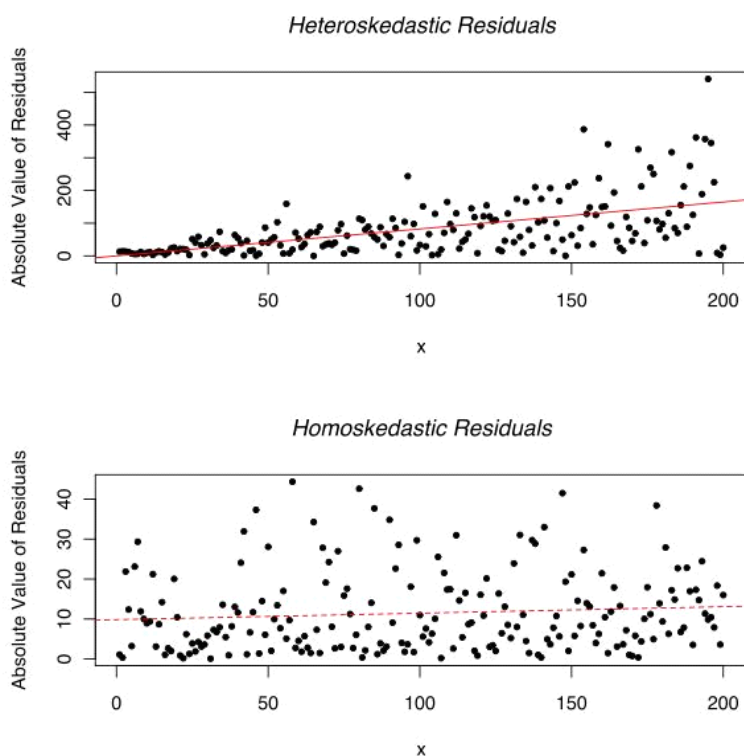
Předpoklady těchto modelů jsou:

- normalita dat,
- nezávislost a náhodná pozorování,
- homogenita kovariance a rozptylu.

V rovnici regresního modelu je i patřičný šum (chaos, hluk), který je ve statistice řešen pod pojmem „rezidua“. Předpoklady rezidua jsou stejné. Musí splňovat:

- zda jsou náhodná a nezávislá,
- mají normální rozdělení,
- rozptyl reziduí je konstantní (homoskedasticita) (Pekár, Brabec, 2009).

Obrázek 1: Heteroskedasticita a homoskedasticita rezidua



Zdroj: Hendl a kolektiv (2014)

V prvním případě, jedná-li se o heteroskedasticitu, předpoklad rezidua není splněn. Naopak musí být dodržena homoskedasticita, pak je předpoklad splněn. Pokud není dodržen předpoklad, model nelze použít (Blašková V., 2016, přednáška Akademie věd ČR).

Je důležité, aby byly splněny předpoklady rezidua. Aplikovány budou základní testy:

- Breusch – Paganův test (test shody rozptylů) – testování homoskedasticity,
- Durbin – Watsonův test (test sériové nezávislosti),
- Shapiro – Wilkův test normality (test předpokladu normality dat).

Následující kapitola se zabývá analýzou cíle práce.

6 Hlavní výsledky výzkumu

Na základě určení prvního dílčího cíle je zpracováno obecné hodnocení finančního zdraví hlavní a vedlejší podnikatelské činnosti dopravních podniků v rámci aplikace bankrotních a bonitních modelů od manželů Neumaierových, kteří se zaměřují na jednotlivé oblasti podnikatelských činností pro podmínky České republiky.

Analýza finančního zdraví je provedena celkově u 21 dopravních podniků, které tvoří výběrový soubor. Osm dopravních podniků provozuje smíšenou dopravu, tedy autobusovou, trolejbusovou a tramvajovou; 13 dopravních podniků provozuje činnost v rámci veřejné linkové dopravy. Na základě výroční zprávy za rok 2018 byly nalezeny informace o „závazku po době splatnosti“, které jsou nulové.

6.1 Aplikace bankrotních a bonitních modelů od manželů Neumaierových

První dílčí cíl práce posuzuje obecné hodnocení finančního zdraví dopravních podniků v rámci hlavní a vedlejší podnikatelské činnosti. To znamená hodnocení finančního zdraví dopravních podniků v rámci zajištění dopravní obslužnosti a zároveň vedlejší provozní činnosti, které napomáhají zlepšit si finanční situaci na úkor hlavní podnikatelské činnosti. V metodice práce je uveden důvod výběru a charakteristika zvolených bankrotních, bonitních modelů a jejich klasifikace hodnocení finančního zdraví podniku.

V rámci tabulky 2 a 3 je vymezen základní seznam dopravních podniků pod abecedním uspořádáním. Hodnocení finančního zdraví dopravních podniků je rozděleno do dvou částí:

1. část představuje dopravní podniky zajišťující zejména příměstskou a meziměstskou dopravní obslužnost (veřejná linková doprava) – viz modrá barva.
2. část představuje městské dopravní podniky zajišťující zejména městskou dopravní obslužnost (MHD) – viz oranžová barva, objednateli dopravy jsou města;

Z důvodu mlčenlivosti o poskytnutých datech nebude v příloze uveden seznam dopravců.

Tabulka 2: Celkové zhodnocení finančního zdraví – IN 95, IN 99

DOPRAVCE		výsledná hodnota IN 95	VÝSLEDEK INDEXU		výsledná hodnota IN 99	VÝSLEDEK INDEXU
A	I N D E X I N 9 5	48,56	Schopnost bezproblémově platit závazky	I N D E X I N 9 9	0,61	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
B		507,00	Schopnost bezproblémově platit závazky		0,11	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
C		3,64	Schopnost bezproblémově platit závazky		0,58	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
D		0,76	Nedostatečná schopnost platit závazky		0,22	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
E		0,45	Nedostatečná schopnost platit závazky		0,05	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
F		1,15	Šedá zóna		0,37	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
G		-19,93	Nedostatečná schopnost platit závazky		0,23	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
H		1,39	Šedá zóna		0,21	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
I		0,95	Nedostatečná schopnost platit závazky		0,32	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
J		0,75	Nedostatečná schopnost platit závazky		0,23	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
K		2,06	Schopnost bezproblémově platit závazky		0,43	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
L		-1,44	Nedostatečná schopnost platit závazky		0,09	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
M		1,86	Šedá zóna		0,34	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
N		2,67	Schopnost bezproblémově platit závazky		0,69	Podnik spíše netvoří hodnotu pro vlastníka
O		5,31	Schopnost bezproblémově platit závazky		0,50	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
P		0,33	Nedostatečná schopnost platit závazky		0,04	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
Q		1,45	Šedá zóna		0,52	Podnikem není tvořena hodnota pro vlastníka
R		4,54	Schopnost bezproblémově platit závazky		1,26	Není jisté, zda se tvoří hodnota pro vlastníka
S		3,71	Schopnost bezproblémově platit závazky		0,91	Podnik spíše netvoří hodnotu pro vlastníka
T		1,88	Šedá zóna		0,89	Podnik spíše netvoří hodnotu pro vlastníka
U	35,49	Schopnost bezproblémově platit závazky	1,68	Předpokládá se, že podnik stále tvoří hodnotu pro vlastníka		

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 3: Celkové zhodnocení finančního zdraví – IN 01, IN 05

DOPRAVCE		výsledná hodnota IN 01	VÝSLEDEK INDEXU		výsledná hodnota IN 05	VÝSLEDEK INDEXU
A	I N D E X I N 0 1	19,46	Podnik tvoří hodnotu	I N D E X I N 0 5	1,37	Šedá zóna nevyhraněných výsledků
B		184,68	Podnik tvoří hodnotu		1,72	Podnik tvoří hodnotu
C		1,76	Podnik hodnotu netvoří, ale považuje se za bonitní		1,30	Šedá zóna nevyhraněných výsledků
D		0,77	Podnik hodnotu netvoří, ale považuje se za bonitní		0,75	Podnik hodnotu ničí
E		0,57	Podnik jde do bankrotu		0,46	Podnik hodnotu ničí
F		1,12	Podnik hodnotu netvoří, ale považuje se za bonitní		1,16	Šedá zóna nevyhraněných výsledků
G		-5,09	Podnik jde do bankrotu		-6,58	Podnik hodnotu ničí
H		1,89	Podnik tvoří hodnotu		1,90	Podnik tvoří hodnotu
I		0,74	Podnik jde do bankrotu		0,74	Podnik hodnotu ničí
J		0,97	Podnik hodnotu netvoří, ale považuje se za bonitní		0,97	Šedá zóna nevyhraněných výsledků
K		2,36	Podnik tvoří hodnotu		2,36	Podnik tvoří hodnotu
L		-0,14	Podnik jde do bankrotu		-0,32	Podnik hodnotu ničí
M		2,53	Podnik tvoří hodnotu		2,53	Podnik tvoří hodnotu
N		1,10	Podnik hodnotu netvoří, ale považuje se za bonitní		1,09	Šedá zóna nevyhraněných výsledků
O		2,32	Podnik tvoří hodnotu		1,20	Šedá zóna nevyhraněných výsledků
P		0,19	Podnik jde do bankrotu		0,45	Podnik hodnotu ničí
Q		0,49	Podnik jde do bankrotu		0,59	Podnik hodnotu ničí
R		1,75	Podnik hodnotu netvoří, ale považuje se za bonitní		1,53	Šedá zóna nevyhraněných výsledků
S		1,39	Podnik hodnotu netvoří, ale považuje se za bonitní		1,20	Šedá zóna nevyhraněných výsledků
T		0,67	Podnik jde do bankrotu		0,71	Podnik hodnotu ničí
U		13,41	Podnik tvoří hodnotu		2,62	Podnik tvoří hodnotu

Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 2 a 3 vypovídá o celkovém zhodnocení finančního zdraví dopravních podniků na základě aplikace bankrotních a bonitních modelů od manželů Neumaierových. Bankrotní model IN 95 bere v úvahu váhy jednotlivých finančních ukazatelů na základě OKEČ (Odvětvové klasifikace ekonomických činností). Tento model nebere v úvahu ukazatel, který by určoval tržní hodnotu účetní jednotky (dopravního podniku). Váhy jednotlivých ukazatelů v modelu jsou převzaty pro odvětví „Doprava“. Tabulka 2 poukazuje na výsledky IN 95, kde 9 dopravních podniků vykazuje schopnost bezproblémově platit závazky. Zbytek dopravních podniků se nachází v šedé zóně či vyjadřuje nedostatečnou schopnost platit své závazky. Nevýhodou tohoto modelu však je, že ukazatel solventnosti (EBIT/nákladové úroky) může nabývat vysokých hodnot. Důvodem je, že ukazatel úrokového krytí může dosáhnout extrémních hodnot i za podmínky, že váha je pouze na úrovni 0,11. Pro ostatní indexy mimo indexu IN 99 (neobsahuje ukazatel úrokového krytí) platí stejná interpretace výsledků. Index IN 05 již bere v úvahu tento faktor a doporučuje brát v úvahu maximální výši 9. V tomto případě index in 95 u některých dopravních podniků podává výsledky v extrémních hodnotách (např. dopravní podniky A, B, U). Index IN 99 zohledňuje téměř všechny dopravní podniky jako jednotky, které netvoří hodnotu pro vlastníka. Tento index více vyjadřuje skutečnost provozu dopravních podniků od ostatních indexů. Důvodem je skutečnost, že dopravní podniky v rámci hlavní podnikatelské činnosti většinou nerealizují účetní zisk (kladný výsledek hospodaření). Snahou některých dopravních podniků je alespoň minimálně pokrýt ztrátu z provozu v rámci zajištění dopravní obslužnosti za pomoci poskytování vedlejších služeb. Příkladem může být poskytování služeb:

- autoškoly,
- parkování,
- zajištění ostatních dopravních služeb (náhradní autobusová doprava, zájezdy),
- klempířství,
- zajištění a údržba veřejného osvětlení,
- zámečnictví,
- mycí linky,
- prodeje pohonných hmot (pumpy),
- a další týkající se provozu dopravního podniku.

Vedlejší podnikatelská činnost je poskytována u středně velkých dopravních podniků s rozsáhlou organizační strukturou a s potenciálem, který klade důraz na možnost (dovolení) tyto ostatní služby nabízet.

Téměř všechny indexy od manželů Neumaierových vypovídají o skutečnosti, že dopravní podniky většinou nerealizují kladný výsledek hospodaření.

Při zajišťování dopravní obslužnosti se zřídka nalezne dopravce, který by pokryl celkové náklady celkovými výnosy a tvořil by účetní zisk. Z tohoto důvodu se objednatel dopravy smluvně zaváže s dopravním podnikem dofinancovat případnou ztrátu na základě výchozího finančního modelu. Dopravní podniky ve své podstatě většinou nedosáhnou pozitivního výsledku hospodaření, a proto jsou závislé na dotační politice, která jim umožní alespoň pokrýt jejich provozní náklady včetně tzv. přiměřeného zisku (čistého příjmu), pokud jsou v rámci výchozího finančního modelu (vyhláška č. 296/2010 Sb.) či ve výchozím výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti (nařízení vlády č. 493/2004 Sb.). Nutné je podotknout, že výsledek hospodaření, realizovaný ze zajištění dopravní obslužnosti, není identický (ve stejné výši) jako ve Výkazu zisku a ztráty (výsledovky).

6.2 Aplikace nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a vyhlášky č. 296/2010 Sb.

Druhý dílčí cíl práce se zabývá analýzou výsledku hospodaření pouze v rámci **hlavní podnikatelské činnosti dopravních podniků, tedy zajištění dopravní obslužnosti na základě finančního modelu**. 1. výzkumná otázka se zabývá problematikou: “Proč dopravní podniky většinou nedosahují kladného výsledku hospodaření?” Hlavním důvodem je, že v rámci zajištění dopravní obslužnosti se sjednávají podmínky ve smlouvě o závazku veřejné služby mezi objednatelem dopravy a dopravním podnikem. Ve smlouvě jsou uvedeny cenové tarify dopravce, které jsou ve většině případů podhodnocené a zdaleka nepokryjí ekonomicky oprávněné náklady. Z tohoto důvodu většina dopravních podniků nedosáhne kladného výsledku hospodaření. Objednatelé dopravy se zavazují proplatit dopravci kompenzační částku, která má za úkol vyrovnat stav výnosů a nákladů na stejnou finanční hodnotu za předpokladu dodržení výše ekonomicky oprávněných nákladů v rámci výchozího finančního modelu či výchozího výkazu nákladů a tržeb z přepravní činnosti. Tím dochází většinou k vyrovnanému (nulovému) výsledku hospodaření. Plus dopravní podnik získá přiměřený zisk (čistý příjem), který slouží k obnově vozového parku. Na výsledek hospodaření má také rozhodující vliv druh uzavřené smlouvy o závazku veřejné služby, netto a brutto

smlouvy. V této kapitole se analyzuje problematika netto smlouvy. Nařízení vlády č. 493/2004 Sb. stále přetrvává v dříve uzavřených smlouvách a vyplácí se podle nich prokazatelná ztráta. Tyto smlouvy v současné době končí a uzavírají se nové s odkazem na novější metodiku stanovení výše kompenzační částky, Vyhláška č. 296/2010 Sb. Průběh stanovení výše kompenzační částky funguje na podobném principu jako u předešlé metodiky stanovení výše prokazatelné ztráty (Nařízení vlády č. 493/2004 Sb.). Avšak dochází ke změně základních pojmů a způsobu stanovení výše kompenzační částky. Vyhláška č. 296/2010 Sb. věnuje pozornost především vlastnictví dlouhodobého majetku dopravního podniku a definuje základní strukturu ekonomicky oprávněných nákladů a výnosů. Informuje dopravní podnik a objednatele dopravy, jaké nákladové a výnosové položky nemohou být součástí finančního modelu. Z tohoto důvodu je výše výsledku hospodaření dopravního podniku rozdílná ve srovnání s Výkazem zisku a ztráty.

