



Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

METODIKA



Metodika postupu pro stanovení
maximální výše kompenzace v návaznosti
na vyhlášku č. 296/2010 Sb.

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE PŘEDMĚTU DÍLA

- **Název předmětu díla**

Metodika postupu pro stanovení maximální výše kompenzace v návaznosti na vyhlášku č. 296/2010 Sb.

- **Objednatel**

Ministerstvo dopravy – nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha

Kontaktní osoba: JUDr. Ondřej Michalčík, ředitel odboru veřejné dopravy

- **Zhotovitel**

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

zastoupené: Ing. Jindřichem Fričem, Ph.D., ředitelem

- **Odpovědný řešitel**

jméno

Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.

.....

podpis, datum

- **Řešitelský tým**

Ing. Michal Kreml, Ph.D.

PhDr. Ivo Rýc

Ing. Jan Perůtka

Ing. Štěpánka Doleželová

Ing. Věra Fuksová

Ing. František Kopecký

- **Datum zpracování**

Květen 2019

OBSAH

Seznam použitých zkratk	4
Úvod	5
1. Analýza právního prostředí a definice pojmů	7
1.1. Legislativní úprava sestavení finančního modelu a určení nadměrné kompenzace	7
1.2. Konzultace	10
1.3. Shrnutí	10
2. Výchozí finanční model	14
2.1. Metodika postupu sestavení výchozího finančního modelu	15
2.1.1. Náklady a výnosy, které nesmí být zahrnuty do výchozího finančního modelu veřejné dopravy	16
2.1.2. Shrnutí	19
3. Výchozí finanční model – veřejná drážní doprava	20
4. Výchozí finanční model – veřejná linková doprava	21
5. Výchozí model provozních aktiv	21
6. Výkaz skutečných nákladů a výnosů – veřejná drážní doprava	22
6.1. Definování skutečných nákladů a výnosů spojených se zajištěním dopravní obslužnosti	25
6.2. Použité výkonové ukazatele	26
7. Výkaz skutečných nákladů a výnosů – veřejná linková doprava	27
7.1. Použité výkonové ukazatele	28
7.2. Shrnutí	28
8. Výkaz provozních aktiv	29
9. Smlouvy o veřejných službách uzavřené na základě přímého zadání	30
9.1. Určení nadměrné kompenzace	30
9.2. Stanovení podmínek změny výše kompenzace	32
9.2.1. Závěr	34
Seznam příloh	35

Příloha 1 - Definice a zdroje klíčových pojmů	36
Příloha 2 - Výchozí finanční model – položky – veřejná linková doprava	39
Příloha 3 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná linková doprava	40
Příloha 4 - Výchozí finanční model – položky – veřejná drážní doprava.....	44
Příloha 5 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – A. Drážní vozidla	45
Příloha 6 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – B. Odbavení cestujících ve vlaku	48
Příloha 7 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – C. Odbavení cestujících ve stanicích	50
Příloha 8 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – D. Ostatní činnosti související se zajištěním veřejné drážní dopravy	52
Příloha 9 - Výchozí finanční model – Vymezení provozních aktiv – veřejná linková doprava	54
Příloha 10 - Výchozí finanční model – Vymezení provozních aktiv – veřejná drážní doprava.....	55

Seznam použitých zkratk

Zkratka	Vysvětlení
ČR	Česká republika
GVD	Grafikon vlakové dopravy
Hrtkm	Hrubé tunokilometry
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
Místokm	Místokilometry
NKÚ	Nejvyšší kontrolní úřad
Oskm	Osobokilometry
PHM	Pohonné hmoty
RZ	Registrační značka
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
VDD	Veřejná drážní doprava na dráze celostátní a regionální
VLD	Veřejná linková doprava
Vlkm	Vlakokilometry
Vozkm	Vozokilometry
ZVS	Závazek veřejné služby

Úvod

Cílem této metodiky je přispět k lepšímu výkladu vyhlášky č. 296/2010 Sb., ze dne 20. října 2010, o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, která je účinná od 1. 11. 2010. Tato metodika vychází ze stávající platné legislativy, a tudíž nenavrhuje žádné další legislativní úpravy. Zpracovatelé se zabývali především rozčleněním nákladů a výnosů do jednotlivých kategorií. Objednatelem díla je MD ČR, odbor O 190 – Odbor veřejné dopravy. Výsledky zpracované metodiky budou využívány jak dopravci, kteří provozují dopravu na základě přímého zadání ve veřejné službě v přepravě cestujících, tak i objednateli veřejných služeb.

Smlouva na základě přímého zadání je definována:

1. Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 v čl. 2 písm. h) „přímé uzavření smlouvy“ takto: „Uzavření smlouvy o veřejných službách se stanoveným provozovatelem veřejných služeb bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení“;

2. Zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících v §9 dále upřesňuje: „Objednatel v souladu s přímo použitelným předpisem Evropské unie (pozn. myšleno nařízení č. 1370/2007) může uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem vybraným na základě nabídkového řízení. Jsou-li splněny podmínky § 18, může objednatel uzavřít smlouvu s dopravcem přímým zadáním.“ Přičemž §18 podmínky precizuje následovně: „Pokud jsou splněny podmínky přímo použitelného předpisu Evropské unie, lze přímým zadáním uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem, který má zajišťovat:

- a) veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo regionální,
- b) veřejné služby v mimořádné situaci podle § 22,
- c) veřejné služby, u nichž průměrná roční hodnota nebo počet kilometrů za rok nepřesáhne hodnoty uvedené v přímo použitelném předpise Evropské unie, nebo
- d) veřejné služby jako vnitřní provozovatel, je-li objednatelem kraj nebo obec.“

Podmínkami vymezenými v předchozím odstavci je definováno přímé zadání a zároveň vymezen rozsah této práce.