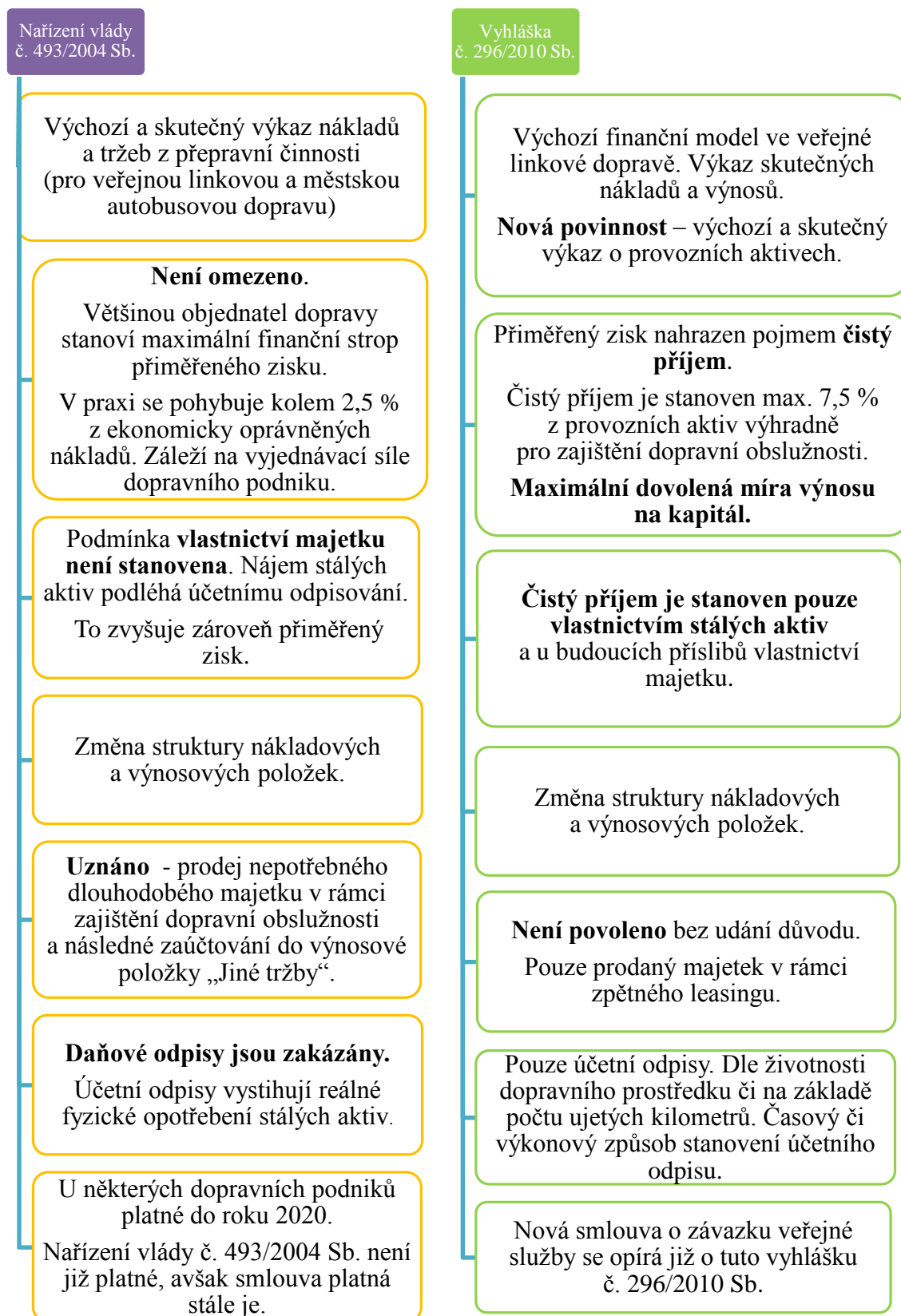
2. a 3. výzkumná otázka souvisí s výše uvedenou problematikou.

3. výzkumná otázka se zabývá problematikou: “ Podporuje vyhláška č. 296/2010 Sb. vyšší finanční náročnost z veřejných rozpočtů bez omezení smlouvy o závazku veřejné služby mezi dopravním podnikem a objednatelem dopravy ve srovnání s nařízením vlády č. 493/2004 Sb. při stávající struktuře ekonomicky oprávněných nákladů, výnosů a provozních aktiv?

Výběrový soubor zahrnuje dopravní podniky s podobnou strukturou ekonomicky oprávněných nákladů, výnosů a vlastnictvím provozních aktiv.

Analýza legislativní úpravy v rámci stanovení výše prokazatelné ztráty a kompenzační částky je také součástí literární rešerše. Následující schéma shrnuje relevantní rozdíly mezi nařízením vlády č. 493/2004 Sb. a vyhláškou č. 296/2010 Sb.

Schéma 11: Relevantní rozdíly mezi nařízením vlády č. 493/2004 Sb. a vyhláškou č. 296/2010 Sb.



Zdroj: vlastní zpracování

Schéma č. 11 vypovídá o nejdůležitějších rozdílech. Nařízení vlády č. 493/2004 Sb. na rozdíl od vyhlášky č. 296/2010 Sb. nekonkretizuje původ majetku v rámci vlastnictví dlouhodobého majetku dopravního podniku. Opírá se pouze o využití dopravních prostředků v rámci zajištění dopravní obslužnosti s celkovým výkonem 80 % a více z celkového výkonu dopravního prostředku na základě jízdního řádu. Pokud dopravní prostředky splní tento požadavek, poté vyvolané provozní náklady se stávají součástí ekonomicky oprávněných nákladů. V opačném případě nelze uznat tyto náklady a musí být vyjmuty z celkové hodnoty ekonomicky oprávněných nákladů. 80 % výkon dopravních prostředků také vychází z požadavků silniční daně. Při splnění tohoto požadavku (80 %) je dopravní podnik osvobozen od silniční daně v rámci zajištění dopravní obslužnosti. V opačném případě dopravní podnik podléhá silniční dani. Ta se bude vyměřovat z dopravních prostředků, které neujedou 80 % výkonu. Výkony se evidují u jednotlivých vozidel. Vyhláška č. 296/2010 Sb. již vyžaduje konkrétní strukturu provozních nákladů. Součástí stanovení výše kompenzační částky je zpracování výchozího výkazu provozních aktiv. Ten slouží jako informativní podklad nasazení dopravních prostředků a v rámci zajištění dopravní obslužnosti a zároveň využití ostatního dlouhodobého hmotného, popřípadě nehmotného majetku. Podmínkou zahrnutí dlouhodobého majetku do Výkazu provozních aktiv je splnění podmínky vlastnictví majetku či budoucího příslibu stanoveného na základě rámcové smlouvy. Majetek plně pořízený z dotace nemůže být součástí tohoto výkazu, avšak vyvolané provozní náklady se stanou součástí ekonomicky oprávněných nákladů. Pokud je majetek pořízen z části dotace, pak částka uhrazená z vlastních zdrojů dopravního podniku bude součástí Výkazu provozních aktiv. Čistý příjem se stanoví na základě Výkazu provozních aktiv. Taková podmínka není uvedena v nařízení vlády č. 493/2004 Sb. Jinak řečeno: „Pokud neexistuje přímá vazba financování (pořízení) majetku z vlastních zdrojů dopravního podniku, nemůže být majetek součástí tohoto výkazu. Čistý příjem bude o příslušnou hodnotu nižší a celková kompenzační částka bude nižší.

Přiměřený zisk stanovený dle nařízení vlády č. 493/2004 Sb. bere v úvahu počet nasazených dopravních prostředků splňujících celkový roční výkon 80 % a průměrnou cenu dopravních prostředků vyhlášenou dle Věstníku Ministerstva dopravy za každý kalendářní rok. Stanovení čistého příjmu vyžaduje podmínku vlastnictví dlouhodobého majetku či budoucí příslib o vlastnictví majetku. Přiměřený zisk takovou podmínku nevyžaduje. Čistý příjem vychází ze zůstatkové hodnoty dlouhodobého majetku bezprostředně předcházejícího účetního období. Přiměřený zisk bere ohledy pouze

na aktualizaci průměrných cen jednotlivých kategorií vozidel. Z toho vyplývá, že je skryta vypovídací schopnost a informace o zůstatkové ceně dlouhodobého majetku. Smlouva o závazku veřejné služby může požadovat tuto dodatečnou informaci.

Dalším prioritním rozdílem je, že dopravní podniky nemohou do výnosů zahrnout prodej například nadbytečného majetku, a to v rámci vyhlášky č. 296/2010 Sb. Výjimku tvoří majetek prodaný leasingové společnosti a následný zpětný nájem majetku. Pokud je majetek prodán a nebude již nikdy sloužit v rámci zajištění dopravní obslužnosti, nemůže ovlivnit celkovou výši kompenzační částky.

Struktura ekonomicky oprávněných nákladů a výnosů je téměř identická u obou legislativ. Avšak problematika spočívá v rámci efektivního zařazení provozních nákladů do jednotlivých skupin ekonomicky oprávněných nákladů, odhadů nahodilých událostí a správného předpokladu stanovení výše struktury nákladů (odhady nákladů dle výchozího finančního modelu). V praxi dochází k nesjednocenému postupu zhotovení výchozího finančního modelu a dochází k situaci, že některé položky ekonomicky oprávněných nákladů jsou nulové nebo nadhodnocené. Příkladem je provozní a správní režie, která v některých případech byla nulová nebo naopak nadhodnocená.

Stanovení kompenzační částky vyžaduje podrobnější informativní náhledy o dopravním podniku pro objednatele dopravy. K tomu je patřičně přizpůsobena metodika výpočtu kompenzační částky, respektive čistého příjmu. Prokazatelná ztráta na základě vypovídací schopnosti nevyžaduje veškeré informace o dopravním podniku. Podmínky jsou zcela obecnější. Adekvátnost použité metody stanovení kompenzační částky je na vyšší úrovni a zcela vystihuje provozní činnost dopravního podniku, na rozdíl od prokazatelné ztráty.

V předešlých letech nejvyšší nákladové položky ve finančním modelu představovaly pohonné hmoty a oleje, na druhém místě mzdové náklady a na třetím místě zmíněná provozní a správní režie. V současné době přímé mzdy představují nejvyšší náklady, druhé místo pohonné hmoty, třetí místo odpisy a čtvrté místo režijní náklady.

Struktura finančního modelu není převzata z Výkazu zisku a ztráty. Z toho vyplývá, že i výsledek hospodaření nemůže být identický. Finanční modely berou v úvahu především pohled manažerského účetnictví, též pohled kalkulace. To slouží jako manažerský informativní nástroj pro dopravní podniky a objednatele dopravy pro stanovení výše kompenzační částky na jednotku výkonu. Finanční modely neslouží jako nástroj optimalizace daňové povinnosti. Vyhláška č. 296/2010 Sb. neuznává vybrané

výnosové a nákladové položky, které jsou i přesto součástí Výkazu zisku a ztráty dopravního podniku. Smlouva o závazku veřejné služby přednostně preferuje požadavky a podmínky objednatele dopravy a dopravního podniku. Podmínky jsou jiné, než ukládá Zákon o účetnictví dle účetních standardů. Z tohoto důvodu dopravní podniky musí vést odděleně účetnictví jak z pohledu optimalizace daní, tak i z pohledu finančních modelů v rámci zajištění dopravní obslužnosti. O to komplikovanější situace nastává, pokud dopravní podnik musí zvlášť účetně evidovat činnost ze zajištění dopravní obslužnosti a jiné (ostatní) vedlejší činnosti.

Následující fáze práce posuzuje zátěž veřejného rozpočtu na základě stanovení výše prokazatelné ztráty a kompenzační částky u veřejné linkové a městské autobusové dopravy.

Výsledek lze posoudit na vybraném dopravním podniku, který stanovuje prokazatelnou ztrátu v rámci nařízení vlády č. 493/2004 Sb. Poté je propočtena kompenzační částka dle vyhlášky č. 296/2010 Sb. Tabulka 4 charakterizuje základní členění ekonomicky oprávněných nákladů, tržeb neboli výnosů, dále počet ujetých kilometrů všemi dopravními prostředky dle jízdního řádu. Předpokládá se, že se vlastník dopravního podniku, většinou město, podílí na 80 % účasti úhrady prokazatelné ztráty či kompenzace a kraj či jiné obce se podílí 20 % účasti úhrady. Tabulka 4 zároveň znázorňuje výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti v autobusové dopravě za rok 2017. Vybraný dopravní podnik vlastní 56 autobusů s průměrnou cenou ve výši 5.020.000 Kč. Průměrná cena autobusů je stanovena dle Věstníku Ministerstva dopravy za kalendářní rok. Na základě výkazu o provozních aktivech činí hodnota provozních aktiv 470.490.000 Kč. Provozní aktiva jsou ve vlastnictví dopravního podniku. Tedy struktura a vlastnictví provozních aktiv je stejná také pro podmínky stanovení prokazatelné ztráty dle nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a kompenzační částky dle vyhlášky č. 296/2010 Sb.

Údaje jsou uvedeny v tisících jednotkách.

Tabulka 4: Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti v autobusové dopravě za rok 2017 u vybraného dopravního podniku

Položka		řádek	autobusová doprava za rok 2017 vybraného dopravce					
			město		mimo město		celkem	
			tis. Kč	Kč/km	tis. Kč	Kč/km	tis. Kč	Kč/km
Pohonné hmoty		1	24 000	10	5 700	9,83	29 700	9,97
Pneumatiky		2	1 350	0,56	250	0,43	1 600	0,54
Ostatní přímý materiál, energie		3	8 300	3,46	2 100	3,62	10 400	3,49
Přímé mzdy		4	37 000	15,42	9 100	15,69	46 100	15,47
Autobusy	Odpisy vozů	5	18 500	7,71	4 700	8,1	23 200	7,79
	Pronájem dopravních prostředků (leasing)	6	0	0	0	0	0	0
	Opravy a udržování autobusů	7	23 500	9,79	5 700	9,83	29 200	9,8
	Silniční daň	8	0	0	0	0	0	0
	Pojištění (úrazové, zákonné, havarijní)	9	1 400	0,58	350	0,6	1 750	0,59
Ostatní přímé náklady	Cestovné	10	0	0	0	0	0	0
	Odvody do fondů	11	12 600	5,25	3 100	5,34	15 700	5,27
	Jiné ostatní přímé náklady	12	250	0,1	100	0,17	350	0,12
Režijní náklady		13	19 600	8,17	4 800	8,28	24 400	8,19
Provozní náklady celkem		14	146 500	61,04	35 900	61,9	182 400	61,21
Tržby	Celkem	15	53 650	22,36	13 120	22,62	66 770	22,41
	Tržby z přeprav	16	53 200	22,17	13 000	22,41	66 200	22,21
	Jiné tržby a výnosy	17	450	0,19	120	0,21	570	0,19
Úhrada prokazatelné ztráty	do tržeb a výnosů celkem	18					130 370,74	43,75
	od města	19					104 296, 592_	35
	od krajského úřadu a obcí	20					26 074, 148	8,75
Úhrada ztráty ze zákonského jízdného		20a						
Přiměřený zisk na obnovu autobusů		21					14 740,74	4,95
Dotace do tržeb na obnovu autobusů formou leasingu		21a						
Ujeté tis. km celkem (dle jízdního řádu + technolog.)		22	2 400		580		2 980	

Zdroj: vlastní zpracování

6.2.1 Stanovení prokazatelné ztráty dle nařízení vlády č. 493/2004 Sb.

Výpočet přiměřeného zisku se řídí podle platných údajů, které jsou obsaženy v tabulce 4.

Tedy:

$$\left[\frac{56 \text{ autobusů} * 5.020.000}{8} - 23.200.000 \right] / 0,81 = \mathbf{14.740.740 \text{ Kč}}$$

Přiměřený zisk činí 14.740.740 Kč. Celková prokazatelná ztráta se vypočítá podle následujícího vztahu:

$$\mathbf{\text{Prokazatelná ztráta}} = \text{celkové náklady} - \text{tržby (výnosy)} + \text{přiměřený zisk} =$$
$$182.400.000 - 66.770.000 + 14.740.740 = \mathbf{130.370.740 \text{ Kč.}}$$

Výsledkem je, že město a kraj, popřípadě jiné obce, se podílejí na proplacení prokazatelné ztráty v hodnotě 130.370.740 Kč, tedy 43,75 Kč za jeden ujetý kilometr. V tabulce 4 v řádku 19, 20 a 21 je uvedeno proplacení prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku městem (80 %) a krajem (20 %) v celkové hodnotě a v hodnotě uvedené na jeden ujetý kilometr, a to z důvodu lepší vypovídací schopnosti.

6.2.2 Stanovení výše kompenzace podle vyhlášky č. 296/2010 Sb.

Údaje z výkazu jsou shodné, ale v tomto případě vyhláška nepočítá s výpočtem přiměřeného zisku. Vyhláška č. 296/2010 Sb. bere v úvahu pojem čistý příjem, který činí maximálně 7,5 % z provozních aktiv. Tedy platí definice: „výnos na kapitál 7,5 % z *provozních aktiv*“. Struktura a vlastnictví provozních aktiv se uvažuje identická u obou zmíněných legislativ.

Kompenzace se vypočítá podle následujícího vztahu:

$$\mathbf{\text{Kompenzace}} = \text{celkové náklady} - \text{celkové tržby (výnosy)} + \text{čistý příjem} = 182.400.000$$
$$- 66.770.000 + 35.286.750 = \mathbf{150.916.750 \text{ Kč.}}$$

Čistý příjem je stanoven z údajů z výkazu provozních aktiv. Výpočet byl stanoven jako 7,5 % ze 470.490 tis. Kč. Čistý příjem činí 35.286.750 Kč. Je dodržena podmínka výnosu na kapitál 7,5 % z provozních aktiv.

Výsledkem je, že vyhláška č. 296/2010 Sb. podporuje vyšší finanční náročnost z veřejných rozpočtů u konkrétního dopravního podniku, a to o 20.546.010 Kč při zachování stejné organizační struktury a provozních hodnot (výnosů a nákladů)

v rámci zajištění dopravní obslužnosti. To samé by platilo u ostatních průměrně stejných dopravních podniků se stejnou strukturou a vlastnictvím provozních aktiv. Provozní aktiva se stávají relevantním faktorem ovlivňujícím celkovou výši čistého příjmu a zároveň kompenzační částky. Pokud dopravní podniky investují do dlouhodobého majetku z vlastních zdrojů, pak čistý příjem a kompenzační částka bude vyšší. Zvyšující se náročnost financování veřejné dopravy z veřejných rozpočtů lze zohlednit ve výsledném modelu úhrady kompenzační částky (dotace).

Bere-li se v úvahu možnost, že dopravní podnik z určitého % nevlastní provozní aktiva a eviduje je v podrozvaze, poté kompenzační částka může být na stejné či dokonce nižší úrovni než v rámci prokazatelné ztráty. Na základě ilustračního příkladu, aby byla kompenzační částka nižší než prokazatelná ztráta, by dopravní podnik musel evidovat ve Výkazu provozních aktiv pouze 40 % hodnoty ze 470.490.000 Kč. Nařízení vlády č. 493/2004 Sb. by stanovilo stejnou hodnotu prokazatelné ztráty. Důvodem je, že dopravní prostředky svým výkonem ujedou minimálně 80 % z celkového ročního výkonu. S touto problematikou souvisí 4. výzkumná otázka.

V rámci stanovení kompenzační částky je relevantním faktorem **celkové porozumění** legislativní úpravy.

Následující podkapitola se zabývá aplikací regresní analýzy. Další fází práce je vytvoření regresního modelu, který svou povahou a strukturou určí regresní koeficienty u příslušných vysvětlujících proměnných. Předpokládá se na základě teoretické roviny, že by se ekonomicky oprávněné náklady a příjmy měly stát relevantním faktorem pro stanovení průměrné minimální výše kompenzační částky. Pomocí regresní analýzy lze srovnat skutečnost (realitu) kompenzování dopravních podniků s předpokladem, který je stanoven na základě legislativy.

6.3 Aplikace regresního modelu

Financování veřejné dopravy z veřejných rozpočtů je v současné době velmi zkoumanou problematikou. V současné době neexistuje jednotná metodika rozvržení ekonomicky oprávněných nákladů a výnosů z přepravní činnosti v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Kraje, města či obce nechávají „volnou ruku“ dopravním podnikům pro vytvoření vlastní metodiky rozvržení nákladů a výnosů do jednotlivých skupin nebo si kraje vytvoří svou vlastní metodiku. Tím ovšem dochází k neefektivnímu procesu tvorby vlastních metodik.

Dopravní podniky se zvyšující se kvalitou přepravy požadují vyšší finanční kompenzační hodnotu. Dílčím cílem práce je vytvoření regresního modelu, který svým obsahem bude zkoumat a analyzovat, jaké vysvětlující proměnné (ekonomické, technické) budou mít vliv na vysvětlovanou (závislou) proměnnou, tedy kompenzační částku. Tím lze odhadnout (predikovat) kvantitativní změny vysvětlujících proměnných na celkovou změnu vysvětlované proměnné. Předpokladem a dílčím cílem práce je stanovení průměrné minimální výše kompenzační částky na základě skutečných událostí.

Jako vysvětlující proměnné jsou vybrány:

1. ekonomicky oprávněné náklady,
2. příjmy (výnosy),
3. počet vozidel,
4. počet ujetých kilometrů dle jízdního řádu,
5. průměrné stáří vozidel.

Výběrový soubor pro statistické analýzy tvoří 20 dopravních podniků (u 1 dopravního podniku chyběly informace z výchozího finančního modelu) přibližně stejné velikosti podle organizační struktury a počtu zaměstnanců. Dále dle klasifikace účetních jednotek podle Zákona o účetnictví. Výběrový soubor je očištěn o vedlejší podnikatelské činnosti dopravních podniků a zaměřen pouze na veřejnou linkovou a městskou autobusovou dopravu.

Data jsou získána přímo od objednatelů dopravy České republiky s podmínkou mlčenlivosti. Porušení mlčenlivosti podléhá u dopravních podniků smluvní pokutě až 1 mil. Kč. Data jsou velmi kvalitní a získána za rok 2018. Jelikož zkoumaný výběrový soubor neobsahuje kvalitativní (kategoriální) typ statistického znaku, je možné aplikovat vícenásobnou regresi. Teoretická rovina předpokládá funkční závislost. To znamená, že se předpokládá předem jasně definované závislé vysvětlující proměnné, které vycházejí z metodiky stanovení kompenzační částky. Avšak podstatné je získat regresní koeficienty vysvětlujících proměnných, které budou brát v úvahu průměrnou minimální kompenzační částku. Tedy maximální kompenzační částku, kterou jsou objednatelé dopravy ochotni uhradit dopravnímu podniku dle výchozích finančních modelů.

Obrázek 2: Aplikace regresního modelu – první krok

```

Coefficients:
              Estimate Std. Error t value Pr(>|t|)
(Intercept)    4.10172    11.26292    0.364 0.721165
ekonomicky.opravnene.naklady 0.94126    0.09875    9.532 1.69e-07 ***
počet.ujetých.kilometrů    0.86299    1.41712    0.609 0.552295
počet.vozidel    -0.03281    0.04569   -0.718 0.484572
průměrné.stáří.vozidel    -0.17300    1.26769   -0.136 0.893394
příjmy         -0.92443    0.18099   -5.108 0.000159 ***
---
Signif. codes:  0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Residual standard error: 7.781 on 14 degrees of freedom
(4 observations deleted due to missingness)
Multiple R-squared:  0.9771, Adjusted R-squared:  0.9689
F-statistic: 119.5 on 5 and 14 DF,  p-value: 5.709e-11

```

Zdroj: vlastní zpracování

Z výsledků regresního modelu v prvním kroku je patrné, že proměnné „ekonomicky oprávněné náklady a příjmy“ tvoří podstatnou významnost (závislost) na vysvětlovanou proměnnou „kompenzační částka“. Je to dáno tím, že p-hodnota vykazuje hodnotu menší než 0,05; menší než hladina významnosti. Ostatní proměnné se jeví jako statisticky nevýznamné. Z toho nejvyšší hodnotu představuje proměnná „průměrné stáří vozidel“ – 0,893394. V dalším kroku bude tato proměnná vyloučena z modelu. Koeficient korelace (koeficient determinace) určuje správnost zvoleného regresního modelu pomocí metody nejmenších čtverců. Udává, kolik procent rozptylu závislé proměnné je vysvětleno modelem a kolik zůstalo nevysvětleno. Obecně platí, že čím vyšší je hodnota R – kvadrátu, tím je vyšší závislost mezi vysvětlovanou a vysvětlující proměnnou. Hodnoty blízké 1 značí pozitivní kvalitu regresního modelu.

Koeficient determinace určuje správnost zvoleného regresního modelu na 96,89 %, což značí pozitivní výsledek. Zbytek do 100 % tvoří tzv. šum (chaos). Je to zbytek, který není daným regresním modelem vysvětlen, avšak musí splňovat základní tři předpoklady regresní analýzy. Viz závěr modelu.

Hodnota parametrů v prvním kroku:

$$\text{Kompenzační částka} = 4,10172 + 0,94126 * \text{ekonomicky oprávněné náklady} + 0,86299 * \text{počet ujetých kilometrů} - 0,03281 * \text{počet vozidel} - 0,173 * \text{průměrné stáří vozidel} - 0,92443 * \text{příjmy}$$

Obrázek 3: Aplikace regresního modelu (odstranění proměnné „průměrné stáří vozidel“) – druhý krok

```

Coefficients:
                Estimate Std. Error t value Pr(>|t|)
(Intercept)      2.62719    3.07323   0.855   0.406
ekonomicky.oprávněné.náklady  0.93953    0.09467  9.924 5.52e-08 ***
počet.ujetých.kilometrů    0.88247    1.36300   0.647   0.527
počet.vozidel     -0.03308    0.04413  -0.750   0.465
příjmy           -0.91951    0.17147 -5.363 7.91e-05 ***
---
Signif. codes:  0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Residual standard error: 7.522 on 15 degrees of freedom
(4 observations deleted due to missingness)
Multiple R-squared:  0.9771, Adjusted R-squared:  0.971
F-statistic: 159.8 on 4 and 15 DF,  p-value: 4.207e-12

```

Zdroj: vlastní zpracování

Po vyloučení proměnné „průměrné stáří vozidel“ nastala stejná situace jako v prvním kroku.

Koeficient determinace činí 97,1 %. Nepatrně se od předchozího modelu zvýšil. Hodnota parametrů ve druhém kroku:

$$\text{Kompenzační částka} = 2,62719 + 0,93953 * \text{ekonomicky oprávněné náklady} + 0,88247 * \text{počet ujetých kilometrů} - 0,03308 * \text{počet vozidel} - 0,91951 * \text{příjmy}$$

Dalším krokem je vyloučení proměnné „počet ujetých kilometrů“ s hodnotou 0,527.

Obrázek 4: Aplikace regresního modelu (odstranění proměnné „počet ujetých kilometrů“) – třetí krok

```

Coefficients:
                Estimate Std. Error t value Pr(>|t|)
(Intercept)      2.71712    3.01385   0.902   0.381
ekonomicky.oprávněné.náklady  0.97352    0.07734 12.588 1.03e-09 ***
počet.vozidel     -0.03098    0.04320  -0.717   0.484
příjmy           -0.96235    0.15529 -6.197 1.28e-05 ***
---
Signif. codes:  0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Residual standard error: 7.384 on 16 degrees of freedom
(4 observations deleted due to missingness)
Multiple R-squared:  0.9764, Adjusted R-squared:  0.972
F-statistic: 220.9 on 3 and 16 DF,  p-value: 3.15e-13

```

Zdroj: vlastní zpracování

Koeficient determinace se zvýšil na 97,2 %. Hodnota parametrů ve třetím kroku:

$$\text{Kompenzační částka} = 2,71712 + 0,97352 * \text{ekonomicky oprávněné náklady} - 0,03098 * \text{počet vozidel} - 0,96235 * \text{příjmy}$$

Jako poslední nevýznamná proměnná se jeví „počet vozidel” s hodnotou 0,484.

Obrázek 5: Aplikace regresního modelu (odstranění proměnné „počet vozidel“) – čtvrtý krok

```

Coefficients:
                Estimate Std. Error t value Pr(>|t|)
(Intercept)      2.38625    2.93547   0.813    0.428
ekonomicky.oprávněné.náklady  0.94361    0.06419  14.701 4.26e-11 ***
příjmy           -0.93074    0.14676  -6.342 7.37e-06 ***
---
Signif. codes:  0 '***' 0.001 '**' 0.01 '*' 0.05 '.' 0.1 ' ' 1

Residual standard error: 7.278 on 17 degrees of freedom
(4 observations deleted due to missingness)
Multiple R-squared:  0.9757, Adjusted R-squared:  0.9728
F-statistic: 340.8 on 2 and 17 DF,  p-value: 1.916e-14

```

Zdroj: vlastní zpracování

Hodnota parametrů ve čtvrtém kroku:

$$\hat{y} = \beta_0 + x_1\beta_1 - x_2\beta_2 + \varepsilon$$

$$\hat{y} = 2,38625 + x_1 * 0,94361 - x_2 * 0,93074$$

$$\text{Kompenzační částka} = 2,38625 + 0,94361 * \text{ekonomicky oprávněné náklady} - 0,93074 * \text{příjmy}$$

Regresní model, respektive vícenásobná regrese v konečné fázi podává výsledky, že na vysvětlovanou proměnnou „kompenzační částka“ mají vliv vysvětlující proměnné „ekonomicky oprávněné náklady a příjmy“.

Koeficient determinace se zvýšil na 97,28 %. Po vyloučení nezávislých proměnných se správnost zvolení regresního modelu zvýšila o 0,39 % vůči regresnímu modelu v prvním kroku.

Zbytek do 100 % není regresním modelem vysvětlen a tvoří tzv. šum, nebo-li náhodnou chybu. Pro testování normality dat se aplikuje Shapiro – Wilkův test normality. Pro testování shody rozptylů se aplikuje Breusch – Paganův test a v poslední fázi se testuje sériová nezávislost za pomoci aplikace Durbina-Watsonova testu. Výsledky jsou uvedeny v tabulce č. 5.

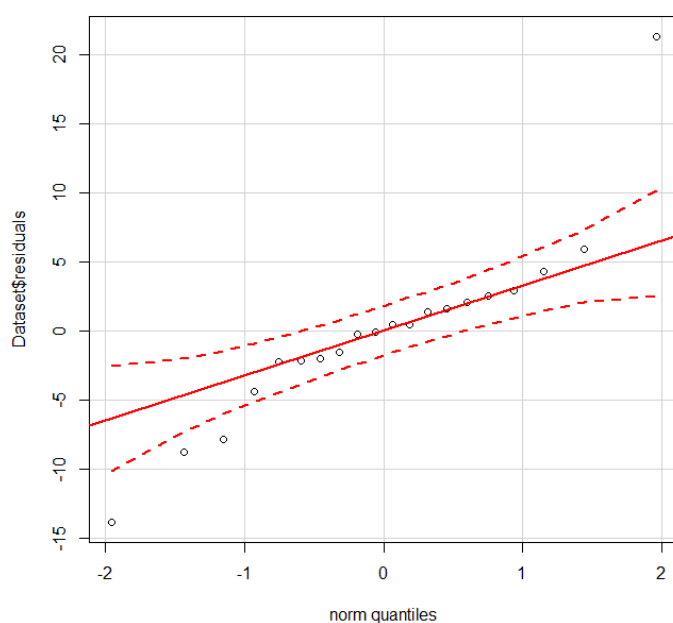
Tabulka 5: Předpoklady normality dat, homoskedasticity a nezávislosti (residuals)

	p - value
Shapiro - Wilk normality test	0,01258
Breusch-Pagan test	0,8401
Durbin-Watson test	0,9815

Zdroj: vlastní zpracování

Veškeré předpoklady reziduí byly dodrženy. Test předpokladu normality je dodržen alespoň na 1 % hladině významnosti. Následující graf znázorňuje vztah reziduí s předpokladem normality dat.

Obrázek 6: Vztah reziduí s předpokladem normality dat



Zdroj: vlastní zpracování

Tabulka 6: Zhodnocení regresní analýzy v první fázi

	odhad střední hodnoty	p – hodnota
Konstanta	4,10172	0,721165
Průměrné stáří vozidel	-0,173	0,893394
Ekonomicky oprávněné náklady	0,94126	0,000000169
Počet ujetých kilometrů	0,86299	0,552295
Počet vozidel	-0,03281	0,484572
Příjmy	-0,92443	0,000159

Zdroj: vlastní zpracování

Při postupném vylučování jednotlivých vysvětlujících proměnných, je dosaženo následujících výsledků regresní analýzy.

Tabulka 7: Celkové zhodnocení regresní analýzou ve výsledné fázi

	odhad střední hodnoty	p – hodnota
Konstanta	2,38625	0,428
Ekonomicky oprávněné náklady	0,94361	4,26E-11
Příjmy	-0,93074	7,37E-06

Zdroj: vlastní zpracování

Na kompenzační částku ve veřejné linkové dopravě mají vliv dvě vysvětlující (nezávislé) proměnné:

- ekonomicky oprávněné náklady
- a příjmy.

Podoba regresní analýzy, kde jsou uvedeny jednotlivé odhady parametrů regresní přímky β_0 , β_1 , β_2 , jsou následující:

$$\hat{y} = \beta_0 + x_1\beta_1 - x_2\beta_2 + \varepsilon$$

$$\hat{y} = 2,38625 + x_1 * 0,94361 - x_2 * 0,93074$$

$$\text{Kompenzační částka} = 2,38625 + 0,94361 * \text{ekonomicky oprávněné náklady} - 0,93074 * \text{příjmy}$$

β_0 představuje konstantu (absolutní člen),

β_1 představuje parametr regresní přímky pro vysvětlující proměnnou (ekonomicky oprávněné náklady),

β_2 představuje parametr regresní přímky pro vysvětlující proměnnou (příjmy).

Znamená to, **zvýší-li se** hodnota ekonomicky oprávněných nákladů o 1.000.000 Kč, **zvýší se** tím hodnota kompenzační částky o danou hodnotu parametru (0,94361 v mil. Kč). Dále, **zvýší-li se** příjmy o 1.000.000 Kč, **sníží se** tím hodnota kompenzační částky o danou hodnotu parametru (0,93074 v mil. Kč).

Pomocí tohoto vztahu je možné predikovat na základě střední hodnoty úrovně financování veřejné linkové a městské autobusové dopravy konkrétního dopravního podniku z veřejných rozpočtů na základě decentralizovaného stupně. Regresní model představuje průměrnou minimální výši kompenzační částky, kterou by dopravní podnik

měl na základě skutečných událostí získat. Základním nástrojem dohody mezi objednatelem dopravy a dopravním podnikem je smlouva o závazku veřejné služby. Součástí smlouvy je vyjednaná celková cena za ujetý kilometr a zároveň dle výchozího finančního modelu stanovená kompenzační částka na jednu jednotku výkonu. Výsledná kompenzační částka představuje maximální výši, kterou je objednatel dopravy ochoten proplatit dopravnímu podniku.

Teoretický předpoklad odpovídá výsledku regresní analýzy. Podstatné bylo, aby se ekonomicky oprávněné náklady a příjmy staly relevantními vysvětlujícími proměnnými. Na základě výše ekonomicky oprávněných nákladů (cena výkonu dopravního podniku) a příjmů lze stanovit skutečnou průměrnou minimální výši kompenzační částky. Ostatní vysvětlující proměnné nevykazují závislost na vysvětlovanou proměnnou. Je zřejmé, že jsou součástí ekonomicky oprávněných nákladů.

Tabulka 8: Aplikace korelační analýzy

```
> cor(Dataset[,c("ekonomicky.oprávněné.náklady","počet.ujetých.kilometrů","počet.vozidel","průměrné.stáří.vozidel")],
      ekonomicky.oprávněné.náklady počet.ujetých.kilometrů počet.vozidel průměrné.stáří.vozidel)
ekonomicky.oprávněné.náklady      1.0000000      0.7316221      0.70945475     -0.15589024
počet.ujetých.kilometrů           0.7316221      1.0000000      0.60648924     -0.11919072
počet.vozidel                     0.7094547      0.6064892      1.00000000     -0.04886279
průměrné.stáří.vozidel           -0.1558902     -0.1191907     -0.04886279      1.00000000
```

Zdroj: vlastní zpracování

Z tabulky 8 je zřejmé, že proměnná „průměrné stáří vozidel“ na základě korelačního koeficientu, který činí -0,1558902 vůči proměnné „ekonomicky oprávněné náklady“, nevykazuje statistickou závislost. Vůči ostatním proměnným dle výsledných korelačních koeficientů se nevyskytuje statistická závislost. Proměnná „počet vozidel“ a „počet ujetých kilometrů“ vykazují závislost na proměnnou „ekonomicky oprávněné náklady“.

Výběrový soubor zahrnoval statistické jednotky (dopravní podniky) s průměrně stejným celkovým ročním výkonem 3,5 mil. ujetých kilometrů a podobnou strukturou stáří dopravních prostředků v rámci veřejné linkové a městské autobusové dopravy. Na základě výsledku regresní analýzy lze stanovit průměrnou minimální kompenzační částku na jednu jednotku výkonu (ujetý kilometr).

Pomocí regresní analýzy (rovnice) může dopravní podnik získat předběžnou informaci v rámci úhrady průměrné minimální výše kompenzační částky a stanovit rozdíl mezi maximální kompenzační částkou stanovenou dle vyhlášky č. 296/2010 Sb.

a průměrnou minimální výší kompenzační částky dle regresního modelu. Výhodou je, že dopravní podnik může na základě skutečných událostí předem odhadnout průměrný rozdíl těchto dvou kompenzačních částek a předpokládat spíše nižší hodnotu kompenzace, než je dána metodikou vyhlášky.

Výsledek regresní analýzy byl aplikován na vybraný vzorek dopravních podniků s průměrným ročním výkonem 3,5 mil. ujetých kilometrů. Maximální odchylka průměrné kompenzace od skutečné kompenzace činí 5 %. Z toho vyplývá, že průměrně skutečná výše kompenzace vyjádřená na jednu jednotku výkonu nepodléhá relevantnímu odchýlení od výsledku regresní analýzy.

V rámci výběrového řízení na budoucí zajištění dopravní obslužnosti mají potenciální dopravci povinnost sestavit výchozí finanční model. Struktura finančního modelu je uvedena v příloze disertační práce. Nejčastěji obtížným úkolem dopravních podniků je identifikace nahodilých událostí, které mohou nastat (externí náklady). Dále vhodně zařadit příslušné náklady do jednotlivých položek ekonomicky oprávněných nákladů. Při sestavování finančního modelu neexistuje jednotná metodika, která by rozklíčovala jednotlivé nákladové položky. V praktické rovině taktéž nastává situace, že dopravci v rámci finančních modelů vykazují nulové provozní a správní režie. Následující podkapitola **stručně** nabízí návrh rozřazení provozních nákladů do skupin ekonomicky oprávněných nákladů jak ve veřejné linkové, tak i drážní dopravě.

Přínosem práce by mělo být zhotovení podkladů pro určení orientačních, kontrolních hodnot, dále pak i využitelných pro další zpracování. Výsledný model podávající komplexní pohled v rámci financování veřejné linkové a městské autobusové dopravy, včetně identifikace problémových oblastí, analýzy odchylek je diskutován v kapitole „Shrnutí a diskuse výsledků“.

6.4 Návrh rozřazení provozních nákladů vyplývajících ze zajištění dopravní obslužnosti do skupin ekonomicky oprávněných nákladů ve veřejné linkové a drážní dopravě

Kapitola 6.4 se zabývá problematikou rozřazení provozních nákladů do skupin ekonomicky oprávněných nákladů jak ve veřejné linkové, tak i drážní dopravě. Stručný přehled je vytvořen na základě chyb a opomenutí dopravních podniků při zpracování výchozích finančních modelů. Nejčastější chyby byly zaznamenány v položce „správní režie“ a „provozní režie“. V některých případech docházelo k nadhodnocování nákladů v těchto položkách, a naopak na základě praxe taktéž k nulovým hodnotám. Nulové režijní náklady v současné době v rámci zajištění dopravní obslužnosti nejsou možné, neboť vždy existují režijní náklady. V současné době se též klíčováním nákladů zabývá centrum dopravního výzkumu (CDV v Brně).

Podstatnou roli zde hraje oddělení hlavní a vedlejší podnikatelské činnosti. Tedy zajištění dopravní obslužnosti a ostatní (vedlejší) podnikatelská činnost. Viz podkapitola 3.4.

V rámci zajištění dopravní obslužnosti je dále nutností oddělit provoz ve veřejné linkové a drážní dopravě. Veřejná linková a drážní doprava podléhá jinému finančnímu modelu a zároveň jiné struktuře ekonomicky oprávněných nákladů a výnosů (tržeb). Viz příloha. Stručný přehled identifikace (klíčování) nákladů by měl sloužit jako orientační vodítko pro objednatele dopravy a dopravní podniky.

1. Pohonné hmoty a oleje

V případě, že spotřebu pohonných hmot a olejů lze přímo určit na dopravní prostředek, potom lze uplatnit náklady na:

- spotřebu motorové nafty,
- spotřebu oleje,
- spotřebu benzínu,
- spotřebu pohonných hmot na chlazení a vytápění vozidel,
- spotřebu maziv.

Spotřeba pohonných hmot a olejů se rozdělí na základě celkového počtu ujetých kilometrů ve veřejné linkové dopravě za celou účetní jednotku podle jízdních řádů, včetně tzv. přístavného a odstavného (příjezdy a odjezdy z (do) depa).

2. Trakční energie a palivo, netrakční energie a palivo

Spotřeba (ne)trakční energie a paliva ve veřejné drážní dopravě má identickou povahu jako spotřeba pohonných hmot a olejů ve veřejné linkové dopravě. Příkladem nákladových položek může být:

- spotřeba nafty pořízená nákupem na CCS kartu (popřípadě bez CCS karty),
- spotřeba (ne)trakční nafty u drážních vozidel,
- spotřeba trakční energie u trakce trolejbusy,
- spotřeba trakční energie u lokomotiv,
- spotřeba paliv (nafty, benzínu, zemního plynu, energie, vody),
- spotřeba maziv.

Základnou na přiřazení nákladů konkrétnímu dopravnímu prostředku slouží celkový počet ujetých vlakokilometrů dle jízdního řádu, včetně přístavného a odstavného.

3. Přímý materiál a energie (veřejná linková doprava); přímý materiál (veřejná drážní doprava)

Spotřeba materiálu a energie je uvedena přímo na dopravní prostředek. Ve veřejné linkové dopravě se charakterizovala dle nařízení vlády č. 493/2004 Sb. jako skupina nákladů „Pryžové obruče“ + dodatečně zařadila skupinu „Ostatní přímý materiál“.

Do této skupiny by se měla evidovat zejména:

- spotřeba pneumatik,
- spotřeba duší,
- spotřeba ventilů,
- spotřeba náhradních dílů,
- spotřeba materiálu na běžné opravy, který souvisí přímo s dopravním prostředkem,
- spotřeba čisticích prostředků,
- spotřeba elektromateriálu,
- spotřeba nemrznoucí směsi,
- spotřeba destilované vody,

- spotřeba ochranných pomůcek (jeli provozem pouze konkrétní druh dopravy; v případě provozu autobusové a jiné dopravy by se ochranné pomůcky zařadily do skupiny „provozní režie“),
- spotřeba uniforem,
- spotřeba ostatního materiálu přímo určený na dopravní prostředek.

4. Opravy a údržba vozidel

Dopravní podnik se může rozhodnout, zda opravy zařadí do skupiny nákladů „Přímý materiál a energie“ nebo do skupiny „Opravy a údržba vozidel“, pokud jsou opravy realizovány ve vlastní režii. V případě poskytnutí služeb v rámci oprav dlouhodobého majetku od dodavatele (externího uživatele) se musí náklady podložené fakturou nebo jiným účetním dokladem zahrnout do této skupiny. V rámci vlastní režie nesmí být náklady za opravy evidovány a nadhodnoceny zároveň v „Přímém materiálu a energie“ a „Opravách a údržbě vozidel“. Dopravní podnik sám účetně stanoví jejich zařazení.

5. Odpisy dlouhodobého majetku

Povinností dopravního podniku je evidovat opotřebení dlouhodobého majetku (morálního či fyzického) prostřednictvím účetních odpisů. Jejich výše je stanovena na základě výkonu, konkrétně podle počtu ujetých kilometrů za jednotlivé dopravní prostředky a ostatního dlouhodobého majetku, který je využíván v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Pokud byl majetek pořízen z části využitím investiční dotace, potom vstupní cena majetku musí být snížena o příslušnou dotaci. Z toho vyplývá, že se odpisy stanoví ze snížené vstupní ceny majetku. Majetek pořízený dotacemi se nesmí zařadit do provozních aktiv.

Hodnota dlouhodobého majetku se určí dle zůstatkové ceny bezpodmínečně předcházejícího účetního období vyplývající z výkazu provozních aktiv, ale také mimo něj, pokud dopravní podnik není vlastníkem majetku. Příkladem je nájem majetku.

Daňové odpisy jsou zde zakázány, a to z důvodu nedostatečné vypovídací schopnosti o výkonnosti dlouhodobého majetku. Dopravní podnik účetně odepisuje:

- administrativní budovy (pokud slouží pouze pro jednu podnikatelskou činnost; v opačném případě se odpisy zařadí do správní režie v příslušné hodnotě v rámci zajištění dopravní obslužnosti),

- dopravní prostředky (lokomotivy, autobusy, trolejbusy, tramvaje, automobily, výtahy, vagony), zejména u nově nakoupených vozidel,
- informační systémy, včetně pokladen.

6. Pronájem a leasing vozidel

V případě finančního leasingu dopravce zahrne do provozních aktiv první mimořádnou splátku, kterou bude snižovat po dobu trvání leasingu. Důvod je ten, že dopravní podnik není vlastníkem majetku (evidence v podrozvaze) a nemůže zahrnout celkovou hodnotu vstupní ceny do provozních aktiv. Vstupní cena dlouhodobého majetku by v rámci finančního leasingu zasahovala do výpočtu čistého příjmu a „zkreslila“ účetní data. Pokud jsou dopravní prostředky získané nájmem, je nutné uvést zůstatkovou hodnotu majetku. Poté může dopravní podnik uplatňovat účetní odpisy a zařadit do provozních aktiv ve výši nájemného. Nájem majetku a jeho využívání je podmíněno smlouvou o závazku veřejné služby, která se může nepatrně odchýlit od podmínek vyhlášky č. 296/2010 Sb. Do této skupiny se také řadí zpětný leasing. Ten funguje na principu prodeje majetku dopravním podnikem a následně zpětného nájmu od leasingové společnosti.

7. Mzdové náklady

Do mzdových nákladů se začleňují takové náklady, které souvisí se zajištěním dopravní obslužnosti konkrétního druhu dopravy (autobusové, železniční, tramvajové či trolejbusové). V případě, že dopravce poskytuje přepravní služby autobusovou, trolejbusovou, tramvajovou či železniční dopravou, je vhodné mzdové náklady účetně oddělit zvlášť pro veřejnou linkovou a drážní dopravu dle výkazů nákladů a tržeb z přepravní činnosti. Úkolem je zjistit výši mzdových nákladů na jednu jednotku výkonu pro autobusovou a drážní dopravu. Mzdové náklady zahrnují:

- mzdy řidičů rozlišené pro každý druh dopravy,
- mzdy technickohospodářských pracovníků (pracovníci oddělení plánování dopravy, asistentka ředitele, skladníci),
- mzdy revizorů,
- mzdy průvodčích,
- mzdy uklízeček,

- mzdy přepravních pokladen.

Pokud dopravní podnik provozuje pouze autobusovou či drážní dopravu, potom mzdy manažerů a odměny členům statutárních orgánů lze přímo začlenit do mzdových nákladů. V opačném případě budou součástí správní režie.

8. Sociální a zdravotní pojištění

Sociální a zdravotní pojištění hrazené zaměstnavatelem z vyplacených mezd zaměstnancům. Dle zákona o daních z příjmů 586/1992 Sb. (Zákon České národní rady o daních z příjmů) slouží pro účely sociálního zabezpečení, příspěvku na státní politiku zaměstnanosti a pojistného na zdravotní a nemocenské pojištění. Zdravotní a sociální pojištění vychází ze skupiny nákladů „Mzdové náklady“. Do kalkulace nejsou zahrnovány jiné mzdové náklady, které nesouvisí se zajištěním dopravní obslužnosti. Dále lze zařadit nemoci z povolání zaměstnanců.

9. Cestovné

Náklady ze služební cesty vyvolané pouze ze skupiny „Mzdové náklady“ v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Výše nákladů stravného jsou uznávány na předem stanovené období. Jiné cestovní náklady nelze zařadit. Základní právní legislativou je zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.

10. Úhrada za použití infrastruktury; úhrada za použití dopravní cesty; úhrada za použití ostatní infrastruktury

Problematika použití infrastruktury se týká zejména veřejné drážní dopravy. Dopravce využívá dopravních cest (kolejových tratí), za které hradí poplatky a ty jsou součástí nákladů „Úhrada za použití dopravní cesty“. Pokud jsou nasazeny lokomotivy závislé na elektrické energii, potom poplatky za trakční vedení jsou součástí nákladů „Úhrada za použití ostatní infrastruktury“. V ostatních případech se jedná o mýtné, poplatky za použití autobusových nádraží.

11. Silniční daň

Veřejná linková doprava zabezpečující osobní vnitrostátní přepravu, je podle zákona č. 16/1993 Sb. o dani silniční osvobozena, pokud dopravní prostředky ujedou více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období. Pokud tato podmínka bude porušena, potom dopravní prostředky nesplňující tuto podmínku budou podléhat silniční dani. Zadavatelé dopravy ve většině případů v rámci výběrového řízení automaticky tuto nákladovou skupinu uzamykají a nastavují s nulovou hodnotou.

12. Elektronické mýto

Elektronické mýto pracuje na základě „mýtné krabičky“ obsažené v každém dopravním prostředku. V rámci zajištění dopravní obslužnosti je povinností každého dopravce hradit tyto poplatky za využití silnic 1. třídy (dálnice). Problematika pro osvobození od elektronického mýta pro vozidla veřejné dopravy na základě smlouvy o závazku veřejné smlouvy je v současné době diskutována. Návrhem je osvobození od elektronického mýta pro dopravce zajišťující vnitrostátní linkovou dopravu, vyjma dálkové dopravy a osvobození v případech náhradní autobusové dopravy. Klasickým případem je integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje a jiných krajů, které využívají silnic první třídy pro zajištění lokální dopravní obslužnosti.

13. Pojištění (zákonné, havarijní)

Jedná se o úhradu zákonného a havarijního pojištění dopravních prostředků v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Možné je začlenit pracovní úrazy zaměstnanců. Ostatní náklady z vedlejší podnikatelské činnosti nelze zahrnout do ekonomicky oprávněných nákladů.

14. Ostatní přímé náklady

Pokud smlouva nestanoví jinak, potom lze zahrnout následující:

- náklady vzniklé provozem nocležen,
- náklady na provoz předprodejních zařízení a systémů,
- náklady na provoz autobusových nádraží,
- náklady na informatiku,
- náklady na školení řidičů,

- náklady na provoz zastávek a označnicků,
- náklady na provoz služebních vozidel, pokud jsou součástí pouze jedné podnikatelské činnosti (hlavní činnosti),
- úroky z úvěru a jiné poplatky související s peněžním ústavem,
- náklady vzniklé kurzovými rozdíly při prodeji zahraničních jízdenek,
- náklady vzniklé z nahodilých událostí, které nejsou finančně plně kryté pojišťovnou a věcně souvisí s dopravní obslužností (autonehody, autohavárie), a pokud nebyly nehody zaviněné dopravcem,
- ostatní náklady související se zajištěním dopravní obslužnosti.

15. Ostatní služby

Do ostatních služeb se začleňují zbylé náklady, které nebyly výše uvedeny a přímo se vztahují k zajištění dopravní obslužnosti. Dopravní podnik může mít možnost a dostává tu volnost zařadit některé nákladové položky ze skupiny nákladů „Ostatní přímé náklady“ do skupiny „Ostatní služby“ a naopak. Jedná se o tzv. „neutrální“ zařazení zbylých nákladů.

Příkladem mohou být:

- náklady na poštovní služby,
- náklady vzniklé náhradní autobusovou dopravou,
- poplatky za mobilní služby, pokud jsou v rámci hlavní činnosti,
- právní poplatky, soudní poplatky, které jsou součástí vymáhání dluhů od černých pasažérů,
- náklady na údržbu pozemků,
- a další.

16. Provozní režie

Provozuje-li dopravce autobusovou, trolejbusovou, tramvajovou a železniční dopravu společně, potom musí pro výpočet a stanovení kompenzační částky oddělit na základě rozvrhové základny režijní náklady zvláště pro veřejnou linkovou (autobusovou) a drážní dopravu (železniční, trolejbusovou, tramvajovou). To samé platí, pokud dopravce nabízí přepravní služby v hlavní podnikatelské činnosti (zajištění dopravní obslužnosti) a vedlejší podnikatelské činnosti (služby autoškoly, zájezdová doprava a další).

Zahrnují se sem takové náklady, které vznikly nejen z konkrétního druhu dopravy, ale z celku. Úkolem dopravce je ve smlouvě o závazku veřejné služby stanovit způsob rozdělení režijních nákladů na jednotlivé druhy dopravy. Existuje mnoho způsobů rozdělení režijních nákladů:

- podle počtu ujetých kilometrů,
- podle počtu řidičů,
- podle počtu dopravních prostředků,
- podle rozvrhové základny – přímé mzdy,
- rovnoměrné rozvržení režijních nákladů podle podnikatelské činnosti, podle jednotlivých útvarů,
- rozdělení režijních nákladů v případě, kdy pravidelná linková doprava je považována za základní výkon,
- a další.

V praxi se nejčastěji při rozdělování režijních nákladů aplikuje metoda celkového počtu ujetých kilometrů.

Do provozní režie se přiřazují následující náklady:

- náklady na zajištění ostrahy,
- zajištění úklidu a čištění,
- náklady na čisticí prostředky,
- správa počítačových sítí a internetových stránek,
- nákup kancelářských potřeb,
- nákup publikací,
- náklady na propagaci (reklamy),
- poplatky za mobilní služby,
- náklady za energii, vodu, plyn, pracovní oděvy,
- nákup cenin,
- a další.

Aby náklad nebyl zahrnut do režijních nákladů, musí existovat přímá vazba na konkrétní druh dopravy (business.center.cz, FEBMAT.com).

17. Správní režie

Správní režie bere v úvahu takové náklady, které jsou vynaložené při řízení, plánování a kontrole provozu společnosti. Způsoby rozdělení režijních nákladů na jednotlivé druhy dopravy jsou shodné jako u provozní režie.

Nejčastěji se jedná o náklady:

- ze služeb související se správou podniku,
- z mezd administrativních pracovníků, managementu, všeobecných účetních,
- na interní a externí audit,
- na personalistiku,
- na zajišťování bezpečnosti práce,
- na vedení rozpočtu,
- na pojištění administrativních budov,
- a další (business.center.cz, FEBMAT.com).

Provozní a správní režie jako součást ekonomicky oprávněných nákladů představují třetí až čtvrtou nejvyšší nákladovou položku. Výši režie ovlivňuje zejména velikost a organizační struktura dopravního podniku. Stanovení ceny za přepravní výkon je zjišťováno podle celkových nákladů přepočítaných na jednu jednotku výkonu. Klasifikace ekonomicky oprávněných nákladů informuje objednatele dopravy, z čeho se skládá konečná cena. To znamená, že skupiny ekonomicky oprávněných nákladů se stanoví na jednu jednotku výkonu a vypovídají o provozu dopravního podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Celý proces identifikace nákladů a jejich zařazení do nákladových skupin probíhá na stejném principu jako u kalkulace. Konečná cena jízdného je stanovena dle tarifu jízdného stanoveného objednatelem dopravy.

Dle Stejskala (2013) se do ekonomicky oprávněných nákladů nesmí zahrnout:

- *„výplaty dividend,*
- *náklady, které jsou vynaloženy formou darů (sponzorství) sportovních a kulturních akcí,*
- *daňové odpisy, odpisy promlčených a nedobytných pohledávek,*
- *náklady, které vznikají dlouhodobě nevyužívaným majetkem,*
- *zvýšení cen vstupů, které v době zpracování kalkulace věcně a časově usměrňované ceny nebyly spotřebovány,*

- *příspěvky na závodní stravování nad stanovený limit,*
- *odvod do státního rozpočtu při neplnění stanoveného podílu zdravotně postižených na celkovém počtu zaměstnanců,*
- *náklady na reprezentaci,*
- *nesmí zahrnout odpisy vyšší, než odpovídá skutečně uplatnitelným,*
- *náklady, které byly již uhrazeny, se nesmí znovu zahrnout do ekonomicky oprávněných nákladů,*
- *platby za promlčené dluhy,*
- *tzv. zmařené investice (jedná se o provozní náklady, které nebyly zcela nebo z části využity s přípravou a zabezpečením investiční výstavby),*
- *odměny a plnění ve prospěch statutárních orgánů plynoucí nad rámec smlouvy o výkonu funkce,*
- *penále a poplatky z prodlení, peněžní náhrady, které souvisí s investiční výstavbou,*
- *zaviněná manka,*
- *škody na majetku a náklady spojené s jejich odstraňováním, výjimku tvoří škody způsobené živelními pohromami, náhrady škod, odškodnění, snížení cen nevyužitých zásob, fyzická likvidace zásob“.*

Výše navrhovaná metodika rozklíčování provozních nákladů a vhodného zařazení do příslušných skupin ekonomicky oprávněných nákladů vychází na základě konzultací objednatelů dopravy a dopravních podniků. Finanční modely nevycházejí ze struktury Výkazu zisku a ztráty. Jedná se o pohled manažerského účetnictví (charakteru). Z toho vyplývá, že informativní charakter finančního modelu nemůže sloužit jako nástroj zjištění výše daňové povinnosti dopravního podniku a zároveň výsledek hospodaření dopravního podniku nemůže být identický s Výkazem zisku a ztráty. Každý účetní výkaz má jinou vypovídací schopnost.

Následující kapitola shrnuje a diskutuje výsledky práce.

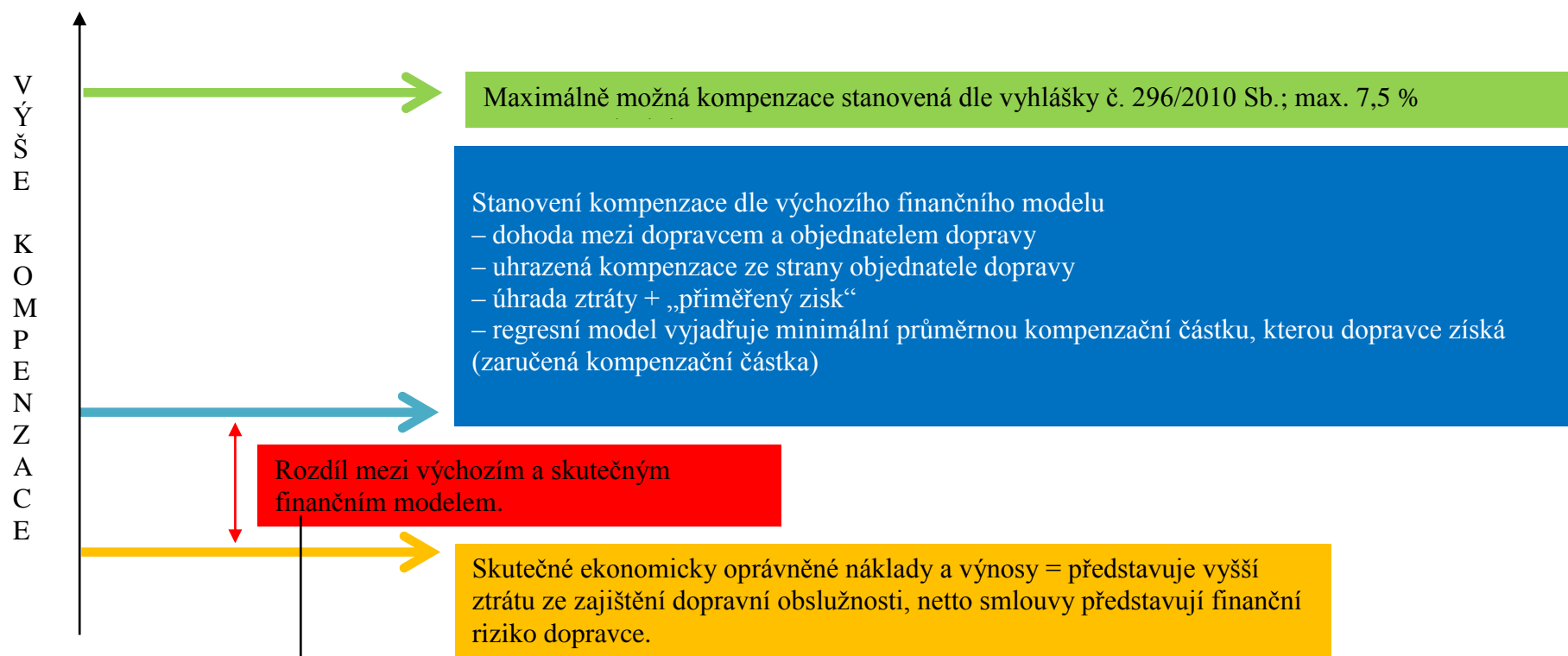
7 Shrnutí a diskuse výsledků

Struktura a průběh zpracování disertační práce má za cíl podat souhrnný přehled o financování veřejné linkové a městské autobusové dopravy, navrhnout propočet kompenzační částky jako poskytnutou dotaci dopravnímu podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Teoretická rovina slouží jako informativní podklad pro zpracování praktické roviny a zároveň nabízí klíčové faktory, které se stávají relevantními pro analýzu této problematiky.

Dopravní podniky v rámci zajištění dopravní obslužnosti získávají od objednatelů dopravy patřičnou kompenzační částku. Ta vyplývá ze základu výše analyzovaných legislativních úprav zabývajících se problematikou stanovení výše prokazatelné ztráty a kompenzační částky. Povinností dopravního podniku je vyhotovit a předložit objednateli dopravy výchozí finanční model, který se stává relevantním podkladem pro stanovení výše kompenzační částky za aktuální dopravní rok v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Podrobné informace a podmínky vycházejí ze smlouvy o závazku veřejné služby. Každý objednatel dopravy vychází ze svých podmínek a požadavků. Avšak způsoby stanovení výše kompenzační částky musí být v rámci metodiky jednotné. To znamená, že struktura výchozího finančního modelu musí být pro každý dopravní podnik jednotná (stejná). Nesmí dojít k situaci, kdy každý objednatel dopravy stanoví vlastní strukturu a obsahovou stránku výchozího finančního modelu.

V rámci výběrového řízení, ale též i po něm dopravní podniky za každý dopravní rok aktualizují výchozí finanční model na základě zkušeností vyplývajících ze skutečného finančního modelu či objednatel dopravy nestanoví jinak ve smlouvě o závazku veřejné služby. Finanční zdraví dopravního podniku z pohledu účetnictví vyplývá z rozdílu mezi výchozím a skutečným finančním modelem za aktuální dopravní rok. Ve většině případů dochází k odchylce, která představuje finanční riziko dopravního podniku v tzv. netto smlouvách. Následující schéma identifikuje faktory způsobující možnost vzniku případné odchylky (finančního rizika) a celkový vliv na finanční zdraví dopravního podniku z pohledu účetnictví.

Schéma 12: Komplexní přehled charakterizující finanční riziko a finanční zdraví dopravního podniku



Na základě neexistující databáze lze pouze teoreticky stanovit (určit), jaké nákladové skupiny (položky) lze považovat za rizikové v rámci určení jejich hodnoty (ocenění). To samé platí u výnosových položek. Metody oceňování nejsou identické podle Zákona o účetnictví. Jedná se o odhady znalců na základě minulých zkušeností či poskytnutí metodik od objednatele dopravy. V případě nově vstupujícího dopravce na dopravní trh je riziko vyšší.

Zdroj: vlastní zpracování

Výsledný regresní model slouží jako informativní náhled pro dopravní podniky v rámci stanovení průměrné minimální výše kompenzační částky. Ten obsahuje předpoklad maximální účasti ze strany objednatele dopravy na financování veřejné linkové a městské autobusové dopravy, které vychází z výchozího finančního modelu dopravního podniku. Dopravní podniky mají možnost stanovit dle vyhlášky č. 296/2010 Sb. maximální výši kompenzační částky na základě požadavků zajištění dopravní obslužnosti ze strany objednatele dopravy. Avšak objednatel dopravy nemá povinnost uhradit dopravnímu podniku maximální výši kompenzace dle vyhlášky č. 296/2010 Sb. Maximální výše kompenzační částky závisí na vyjednávací schopnosti (síle) dopravního podniku a objednatele dopravy. Tabulka 4 zobrazuje Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti konkrétního dopravního podniku za dopravní rok. Dopravce může stanovit dle vyhlášky č. 296/2010 Sb. maximální možnou kompenzační částku. Regresní model informuje dopravce o průměrné minimální výši kompenzační částky. Dle vzorového příkladu dopravní podnik může získat maximální kompenzační částku v hodnotě 150.916.750 Kč, dle regresního modelu získá 109.968.957 Kč. Rozdíl mezi vyhláškou č. 296/2010 Sb. a regresním modelem představuje 40.947.793 Kč. Tedy dopravní podnik dle regresního modelu získá o 27 % nižší hodnotu kompenzační částky.

Disertační práce analyzuje problematiku netto smluv. Netto smlouvy zahrnují celkové ekonomicky oprávněné náklady dopravního podniku za dopravní rok, které jsou uvedeny ve výchozím finančním modelu. Pokud jsou skutečné ekonomicky oprávněné náklady vyšší než ve výchozím finančním modelu, potom riziko nese sám dopravní podnik. Toto riziko ovlivňuje celkové finanční zdraví dopravního podniku. Typ smlouvy má vliv na kvalitu přepravy cestujících. Netto smlouvy umožňují dopravnímu podniku si realizované výnosy ponechat a neodevzdávat objednateli dopravy. Tím dochází k motivaci dopravního podniku nastavit patřičnou úroveň kvality přepravy cestujících, a tím zároveň uspokojit potřeby cestujících neboli ovlivnit celkovou hodnotu zákazníka. Také vliv chování a rozhodnutí (*behaviorální účetnictví*) manažera(ů) dopravního podniku může zapříčinit několik situací. Může nadhodnotit či podhodnotit náklady a na druhé straně psychologicky (dle citového vnímání) rozhodovat jakýmkoliv způsobem o investicích v podniku. Příkladem může být investice, která je dotována z veřejných fondů. Ta je psychologicky vnímána dopravním podnikem jako nenáročně získaná a vlastníci společnosti vnímají tento druh financování z velké části jako bezrizikové.

Brutto smlouvy určují, že realizované výnosy bez DPH ze zajištění dopravní obslužnosti se povinně odevzdávají objednateli dopravy. Tím dopravní podnik ztrácí motivaci vyvíjet kvalitu přepravy cestujících.

Rozdíl (odchylna) mezi výchozím a skutečným finančním modelem je zapříčiněn nejčastěji následujícími faktory. Ty byly stanoveny na základě rozhovorů dopravních podniků a objednatelů dopravy.

Tabulka 9: Nejčastější odchylky mezi výchozím a skutečným finančním modelem

Položka	Výchozí finanční model	Skutečný finanční model
Pohonné hmoty	nejčastěji podhodnocené náklady	vyšší spotřeba pohonných hmot, vykazování vyšších nákladů
Přímé mzdy	nejčastěji podhodnocené náklady	dodatečně zaměstnaní řidiči, zvýšení minimální mzdy, vyjednávací síla odborů, vykazování vyšších nákladů
Silniční daň	zafixovány na nulové hodnotě	vznik dodatečných nákladů, nedodržení podmínky 80 % výkonu dopravního prostředku(ů)
Provozní a správní režie	nejčastější chyby identifikace přímého a nepřímého nákladu, podhodnocení nákladů	obsahuje režijní náklady mimo zajištění dopravní obslužnosti
Opravy a údržba	podhodnocené náklady	vznik nahodilých událostí, externí náklady, nehodovost (dopravní kongesce), vykazování vyšších nákladů
Přímý materiál a energie	podhodnocené náklady	vykazování vyšších nákladů
Cestovné	podhodnocené náklady	vyšší počet služebních cest v rámci zajištění dopravní obslužnosti, vykazování vyšších nákladů
Pronájem	podhodnocené náklady	pronájem dodatečného dopravního prostředku, ostatního dlouhodobého majetku, vykazování vyšších nákladů

Tržby a jiné výnosy	Dopravní podniky v rámci přepravy cestujících musí zavést taková opatření, aby snížily riziko přepravy „černých pasažérů“. Vznik dodatečných nákladů z vymáhání pohledávek těchto cestujících není součástí ekonomicky oprávněných nákladů. Výši tržeb z přepravy cestujících nese riziko dopravní podnik.
---------------------	--

Zdroj: vlastní zpracování

Pokud dojde ke změně požadavku (navýšení) celkového výkonu ze strany objednatele dopravy, dopravní podnik obdrží vyšší kompenzační částku z případné změny.

V rámci ocenění jednotlivých nákladových položek ve výchozím finančním modelu je pro dopravní podnik náročným procesem. Vyšší riziko je určeno u dopravního podniku, který zajišťuje dopravní obslužnost z počátku výkonu. To znamená, že dochází k vyššímu podhodnocování celkových ekonomicky oprávněných nákladů ve výchozím finančním modelu. Nákladové položky dopravní podnik musí ocenit samostatně, a to za celý dopravní rok. Odhadované ceny vybraných nákladových položek se aktualizují jedenkrát ročně k termínu účinnosti celostátní změny Jízdních řádů. Cenová aktualizace probíhá zejména u nákladotvorných položek:

- Přímé mzdy, Sociální a zdravotní pojištění;
- Pohonné hmoty a oleje;
- Přímý materiál a energie;
- Opravy a udržování.

Objednatel dopravy ve smlouvě o závazku veřejné služby v rámci příložených příloh může stanovit způsoby ocenění vybraných nákladových položek. První cenová aktualizace pro náklady „Přímé mzdy; Sociální a zdravotní pojištění“ vychází z průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v odvětví „Doprava a skladování“ za první čtvrtletí příslušného roku a výše průměrné měsíční hrubé nominální mzdy v odvětví „Doprava a skladování“ za první čtvrtletí příslušného předešlého roku, stanoveno dle údajů Českého statistického úřadu. Další cenová indexace (aktualizace) bude probíhat k celostátní změně Jízdních řádů.

Stanovení výše nákladů na pohonné hmoty a oleje je ve výchozím finančním modelu uvedeno dle průměrných spotřebitelských cen pohonných hmot, ceny vyhlášené podle Českého statistického úřadu. Další cenová aktualizace probíhá jednou ročně vždy v srpnu příslušného Dopravního roku. To je po zveřejnění průměrných spotřebitelských cen pohonných hmot za posledních 12 kalendářních měsíců.

Stanovení výše nákladů „Přímý materiál a energie; Opravy a udržování“ je uvedeno ve výchozím finančním modelu dle Českého statistického úřadu na základě ostatních indexovaných nákladů. Podmínky či požadavky stanovuje objednatel dopravy ve smlouvě o závazku veřejné služby.

Ostatní hodnoty nákladových položek si sám dopravní podnik stanoví na základě schválení ze strany objednatele dopravy.

Dalším způsobem stanovení výše těchto nákladů je na základě doporučení a získaných zkušeností jiných dopravních podniků. Případné cenové aktualizace poté mohou vycházet na základě zkušeností samotného dopravního podniku.

Skutečné náklady ve skutečném finančním modelu jsou stanoveny dle vnitropodnikové směrnice dopravního podniku. Pokud dopravní podnik má ve smlouvě o závazku veřejné služby vymezené podmínky a předpoklady, kterou mohou nastat v průběhu dopravního roku, může být případná odchylka mezi výchozím a skutečným finančním modelem dofinancována objednatelem dopravy. Příkladem je očekávané zvýšení přímých mezd na základě vyjednávací síly odborů. Tato skutečnost ovšem musí být předem známá a zakotvena ve smlouvě. Musí být známo i % navýšení přímých mezd. V opačné situaci ke změně nákladů nedojde.

V současné době převažují netto smlouvy. Dopravní podnik si v rámci výběrového řízení musí uvědomit faktory, které mohou nastat a ovlivnit jeho finanční zdraví. Na základě zkušeností dopravních podniků je průměrná odchylka mezi výchozím a skutečným finančním modelem 6 %. Nejčastěji způsobené rozdíly jsou uvedeny v tabulce č. 9. Dalším faktorem je způsob vnímání duševních účtů dopravního podniku, aneb se jedná o problematiku behaviorálního účetnictví. Výchozí finanční model slouží jako prioritní podklad pro stanovení kompenzační částky a je součástí smlouvy o závazku veřejné služby. Podle tohoto finančního modelu se v konečné fázi objednatel dopravy a dopravní podnik zaváže na finální (výsledné) kompenzační částce na předem domluvené období, včetně aktualizací cen jednou za rok, pokud není stanoveno jinak.

Objednatel dopravy klade důraz na povahu nákladových položek (přímý či režijní náklad). Vybrané režijní náklady se často zařazují nevědomky jako přímé náklady. V rámci sestavení výchozího finančního modelu jsou i případy, kdy dopravní podnik vykazuje nulové režijní náklady. V takovém případě musí na základě požadavku objednatele dopravy dopravní podnik přepracovat výchozí finanční model.

Je potřeba, aby si dopravní podnik ohlídal celkovou sumu ekonomicky oprávněných nákladů, v opačném případě ve skutečném finančním modelu vykáže vyšší hodnotu ekonomicky oprávněných nákladů a tento rozdíl mu nebude objednatel dopravy dofinancován. To představuje nejvyšší riziko. To je důvod, proč dopravní podniky v rámci zajištění dopravní obslužnosti nevykazují ve finančním modelu pozitivní výsledek hospodaření i po uhrazení kompenzační částky, jelikož dopravnímu podniku dle výchozího finančního modelu je proplacena původně smluvená výše kompenzační částky. Rozdíl představuje riziko ztráty. Optimalizace struktury nákladů dopravního podniku není zcela efektivní, neboť se zde neuvažují minimální mezní náklady z pohledu mikroekonomie. Výše předložený text odpovídá na 5. až 7. výzkumnou otázku. Další informace na zmíněné výzkumné otázky jsou uvedeny v závěru práce.

Pro dosažení hlavního cíle bylo stanoveno 5 dílčích cílů, které byly zpracovány v rámci analýz a diskusí v předloženém textu. Rovněž byly zodpovězeny výzkumné otázky v souvislostech s předloženými kapitolami. Na výzkumnou otázku č. 1 a 2 lze již předběžně odpovědět z teoretického podkladu v kapitole 3 a následně v kapitole 6 (Hlavní výsledky výzkumu). Výzkumná otázka č. 3 v kapitole 6 (Hlavní výsledky výzkumu); č. 4 a 5 v kapitole 3 a 7 (teoretický podklad, Shrnutí a diskuse výsledků); č. 6 a 7 v kapitole 7 a 8 (Shrnutí a diskuse výsledků, Závěr); č. 8 v kapitole 8 (Závěr).

8 Závěr

Zvolené téma disertační práce vychází z vysoce aktuální problematiky nároků v oblasti zajištění dopravní obslužnosti z veřejných rozpočtů, efektivnosti aktivit dopravních podniků, rizik, ale i požadavků řídicí sféry jak na úrovni Ministerstva dopravy ČR, tak i na úrovni nižších samosprávních celků (obce, kraje) na získání objektivních údajů. Potřebné je také propojování a doplňování poznatků a metod s dalšími profesně zaměřenými subjekty.

Účetní či finanční analýza dopravních podniků v České republice není příliš objektivní, neboť dochází ke „skrývání“ účetních dat v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Data jsou často neveřejná, je možné je kreativně upravovat. Z pohledu mikroekonomie nelze opomenout absenci úvahy minimálních mezních nákladů v rámci poskytování veřejných dopravních služeb. Stejně ovlivňují výstupy i behavior prvky, due dilligence a další kvalitativní vlivy.

Cílem bylo zpracování přehledu financování veřejné dopravy na základě platných (aktuálních) legislativních podmínek, vypracování návrhu propočtu kompenzační částky jako poskytované dotace z veřejných zdrojů, která náleží dopravnímu podniku. Výsledek práce lze použít jednak jako komplexní pohled na problematiku podpory veřejné dopravy, a dále je nabídnut možný postup propočtu kompenzační částky jako informační a kontrolní opory financování a řízení dopravních podniků. Explicitně se ukázala i potřeba vypracování návrhu metodiky rozřazování nákladů jako nedílné součásti řešené problematiky. Předložená práce by jednak měla i přispět k výstupům dalších institucí, doplnit je a poskytnout podnět k porovnávání a dalšímu rozpracování. K tomu může přispět několik aspektů a získaných poznatků o souvislostech, které jsou uvedeny v dalším textu.

Při sledování efektivity financování dochází k asymetrii informací, kdy jsou účetní data utajována a podléhají mlčenlivosti. Z toho je patrné, že neexistuje databáze, která by nabídla účetní informace o konkrétním dopravním podniku v rámci zajištění dopravní obslužnosti dle výchozího finančního modelu. Data jsou získána přímo od objednatelů dopravy České republiky s podmínkou mlčenlivosti. Porušení mlčenlivosti podléhá u dopravních podniků smluvní pokutě až 1 mil. Kč. Asymetrie informací zároveň je příčinou skrytí relevantních informací, například efektivní optimalizace struktury nákladů dopravního podniku, neuvažují se minimální mezní náklady.

Výchozí část práce se zabývá problematikou analýzy základní legislativy vypovídající o způsobech stanovení výše kompenzační částky ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě, s cílem získat výsledky v rámci zkoumání dané problematiky z pohledu účetních aspektů. Dílčím cílem práce je zhodnocení, zda *aktuálně platná vyhláška č. 296/2010 Sb.* podporuje vyšší finanční náročnost z veřejných rozpočtů (rozpočtů krajů, měst a státního rozpočtu) v rámci podpory zajištění dopravní obslužnosti na regionální a celostátní úrovni a možnosti obnovy vozového parku, při zachování identické struktury provozních aktiv a vlastnictví majetku dopravního podniku. V současné době většina smluv o závazku veřejné služby uzavřených (dohodnutých) mezi objednatelem dopravy a dopravcem v minulých letech, se odkazuje stále na nařízení vlády č. 493/2004 Sb., ve veřejné linkové dopravě a na vyhlášku č. 241/2005 Sb., ve veřejné drážní dopravě, jejichž znění není dostačující. Nově uzavřené smlouvy se odkazují na vyhlášku č. 296/2010 Sb., která je platná jak pro veřejnou linkovou, tak drážní dopravu. Městské dopravní podniky provozující autobusovou, tramvajovou a trolejbusovou dopravu vychází ze stejné legislativy. Propočet kompenzované (hrazené) částky je však oddělený pro autobusovou městskou dopravu a drážní (trolejbusovou a tramvajovou) dopravu. Z výsledků je patrné, že vyhláška č. 296/2010 Sb. podporuje vyšší finanční náročnost z veřejných rozpočtů.

Nezbytným předpokladem zpracování tématu je *vytvoření regresního modelu*, který slouží jako podklad pro výpočet průměrné minimální kompenzační částky stávajících dopravních podniků, ale též pro účely stanovení předpokládaných kompenzací v rámci budoucího výběrového řízení ve veřejné linkové a městské autobusové dopravě. Model získaný za pomoci statistických metod zahrnuje ekonomické faktory (příjmy a ekonomicky oprávněné náklady dopravního podniku), které se stávají prioritní (významnou) součástí stanovení průměrné výše kompenzační částky v rámci zajištění dopravní obslužnosti. Již z výpočtu kompenzační částky (prokazatelné ztráty) na základě nařízení vlády č. 493/2004 Sb. a vyhlášky č. 296/2010 Sb. je pochopitelné, že příjmy a ekonomicky oprávněné náklady se stanou dle regresní analýzy vždy významnými faktory.

Vypovídací schopnost (funkčnost) regresního modelu slouží jako informativní náhled o kompenzační částce jak dopravnímu podniku, tak i objednateli dopravy. Lze předpokládat maximální průměrné odchýlení mezi skutečností dle výchozího finančního modelu a regresním modelem, které činí 5 %.

Tento regresní model informuje dopravce o průměrné minimální výši kompenzační částky. Rozdíl mezi vyhláškou č. 296/2010 Sb. a regresním modelem představuje většinou nižší hodnotu kompenzační částky. Výsledek regresní analýzy byl ověřen na vzorku výběrového souboru i mimo něj. Horní hranici, tedy maximální možnou kompenzační částku, stanovuje vyhláška č. 296/2010 Sb. Pro predikci zátěže lze využít horní hranici čistého příjmu (nepřekročení maximální dovolené míry výnosu na kapitál, která činí 7,5 % ročně z provozních aktiv).

Práce zároveň nabízí *stručný přehled a identifikaci předpokládaných provozních nákladů ze zajištění dopravní obslužnosti* a přiřazuje je do příslušných skupin ekonomicky oprávněných nákladů. Přehled slouží zejména jako doplněk pro propočet, orientaci a kontrolu dopravních podniků, které v rámci své podnikatelské činnosti a efektivity identifikace provozních nákladů, předem zpracovávají výchozí finanční modely pro stanovení předpokládané výše kompenzační částky. V praxi prozatím neexistuje metodika, která by efektivně zařadila provozní náklady do příslušných nákladových skupin. To znamená, že každý dopravní podnik zařadí „stejně provozní náklady na základě vypovídací schopnosti“ rozdílně do příslušných nákladových skupin. V současné době existují dopravní podniky, které vykonávají hlavní a vedlejší podnikatelskou činnost a nevykazují provozní a správní režii. Z hlediska stanovení výše prokazatelné ztráty či kompenzace je celý proces rozklíčování provozních nákladů velmi neefektivní. Smlouva o závazku veřejné služby se odkazuje na příslušnou legislativu, která však neposkytuje metodiku rozvržení ekonomicky oprávněných nákladů do jednotlivých skupin nákladů finančního modelu (výkazů). Z tohoto důvodu jsou objednatelé dopravy v různých krajích nuceni stanovit vlastní metodiku, která se velmi liší od metodik jiných objednatelů.

Problematika stanovení výše kompenzační částky dopravců působících v SRN a v České republice je v současné době relevantním tématem. Neexistuje jednotná metodika rozřazení ekonomicky oprávněných nákladů. Ministerstvo dopravy České republiky tuto metodiku požaduje. Je možné potencionálně navrhovanou metodiku využít i pro Spolkovou republiku Německo, avšak každá spolková země má odlišnou kvalitu a podmínky přepravy cestujících a také záleží na politické situaci dané země a ochotě spolupráce mezi jednotlivými zeměmi. Stávající struktury financování nejsou transparentní a nevytváří motivaci ke zlepšení kvality a ziskovosti. Velký nedostatek

spočívá možnosti kontroly finančních modelů. Neexistuje možnost efektivní kontroly, pokud není k dispozici jednotná metodika.

Klasifikace nákladových a výnosových položek ze zajištění dopravní obslužnosti hraje podstatnou roli ve vedení manažerského a finančního účetnictví. Z toho vyplývá, že správné oddělení těchto položek v účetnictví podává dopravním podnikům a zadavatelům dopravy přehled informací o jednotlivých činnostech v dopravním podniku. Povinností dopravce je oddělit v účetnictví nákladové a výnosové položky zvlášť pro hlavní podnikatelskou činnost (zajištění dopravní obslužnosti) a zvlášť pro vedlejší podnikatelskou činnost. To samé platí i v rámci pouze jedné podnikatelské činnosti, kdy dopravce přepravuje cestující prostřednictvím městské autobusové, trolejbusové, tramvajové dopravy i dopravy speciální (metro, lanové dráhy). Pokud tyto předpoklady nejsou splněné, dopravní podnik musí tyto nedostatky zredukovat a předložit objednateli dopravy výchozí finanční model, který bere v úvahu pouze takové náklady a výnosy vyplývající ze zajištění dopravní obslužnosti. Nejčastější chyby byly zaznamenány v položce „správní režie“ a „provozní režie“.

Povinností dopravního podniku je vždy každý dopravní rok sestavit a odevzdat finanční modely objednateli dopravy. Objednatel dopravy může požadovat ověření finančních modelů nezávislým auditorem či vytvořit podrobnou zprávu v oblasti „*due dilligence*“. Zároveň může sestavit kontrolní tým, který ověří, zda účetní data neobsahují prvky (informace) vlivem působení *kreativního účetnictví*. Také vliv chování a rozhodnutí (*behaviorální účetnictví*) manažera(ů) dopravního podniku může zapříčinit nadhodnocování či podhodnocování nákladů. V některých případech výchozí finanční modely obsahují nulové režijní náklady. Pokud dopravní podnik neefektivně a neúplně identifikuje provozní náklady, může dojít k odchylce ve srovnání se skutečnými finančními modely. To znamená, že pokud dojde ve skutečnosti k navýšení celkových nákladů, kompenzační částka nemusí dostatečně pokrýt rozdíl těchto nákladů. To představuje riziko, které nese sám dopravce a rozdíl mezi výchozím a skutečným modelem nebude dofinancován. To je důvod, proč dopravní podniky v rámci zajištění dopravní obslužnosti nevykazují ve finančním modelu pozitivní výsledek hospodaření i po uhrazení kompenzační částky.

Z tohoto důvodu byl vytvořen stručný přehled klíčování nákladů na základě konzultace s vybranými objednateli dopravy a vybranými dopravními podniky a zpracován

na základě chyb a opomenutí dopravních podniků při zpracování výchozích finančních modelů.

Na základě neexistující databáze lze pouze teoreticky stanovit (určit), jaké nákladové skupiny (položky) lze považovat za rizikové v rámci určení jejich hodnoty (ocenění). To samé platí u výnosových položek. Metody oceňování nejsou identické podle Zákona o účetnictví. Jedná se o odhady znalců na základě minulých zkušeností či poskytnutí metodik od objednatele dopravy. V případě nově vstupujícího dopravce na dopravní trh je riziko vyšší. V současné době se též klíčováním nákladů zabývá centrum dopravního výzkumu (CDV v Brně).

Dalším typem rizika je druh uzavřené smlouvy. *Druh smlouvy* představuje riziko dopravce. Vypovídá o různorodosti míry finančního rizika přenášeného na dopravce. Netto smlouvy umožňují dopravnímu podniku si realizované výnosy ponechat a neodevzdávat objednateli dopravy. Tím dochází k motivaci zkvalitňování přepravních služeb. Vlastníci a manažeři dopravních podniků se musí této problematice plně přizpůsobit a rozhodovat o budoucí životní etapě podniku, včetně investic (*behaviorální účetnictví*) do dlouhodobého majetku.

Na druhé straně se podnik musí vypořádat s tzv. *nahodilými událostmi*. Pokud nejsou předem identifikovány v rámci zajištění dopravní obslužnosti, nemohou se stát součástí výchozího finančního modelu. Odbavovací systémy představují další riziko dopravního podniku. Vymáhání pohledávek od „černých pasažérů“ vyvolává nemalé náklady, které se nemohou zahrnout do ekonomicky oprávněných nákladů v rámci sestavení výchozího finančního modelu. Objednatel dopravy i v rámci smlouvy o závazku veřejné služby není povinný uhrazovat tyto vzniklé dodatečné náklady. Kontrolu přepravy cestujících si musí zajistit dopravní podnik. Z výsledků je rovněž patrné, že *vybrané technické požadavky* nemají vliv na kompenzační částku. Ty jsou již splněné při výběrovém řízení. Preferencí objednatelů dopravy je nasazení vhodných dopravních prostředků, které splňují technické normy. Hodnota pro zákazníka zde není analyzována, neboť se jedná o dotované linky (spoje). Z toho vyplývá, že pokud je zákazník nespokojen se službami dopravce, výrazným způsobem se finanční stránka dopravce nezmění. Dopravní podniky zároveň musí věnovat pozornost svým strategiím a budoucím hodnotám. Po uplynutí smlouvy o závazku veřejné služby však může nastat situace, že dopravce v příštím výběrovém řízení nevyhraje, a to na základě opakovaných stížností

ze strany cestujících. To vypovídá o tom, že hodnota pro zákazníka je vnímána jako *položka kvalitativního charakteru*.

I. Summary

The goal of the thesis is to evaluate the financial health of a transport company in terms of its accounts by applying the suitable bankruptcy and creditworthy models and consequently the statistical models. The thesis priority is to analyse the primary legislation laying down the methods for determining the amount of subsidy in the public line, track-based and municipal public transports to obtain the results within investigating of the given issue. The author chose the text structure which should be understandable for a common reader as well. The thesis was drawn-up from the basic terms and the general level up to the more detailed analyses of the examined legislation.

At present, the majority of public service contracts made (agreed) between the client ordering the transport services and the carrier in previous years still refer to Government Decree No. 493/2004 Sb in the public line transport and Regulation No. 241/2005 Sb. in the public track-based transport. Their wordings are, however, insufficient. The newly made contracts refer to Regulation No. 296/2010 Sb., which is applicable to both the public line transport and the track-based transport. Municipal transport companies operating the bus, tram and trolleybus transports use the same legislation. The calculation of the compensated (paid) amount is, however, separated for the municipal bus transport and the track-based (trolleybus and tram) transport. The classification of cost and revenue items in providing basic transport services plays a crucial role in the managerial and financial accounting. Proper separation of these items in the accounts therefore provides the transport companies and clients of transports services with an overview of information on individual activities carried out by the transport company.

Based on the partial results of the thesis, the brief methodology is proposed to identify the cost items in a more effective way and to classify them in relevant groups of economically substantiated costs for the public and track-based transports. Nowadays, there is no single methodology for the cost breakdown and the summary of operating costs arising from transport companies is not determined (restricted), either.

The regression analysis results show that the dependent (significant) variables are the economically substantiated costs and the revenues generated within providing basic transport services. These explanatory variables have a direct effect on the dependent variable, i.e. the compensation amount (subsidy). An absolute change in economically

substantiated costs and revenues will give rise to a change in the overall subsidies provided from public budgets. The number of vehicles, the mileage and the average age of vehicles, which become the key points for the client ordering the transport services in reimbursing subsidies, are not statistically significant and do not have a direct influence on the amount of compensation. They are likely to be a part of economically substantiated costs. Based on the statistical analysis giving the result in the field of determining the minimum amount of compensation, the expected expenditure for the public line and municipal bus transports in providing basic transport services may be predicted for the medium-sized and large transport companies. It is also possible to use this statistical analysis to foresee a burden of public budgets, provide an indicative summary for transport operators and to determine a minimum real financial ceiling in the future tender for providing basic transport services.

II. Přehled použité literatury

- [1] Baldassare, M., Ryan, S., Katz, C. (1998). *Suburban attitudes toward policies aimed at reducing solo driving*, Transportation, 25 (1), pp. 99-117. ISSN 00494488. DOI: 10.1023/A:1004982709482.
- [2] Börjesson, M., Kristoffersson, I. (2018). *The Swedish congestion charges: Ten years on*, Transportation Research Part A: Policy and Practice, 107, pp. 35-51. ISSN 09658564. DOI: 10.1016/j.tra.2017.11.001.
- [3] Brealey, R. A. A Myers, S. C. *Teorie a praxe firemních financí* (překlad) Praha, Victoria Publishing, 1992, EAST Publishing 1999. ISBN 80-85605-24-4.
- [4] Business.center.cz. *Český účetní standard pro podnikatele č. 013. Nepřímé náklady*. [online]. Dostupné z <https://business.center.cz/business/finance/ucetnictvi/cesky-ucetni-standard-pro-podnikatele-c-013/>.
- [5] Cendis. *Tarifní integrace (Tariff Integration)* [online]. Dostupné z <https://www.cendis.cz/projekty/tarifni-integrace/>.
- [6] David, E., Vance. (2003). *Financial Analysis and Decision Making: tools and techniques to solve financial problems and make effective business decisions*, pag. 410. USA: McGraw-Hill Companies, Inc. ISBN 978-0-07-141559-0.
- [7] Deloitte (ed.) *Role místní veřejné dopravní politiky ve Spolkové republice Německo, šetření ve spolupráci s Federální asociací místní veřejné dopravní politiky ve federaci Sdružení obcí v Německu*, BAG veřejná doprava, Düsseldorf.
- [8] Director, S. (2013). *Financial Analysis for HR Managers: tools for linking HR strategy to business strategy*. New Jersey: Pearson Education, Inc. ISBN 978-0-13-299674-7.
- [9] Editorial office, Finance.cz. *Sleva na dopravě 75% už od září* [online]. [Retrieved on 25/08/2018]. Available from <https://www.finance.cz/513762-sleva-na-dopravu-od-zari/>.
- [10] Fabozzi, F., J., Peterson, P., P. (2003). *Financial Management and Analysis*, second edition, pag. 983. USA: Wiley, John Wiley and Sons, Inc. ISBN 0-471-23484-2.

- [11] Febmat. *Nepřímé (režijní) náklady* [online]. 2016 [cit. 26. 3. 2016]. Dostupné z <https://www.febmat.com/clanek-neprime-rezijni-naklady/>.
- [12] Finanalysis. *Použité bankrotní a bonitní modely*. [online], 2014. Dostupné z: <http://www.finanalysis.cz/pouzite-bankrotni-modely.html>.
- [13] Fitzová, H., Matulová, M., & Tomeš, Z. (2018). *Determinants of urban public transport efficiency: Case study of the czech republic*. European Transport Research Review, 10(2) doi:10.1186/s12544-018-0311-y.
- [14] Grischkatt, S., (2009). *Municipalizace financování veřejné dopravy – zkušenosti, příležitosti a rizika*. Express service, měsíčník Asociace okresního Porýní-Vestfálsko, č. 11, s. 468-471. Düsseldorf.
- [15] Grünwald, R. A Holečková, J. (2009). *Finanční analýza a plánování podniku*. Praha: Ekopress, 318 s. ISBN 978-80-86929-26-2.
- [16] Grünwald, R., Holečková, J., (2002). *Finanční analýza a plánování podniku*, 1. vydání. ISBN: 80-245-0422-7.
- [17] Hendl, J. a kolektiv (2014). *Statistika v aplikacích*. 1. vydání, Praha: Portál, s. r. o., 456 s. ISBN 978-80-262-0700-9.
- [18] Charles, H., Gibson, (2013). *Financial Reporting and Analysis: Using Financial Accounting Information*, pag. 688. Cengage Learning; 13th ed. Edition. ISBN 978-1133188797.
- [19] Kirchhoff, P., (2002). *Regulace úkol a konkurence, předpoklady pro úspěšný rozvoj veřejné dopravy*. The Transport, 5/2002, Svaz německých dopravních podniků (VDV), s. 8-11. Mnichov, Düsseldorf.
- [20] Kislingerová, E.; Hnilica, J., (2005). *Finanční analýza: Krok za krokem*. 1. vyd. Praha: C. H. Beck. 137 s. ISBN 80-7179-321-3.
- [21] Kovalčíková, D. And Štandera, J. *Act on Public Services in Passenger Transport with the Comments (Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících s komentářem)*. 236 pp. Wolters Kluwer, a. s. 2011. Comments on page 72. ISBN 978-80-7357-662-2.
- [22] Kraft, G., Marx J., (2005). *Financování stávající sítě německých drah v roli nového základu, přístupy k poskytování služeb a financování dohody mezi federální vládou*

- a internetu*. The Transport, 3/2005, Svaz německých dopravních podniků (VDV), s. 7-10. Frankfurt nad Mohanem.
- [23] Kube, R., Löschel, A., Mertens, H., & Requate, T., (2018). *Research trends in environmental and resource economics: Insights from four decades of JEEM*. Journal of Environmental Economics and Management, 92, 433-464. doi:10.1016/j.jeem.2018.08.001.
- [24] Lee, A., C., Lee, J., C., Lee, Ch., F., (2016). *Financial Analysis, Planning and Forecasting: Theory and Application*, third edition, pag. 1358. World Scientific Publishing Co, Pte. Ltd. ISBN 9789814723848.
- [25] Mahlendorf, M. D., Matějka, M., & Weber, J. (2018). *Determinants of financial managers' willingness to engage in unethical pro-organizational behavior*. Journal of Management Accounting Research, 30(2), 81-104. doi:10.2308/jmar-51957.
- [26] Marek, L., Malá, I., Pecáková, I., Čabla, A., (2015). *Statistika v příkladech. 2. vydání*. Praha: Edition Kamil Mařík – Professional Publishing, 426 s. ISBN 978-80-7431-153-6.
- [27] Mařík, M. a kol., (2011). *Metody oceňování podniku, Proces ocenění – základní metody a postupy*. 3. vyd. Praha: Ekopress, s.r.o., 494 s. ISBN 978-80-86929-67-5.
- [28] Mařík, M., Maříková, P., (2005). *Moderní metody hodnocení výkonnosti a oceňování podniku: ekonomická přidaná hodnota, tržní přidaná hodnota, CF ROI*. 2.vyd. Praha: Ekopress, 164 s. ISBN 80-86119-61-0.
- [29] Matoušková, Z., (2000). *Regionální a municipální ekonomik*. Prague: University of Economics, Prague. ISBN 80-245-0052-3.
- [30] Ministry of Transport. Transport Yearbook of the Czech Republic. *Total amount of subsidies in the regular passenger public transport, 2016*. [online]. Dostupné z <www.sydos.cz>.
- [31] Ministerstvo dopravy České republiky. *Od soboty 1. září začnou platit slevy jízdného pro studenty a seniory* [online]. Média a tiskové zprávy, 2018 [cit. 29. 8. 2018]. Dostupné z <https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Od-soboty-1-zari-zacnou-platit-slevy-jizdneho-pro>.

- [32] Ministerstvo dopravy České republiky. *Kompenzace slev z jízdného ve veřejné osobní dopravě* [online]. Finanční a ekonomické záležitosti, Informace pro dopravce, 2020. Dostupné z <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Ministerstvo/Financni-a-ekonomicke-zalezitosti/Informace-pro-dpravce>.
- [33] Ministry of Transport. Transport Yearbook of the Czech Republic. *Total amount of subsidies in the regular passenger public transport, 2017*. [online]. Available from <www.sydos.cz>.
- [34] Máče, M., (2018). *Manažerské účetnictví veřejného sektoru*. Praha: Grada Publishing, a. s. 512 stran. ISBN 978-80-271-2139-7.
- [35] Nařízení vlády č. 493/2004 Sb. *Nařízení vlády, kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě a kterým se konkretizuje způsob výkonu státního odborného dozoru v silniční dopravě nad financováním dopravní obslužnosti*.
- [36] Neumaierová, I., Neumaier, I., (2002). *Výkonnost a tržní hodnota firmy*. 1. vyd. Praha: Grada Publishing, 216 s. ISBN 80-247-0125-1.
- [37] Peinstrup, M., (2005). *Financování veřejné dopravy, struktur, legitimacy a pobídek*. Řešené problémy z přednášky a studií z Ústavu dopravních studií na univerzitě v Münsteru, Karl-Hans Hartwig: subsidiarita, soutěže a dotace v oblasti dopravy, článek 42. Münster.
- [38] Pekár, S., Brabec, M., (2009). *Moderní analýza biologických dat. Zobecněné lineární modely v prostředí R*. 1. vydání. Praha: Scientia, 226 s. ISBN 978-80-86960-44-9.
- [39] Petřík, T., (2009). *Ekonomické a finanční řízení firmy. Manažerské účetnictví v praxi – 2.*, výrazně rozšířené a aktualizované vydání. Praha: Grada Publishing, 736 s. ISBN 978-80-247-3024-0.
- [40] Proksch, D., Stranz, W., & Pinkwart, A., (2018). *Risk types and risk assessment in venture capital investments: A content analysis of investors' original documents*. International Journal of Entrepreneurial Venturing, 10 (5), 513-533. doi:10.1504/IJEV.2018.094614.
- [41] Quinet, É., (2011). *Transport taxation in France: From the development of supply to the management of demand* [Article@La fiscalité des transports en France: Du développement de l'offre à la gestion de la demande], Futuribles: Analyse et Prospective, (370), pp. 5-29. ISSN 0337307X.
- [42] Redakce, Finance.cz. *Sleva na dopravě 75% už od září* [online].[cit. 25. 8. 2018]. Dostupné z <https://www.finance.cz/513762-sleva-na-dopravu-od-zari/>.

- [43] Rehhausen, A., Köppel, J., Scholles, F., Stemmer, B., Syrbe, R. -, Magel, I., Wende, W. (2018). *Quality of federal level strategic environmental assessment – A case study analysis for transport, transmission grid and maritime spatial planning in germany*. *Environmental Impact Assessment Review*, 73, 41-59. doi:10.1016/j.eiar.2018.07.002.
- [44] Růčková, P., (2010). *Finanční analýza: metody, ukazatele, využití v praxi*. 3. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 144 s. ISBN 978-80-247-3308-1.
- [45] Růčková, P., (2019). *Finanční analýza: metody, ukazatele, využití v praxi*. 6. vyd. Praha: Grada Publishing, a. s., 160 s. ISBN 978-80-271-2633-0.
- [46] Říha, Z., Tichý, J., (2015). *The costs calculation and modelling in transport. (2015) Transport Means – Proceedings of the International Conference, 2015 – January*, pp. 388-391.
- [47] Sarngadharan, M., Rajitha Kumar, S., (2011). *Financial Analysis for Management Decisions*, pag. 364. PHI Learning. ISBN 978-8120342477.
- [48] Sedláček, J., (2009). *Finanční analýza podniku*. 1. vyd. Brno: ComputerPress, 154 s. ISBN 978-80-251-1830-6.
- [49] Sláma, D., (2014). *Financing of Public Transport (Financování veřejné dopravy)*. *Public Administration Daily*, Aug 25, OF 3/2014, section: Economics.
- [50] Sláma, D., (2014). *Financing of Public Transport from the State Budget and Regional and Municipal Budgets (Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů)*. *Public Administration Daily*, Aug 01, 2014, OF 4/2014, section: Transportation.
- [51] Sniehoffa, M., (2019). *Brutto, nebo netto? Právní pohled na smlouvy státu a krajů s dopravci* [online]. *zdopravy.cz*, [Retrieved on 21/6/2019]. Dostupné z <https://zdopravy.cz/brutto-nebo-netto-pravni-pohled-na-smlouvy-statu-a-kraju-s-dopravci-30398/>.
- [52] StatSoft, Inc. *ElectronicStatisticTextbook*. Tulsa, OK: StatSoft. WEB: <http://statsoft.com/textbook/>.
- [53] Stejskal, P., (2013). *Tariffs, Prices, Taxes and Fees in Transport (Tarify, ceny, daně a poplatky v dopravě)*. Prague: Czech Technical University in Prague. ISBN 978-80-01-05362-1.

- [54] Stock, W., Bernecker, T., (2014). *Verkehrs ökonomie Eine empirisch orientierte Einführung in die Verkehrswissenschaften*. 2., aktualisierte u. überarb. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, Aufl. ISBN 9783658023072.
- [55] Sůra, J., (2019). *Ministerstvo zvažuje, že jednotný tarif do vlaků zavede už letos (Ministry Considers Introducing of Single Tariff for Trains Already This Year)* [online]. zdopravy.cz, [Retrieved on 15/03/2019]. Available from <https://zdopravy.cz/ministerstvo-zvazuje-ze-jednotny-tarif-do-vlaku-zavede-uz-letos-25303/>.
- [56] Šindelář, J., (2018). *Senát schválil snížení DPH na jízdenky, mělo by pomoci objednatelům (The Senate Approved Reduction of VAT on Tickets to Help Customers)* [online]. zdopravy.cz, [Retrieved on 20/12/2018]. Dostupné z <https://zdopravy.cz/senat-schvalil-snizeni-dph-na-jizdenky-melo-by-pomoci-objednatelum-21187/>.
- [57] Telecký, M., (2016). *Factors Affecting Financial Health of Public Transport Companies from the Viewpoint of Accounting, Financing and Other Disciplines (Faktory ovlivňující finanční zdraví podniků veřejné dopravy z pohledu účetnictví, financování a dalších disciplín)* České Budějovice: University of South Bohemia in České Budějovice, Faculty of Economics, Department of Accounting and Finances. ISBN 978-80-7394-630-2.
- [58] Viturka, M., (2000). *Regional Economy (Regionální ekonomie II)*. Brno: Masaryk University. ISBN 80-210-2257-4.
- [59] Vochozka, M., (2011). *Metody komplexního hodnocení podniku*. Praha: Grada Publishing, 248 s. ISBN 978-80-247-3647-1.
- [60] Vyhláška č. 241/2005 Sb., *Vyhláška o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě a o vymezení souběžné veřejné osobní dopravy*.
- [61] Vyhláška č. 296/2010 Sb. *Vyhláška o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace*.
- [62] Zákon č. 16/1993 Sb., *Zákon České národní rady o dani silniční*.
- [63] Zákon č. 235/2004 Sb., *Zákon o dani z přidané hodnoty*.
- [64] Zembri-Mary, G., (2017). *Planning transport infrastructures in an uncertain context. Analysis and limits to contemporary planning in France, European*

Transport Research Review, 9 (4), art. no. 51, ISSN 18670717. DOI
10.1007/s12544-017-0266-4.

III. Přehled publikační činnosti autora

Databáze SCOPUS a WEB OF SCIENCE

- [1] Telecký, M. (2018). *Application of Dea Method to Evaluate Financial Health of Selected Transport Companies*, Conference: 18th International Scientific Conference on LOGI Location: Ceske Budejovice, CZECH REPUBLIC Date: OCT 19, 2017 Sponsor(s): Univ Pardubice, Jan Perner Transport Fac; Coll Logist Prerov, 18TH INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE-LOGI 2017 Book Series: MATEC Web of Conferences, Volume: 134, DOI: 10.1051/mateconf/201713400058.
- [2] Čejka, J., Telecký, M. (2016). *Provable Loss in Public Line Transport and Track-Based Passenger Transport*, PROCEEDINGS OF THE THIRD INTERNATIONAL CONFERENCE ON TRAFFIC AND TRANSPORT ENGINEERING (ICTTE), pages 851-854, ISBN 978-86-916153-3-8.
- [3] Telecký, M. (2015). *Financial and Accounting Issue in the Selected Area of Public Transport*, PROCEEDINGS OF THE 9TH INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE INPROFORUM: COMMON CHALLENGES - DIFFERENT SOLUTIONS - MUTUAL DIALOGUE, Univ South Bohemia Ceske Budejovice, Fac Econ, Ceske Budejovice, CZECH REPUBLIC, pages 237-244, ISBN 978-80-7394-536-7.
- [4] Čejka, J., Telecký, M., & Kolář, J. (2016). *Appropriate Strategies of Transport Companies for More Efficient Management with the Aim of Their Further Assessment Using the Operations Research Methods*. [Příkladne strategije transportnih kompanija poradi djelotvornijeg menadžmenta s ciljem njihove daljnje procjene koristeći operativne metode istraživanja] Nase More, 63(3), 98-101. doi:10.17818/NM/2016/SI4, ISSN 04696255.
- [5] Čejka, J., & Telecký, M. (2018). *Macroeconomic Effects on Development of Sparsely Populated Areas in Public Transport*. Nase More, 65(4 Special issue), 240-245. doi:10.17818/NM/2018/4SI.14, ISSN 04696255.
- [6] Kampf, R., Čejka, J., & Telecky, M. (2016). *Applicability of the Dea Method on the Transport Undertakings in Selected Regions*. Communications - Scientific Letters of the University of Zilina, 18(2), 129-132. ISSN 13354205.
- [7] Čejka, J., & Telecky, M. (2019). *Influence of Economic and Political Factors on the Public Rail Transport*. Communications - Scientific Letters of the University of Zilina, 21(2), 13-17. ISSN 13354205.

- [8] Telecky, M., & Cejka, J. (2019). *Assessment of financial health of selected transport companies conducting business in the public line transport*. Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 47(3), 225-232. doi:10.3311/PPtr.11167, ISSN 03037800.
- [9] Telecky, M., & Cejka, J. (2018). *Pedestrian zones as an integral part of territorial development*. Paper presented at the MATEC Web of Conferences, 236 doi:10.1051/mateconf/201823602014, ISSN 2261236X.

Odborné knihy

- [1] Telecký, M. (2016). *Faktory ovlivňující finanční zdraví podniků veřejné dopravy z pohledu účetnictví, financování a dalších disciplín*, ve vazbě na GAJU 149/2014/S: Ekonomické dopady legislativních změn v oblasti financí, účetnictví a daní. Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta, stran 152. ISBN 978-80-7394-630-2.
- [2] Telecký, M., Čejka, J. (2018). *Realizace hodnototvorných procesů a finanční řízení v dopravní praxi*, ve vazbě na GAJU 111/2017/S: Ekonomické dopady změn a politik v oblasti financí, účetnictví a daní. Vědecká redakce: AKADEMICKÉ NAKLADATELSTVÍ CERM, s. r. o., Brno, stran 102. ISBN 978-80-7204-975-2.

Ostatní (domácí a zahraniční konference, ERIH databáze)

- [1] Telecký, M. (2017). *Analýza rentability (ROE) vybraných dopravních podniků*. Mladá veda/ Young Science, Vol. 5 (4), pp. 203-210. ISSN 1339-3189. (ERIH)
- [2] Telecký, M. (2017). *Způsoby internalizace externích nákladů vyvolané dopravou a podpora veřejné linkové a drážní dopravy*. Mladá veda/ Young Science, Vol. 5 (4), pp. 194-202. ISSN 1339-3189. (ERIH)
- [3] Telecký, M. (2016). *Kreativní účetnictví v regionální dopravě*. Sborník pedagogické konference: Vztah účetnictví a daní. Vysoká škola ekonomická v Praze, nakladatelství Oeconomica, počet stran 6. ISBN 978-80-245-2170-1.
- [4] Telecký, M. (2017). *Problematika stanovení výše prokazatelné ztráty ve veřejné linkové dopravě*. Sborník pedagogické konference: Příklady a případové studie z účetnictví. Vysoká škola ekonomická v Praze, nakladatelství Oeconomica, počet stran 6. ISBN 978-80-245-2237-1.
- [5] Telecký, M. (2016). *Influence of Creative Accounting on the Amount of Provable Loss in Public Transport*. Proceedings of the 10th International Scientific Conference

INPROFORUM. Threatened EUROPE – Socio-Economic and Environmental Changes; České Budějovice, pag. 7. ISBN 978-80-7394-607-4.

- [6] Telecký, M. (2017). *Application of the Statistical Method to Identify Financial Health of a Company*. Proceedings of the 11th International Scientific Conference INPROFORUM 2017. Innovations, Enterprises, Regions and Management; České Budějovice, pag. 6. ISBN 978-80-7394-667-8.

- [7] Telecký, M., Kouřilová, J. (2016). *Hodnocení finančního zdraví podniku z pohledu účetnictví ve vybrané oblasti dopravy*. Ekonomické dopady legislativních změn v oblasti financí, účetnictví a daní (3. díl), počet stran 6, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta ISBN 978-80-7394-582-4.

- [8] Telecký, M., Kouřilová, J. (2015). *Ukazatel prokazatelné ztráty ve veřejné linkové a drážní osobní dopravě*. Ekonomické dopady legislativních změn v oblasti financí, účetnictví a daní (2. díl), počet stran 7, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta. ISBN 978-80-7394-537-4.

- [9] Telecký, M. (2017). *Hodnotový management ve veřejné dopravě*. Ekonomické dopady změn a politik v oblasti financí, účetnictví a daní (4. díl), počet stran 15, Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích, Ekonomická fakulta. ISBN 978-80-7394-669-2.

IV. Seznam použitých zkratek

CZ	cizí zdroje
CFLOW	cash flow
ČR	Česká republika
ČSH	čistá současná hodnota
DM	dlouhodobý majetek
DPH	daň z přidané hodnoty
EBIT	provozní zisk před úroky a zdaněním
EU	Evropská unie
KM	kilometry
MHD	městská hromadná doprava
MIL	miliony
NÚ	nákladové úroky
OKEČ	odvětvová klasifikace ekonomických činností
ROA	rentabilita aktiv
ROE	rentabilita vlastního kapitálu
SRN	Spolková republika Německo
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VK	vlastní kapitál
VLKM	vlakokilometry
WACC	průměrné náklady kapitálu

V. Seznam obrázků, tabulek a schémat

Seznam obrázků

Obrázek 1: Heteroskedasticita a homoskedasticita rezidua	67
Obrázek 2: Aplikace regresního modelu – první krok	82
Obrázek 3: Aplikace regresního modelu (odstranění proměnné „průměrné stáří vozidel“) – druhý krok	83
Obrázek 4: Aplikace regresního modelu (odstranění proměnné „počet ujetých kilometrů“) – třetí krok	83
Obrázek 5: Aplikace regresního modelu (odstranění proměnné „počet vozidel“) – čtvrtý krok	84
Obrázek 6: Vztah reziduí s předpokladem normality dat	85

Seznam tabulek

Tabulka 1: Celková výše dotace do pravidelné veřejné přepravy osob v mil. Kč.....	24
Tabulka 2: Celkové zhodnocení finančního zdraví – IN 95, IN 99	69
Tabulka 3: Celkové zhodnocení finančního zdraví – IN 01, IN 05	70
Tabulka 4: Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti v autobusové dopravě za rok 2017 u vybraného dopravního podniku	78
Tabulka 5: Předpoklady normality dat, homoskedasticity a nezávislosti (residuals)	85
Tabulka 6: Zhodnocení regresní analýzy v první fázi	85
Tabulka 7: Celkové zhodnocení regresní analýzou ve výsledné fázi	86
Tabulka 8: Aplikace korelační analýzy	87
Tabulka 9: Nejčastější odchylky mezi výchozím a skutečným finančním modelem ...	102

Seznam schémat

Schéma 1: Dopravní systém státu	19
Schéma 2: Postup zajištění dopravní obslužnosti	21
Schéma 3: Finanční toky v celostátní železniční dopravě	27
Schéma 4: Finanční toky v regionální železniční dopravě	28

Schéma 5: Finanční toky v regionální autobusové dopravě	29
Schéma 6: Výpočet prokazatelné ztráty podle nařízení vlády č. 493/2004 Sb.	33
Schéma 7: Výpočet prokazatelné ztráty podle vyhlášky č. 241/2005 Sb.	37
Schéma 8: Postup stanovení kompenzační částky u veřejné linkové dopravy dle vyhlášky č. 296/2010 Sb.	42
Schéma 9: Postup stanovení kompenzační částky u veřejné drážní dopravy dle vyhlášky č. 296/2010 Sb.	43
Schéma 10: Celkový časový průběh analýzy a postup zpracování disertační práce	52
Schéma 11: Relevantní rozdíly mezi nařízením vlády č. 493/2004 Sb. a vyhláškou č. 296/2010 Sb.	74
Schéma 12: Komplexní přehled charakterizující finanční riziko a finanční zdraví dopravního podniku	100

VI. Seznam příloh

Příloha 1 Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti	128
Příloha 2 Výchozí finanční model (veřejná linková doprava).....	129
Příloha 3 Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava)	130
Příloha 4 Výchozí finanční model (veřejná drážní doprava).....	131
Příloha 5 Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava)	132
Příloha 6 Výchozí model provozních aktiv	133
Příloha 7 Výkaz provozních aktiv	134

VII. Přílohy

Příloha 1 Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti

Výkaz nákladů a tržeb z přepravní činnosti

Dopravce:

Období:

Položka	řádek	Veřejná linková doprava		Městská autobusová doprava	
		tis. Kč	Kč/km	tis. Kč	Kč/km
Pohonné hmoty, oleje	1				
Přezbové obruče	2				
Ostatní přímý materiál, energie	3				
Přímé mzdy	4				
Autobusy celkem	Odpisy	5			
	Pronájem dopravních prostředků (leasing)	6			
	Opravy a udržování autobusů	7			
	Silniční daň	8			
	Pojištění (zákonné, havarijní)	9			
Ostatní přímé náklady	Cestovné	10			
	Odvody do fondů	11			
	Jiné ostatní přímé náklady	12			
Režijní náklady	13				
Provozní náklady celkem	14				
Tržby	celkem	15			
	tržby z přeprav	16			
	jiné tržby	17			
Úhrada prokazatelné ztráty	do tržeb celkem	18			
	od obcí	19			
	od krajů	20			
Úhrada ztráty ze žákovského jízdného	20a				
Dotace na obnovu autobusů	21				
Dotace do tržeb na obnovu autobusů formou leasingu	21a				
Slevy poskytnuté dle Výměru MF celkem (tis. Kč)	21b				
Přepravní výkony (tis. oskm)	22				
Ujeté km (tis. km) (dle jízdního řádu)	23				
Ujeté km (tis. km) (přistavné, odstavné přejezdové tis. km)	24				
Průměrné obsazení (osoby)	25				
Počet autobusů	26				

Pozn.: Sloupec Kč/km je vypočten jako podíl nákladů celkem a řádku 23, tj. ujeté km dle jízdního řádu.

Sestavil:	
Telefon:	
Datum:	

Razítko a podpis

Příloha 2 Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)

List č.:

Výchozí finanční model (veřejná linková doprava)

Dopravce:

Objednatel:

Výchozí finanční model		řádek	předpokládané hodnoty (v tis. Kč)			
			období 1	období 2*	...	období n*
Výchozí náklady	Pohonné hmoty a oleje	1				
	Přímý materiál a energie	2				
	Opravy a údržba vozidel	3				
	Odpisy dlouhodobého majetku	4				
	Pronájem a leasing vozidel	5				
	Mzdové náklady	6				
	Sociální a zdravotní pojištění	7				
	Cestovné	8				
	Úhrada za použití infrastruktury	9				
	Silniční daň	10				
	Elektronické mýto	11				
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12				
	Ostatní přímé náklady	13			...	
	Ostatní služby	14				
	Provozní režie	15				
	Správní režie	16				
Náklady celkem (řádek 1 až 16)		17				
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	18				
	Ostatní tržby z přepravy	19				
	Ostatní výnosy	20				
Výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21				
Hodnota provozních aktiv**		22				
Čistý příjem		23				
Kompensace (ř.17 - ř.21 + ř.23)		24				
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25				
Jiná dotace		26				

* uveďte hodnoty pro další období nebo způsob indexace podle § 8 odst. 3

** uveďte v souladu s hodnotou v tabulce obsažené v příloze č. 5

Příloha 3 Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava)

List č.:

Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava)

Dopravce:

Objednatel:

Období:

Výkaz nákladů a výnosů		řádek	hodnoty	
			tis. Kč	Kč/km
Skutečné náklady	Pohonné hmoty a oleje	1		
	Přímý materiál a energie	2		
	Opravy a údržba vozidel	3		
	Odpisy dlouhodobého majetku	4		
	Pronájem a leasing vozidel	5		
	Mzdové náklady	6		
	Sociální a zdravotní pojištění	7		
	Cestovné	8		
	Úhrada za použití infrastruktury	9		
	Silniční daň	10		
	Elektronické mýto	11		
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12		
	Ostatní přímé náklady	13		
	Ostatní služby	14		
	Provozní režie	15		
	Správní režie	16		
Skutečné náklady celkem (řádek 1 až 16)		17		
Skutečné výnosy	Tržby z jízdného	18		
	Ostatní tržby z přepravy	19		
	Ostatní výnosy	20		
Skutečné výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21		
Hodnota provozních aktiv*		22		
Čistý příjem		23		
Kompensace (ř.17 - ř.21 + ř.23)		24		
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		25		
Jiná dotace		26		
Uskutečněný dopravní výkon (km)		27		
Ostatní výkony: přistavné, odstavné, přejezdové (km)		28		

* uveďte v souladu s přílohou č. 6

Příloha 4 Výchozí finanční model (veřejná drážní doprava)

List č.:

Výchozí finanční model (veřejná drážní doprava)

Dopravce:

Objednatel:

Výchozí finanční model		řádek	předpokládané hodnoty (v tis. Kč)			
			období 1	období 2*	...	období n*
Výchozí náklady	Trakční energie a palivo	1				
	Netrakční energie a palivo	2				
	Přímý materiál	3				
	Opravy a údržba vozidel	4				
	Odpisy dlouhodobého majetku	5				
	Pronájem a leasing vozidel	6				
	Mzdové náklady	7				
	Sociální a zdravotní pojištění	8				
	Cestovné	9				
	Úhrada za použití dopravní cesty	10				
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11				
	Ostatní přímé náklady	12				
	Ostatní služby	13				
	Provozní režie	14				
	Správní režie	15				
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 15)		16				
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	17				
	Ostatní tržby z přepravy	18				
	Ostatní výnosy	19				
Výchozí výnosy celkem (řádek 17 až 19)		20				
Hodnota provozních aktiv**		21				
Čistý příjem		22				
Kompenzace (ř.16 - ř.20 + ř.22)		23				
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		24				
Jiná dotace		25				

* uveďte hodnoty pro další období nebo způsob indexace podle § 8 odst. 3

** uveďte v souladu s přílohou č. 5

Příloha 5 Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava)

List č.:

Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná drážní doprava)

Dopravce:

Objednatel:

Období:

Výkaz nákladů a výnosů		řádek	hodnoty	
			tis. Kč	Kč/vlkm(vozkm)*
Skutečné náklady	Trakční energie a palivo	1		
	Netrakční energie a palivo	2		
	Přímý materiál	3		
	Opravy a údržba vozidel	4		
	Odpisy dlouhodobého majetku	5		
	Pronájem a leasing vozidel	6		
	Mzdové náklady	7		
	Sociální a zdravotní pojištění	8		
	Cestovné	9		
	Úhrada za použití dopravní cesty	10		
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11		
	Ostatní přímé náklady	12		
	Ostatní služby	13		
	Provozní režie	14		
	Správní režie	15		
Skutečné náklady celkem (řádek 1 až 15)		16		
Skutečné výnosy	Tržby z jízdného	17		
	Ostatní tržby z přepravy	18		
	Ostatní výnosy	19		
Skutečné výnosy celkem (řádek 17 až 19)		20		
Hodnota provozních aktiv**		21		
Čistý příjem		22		
Kompenzace (ř.16 - ř.20 + ř.22)		23		
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		24		
Jiná dotace		25		
Uskutečněný dopravní výkon (vlkm/vozokm)*		26		
Ostatní výkony: přistavné, odstavné, přejezdové (vlkm/vozokm)*		27		

* vyznačte použité jednotky

** uveďte v souladu s přílohou č. 6

Příloha 6 Výchozí model provozních aktiv

List č.:

Výchozí model provozních aktiv

Dopravce:

Objednatel:

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)			
		období 1	období 2	...	období n
Dopravní prostředky/řady vozidel					
Ostatní majetek					
Pozemky					
Stavby					
Jiný dlouhodobý majetek					
První mimořádné splátky (akontace) leasingu					
Součet					

Příloha 7 Výkaz provozních aktiv

List č.:

Výkaz provozních aktiv

Dopravce:
Objednatel:
Období:

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky/řady vozidel		
Ostatní majetek		
Pozemky		
Stavby		
Jiný dlouhodobý majetek		
První mimořádné splátky (akontace) leasingu		
Součet		