Princip maximální výše kompenzace je uplatňován od konce devadesátých let v souvislosti se vznikem vyšších územně samosprávných celků. Současná právní úprava institutu maximální výše kompenzace při poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících byla přijata před 8 lety – přijetím zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících. Tento institut je využíván jak ve veřejné linkové (autobusové), tak i veřejné drážní dopravě.

Získané zkušenosti z uplatňování institutu maximální výše kompenzace ukazují na prospěšnost tohoto ekonomického nástroje, současně však také ukazují na vysoké požadavky na finanční zdroje z veřejných rozpočtů a jejich nutnou kontrolu. MD ČR při komplexním vyhodnocování těchto zkušeností došlo k závěru, že je potřebné zabývat se i problematikou uplatňování metodického postupu při sestavování finančního modelu v rámci uzavírání smluv na poskytování veřejných služeb při přepravě cestujících. Z tohoto důvodu zadalo MD ČR vypracování této analýzy s cílem vyhodnocení těchto zkušeností a předložení doporučení na zvýšení efektivity jeho využívání.

Součástí zadání bylo také posouzení vlivu stávající legislativní úpravy na maximální výši poskytované kompenzace prokazatelné ztráty, zejména pak nadměrné kompenzace. Protože tato problematika úzce souvisí nejen s obecnou formálně právní úpravou, ale ve velké míře má vliv i na její konkrétní aplikaci v praxi, měl zhotovitel povinnost konzultovat tuto problematiku i s dopravci. Připomínky dopravců k této metodice byly při zpracování metodiky zohledněny.

Zhotovitel na základě vlastních závěrů z analýzy využívání institutu maximální výše kompenzace při poskytování veřejných služeb při přepravě cestujících v rámci ČR doporučuje MD ČR upravit stávající postup pro sestavování a vyhodnocování finančního modelu formou opatření nelegislativní povahy s využitím konkrétních změn uvedených v textu a přílohách této metodiky.

1. Analýza právního prostředí a definice pojmů

1.1. Legislativní úprava sestavení finančního modelu a určení nadměrné kompenzace

V oblasti výběru dopravce pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících platí následující právní předpisy:

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007, o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici v platném znění (dále jen „**nařízení č. 1370**“),
2. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů (dále jen „**zákon o veřejných službách**“),
3. Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o zadávání veřejných zakázek**“),
4. Vyhláška Ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace (dále jen „**kompenzační vyhláška**“).
5. Zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník

Současná právní úprava umožňuje, v případech popsaných v nařízení č. 1370, uzavření smlouvy o veřejných službách ve veřejné dopravě se stanoveným provozovatelem bez předchozího nabídkového řízení. V návaznosti na tento předpis stanovuje kompenzační vyhláška postupy pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

Ust. § 3 odst. 3 kompenzační vyhlášky stanovuje podmínky pro použití pojmu „nadměrná kompenzace“ a jeho vyčíslení takto:

„V případě smlouvy o veřejných službách uzavřené na základě přímého zadání se jedná o nadměrnou kompenzaci, pokud v kterémkoli roce podle výchozího finančního modelu podíl čistého příjmu k provozním aktivům převyší maximální dovolenou míru výnosu na kapitál podle § 7.“

Maximální míra výnosu na kapitál je stanovena v kompenzační vyhlášce ust. § 7 odst. 1 na 7,5 % z provozních aktiv ročně. Provozní aktiva jsou specifikována v ust. § 6 kompenzační vyhlášky.

Z definice výpočtu nadměrné kompenzace vyplývá, že její absolutní výše je dána jednak použitým vzorcem, jednak vstupními údaji. Rozhodující váhu ve výpočtu pak má výše stanovení provozních aktiv.

V rámci kontrol používání institutu maximální výše kompenzace bylo mimo jiné konstatováno:

„Otevření trhu veřejných služeb považuje NKÚ za efektivní nástroj k optimalizaci dopravci požadované kompenzace z provozování vlaků v rámci veřejné služby v přepravě cestujících...“ [Kontrolní závěr z kontrolní akce 15/22 „Peněžní prostředky státního rozpočtu poskytované na veřejnou službu v drážní osobní dopravě“ schválený vedením NKÚ dne 12. 3. 2016, str. 3, bod 4 poslední věta].

„Skutečnosti zjištěné NKÚ při kontrole ukazují na potřebu nastavení jednotných metodických pravidel pro vykazování uvedených údajů, která by platila pro všechny potenciální dopravce, a to i v případě regionální dopravy objednávané kraji. Tato potřeba je zvláště významná v zájmu

zabezpečení odpovídající transparentnosti dopravci vykazovaných údajů v souvislosti s procesem otevírání trhu veřejných služeb v přepravě cestujících.“ [Kontrolní závěr z kontrolní akce 15/22 „Peněžní prostředky státního rozpočtu poskytované na veřejnou službu v drážní osobní dopravě“ schválený vedením NKÚ dne 12. 3. 2016, str. 4, bod 5 třetí odstavec]

Nutno dodat, že vykazování podle kompenzační vyhlášky a metodiky se vždy týká pouze přímého zadání. V případě nabídkových řízení se postup podle kompenzační vyhlášky uplatní pouze tehdy, pokud objednatel v dokumentaci nabídkového řízení nestanoví jinak.

K výše uvedeným nedostatkům při vykazování uvedených údajů uznalo MD ČR za potřebné z důvodu transparentnosti a eliminace případné nadměrné kompenzace vyhodnotit zjištěné skutečnosti z hlediska potřeby legislativních změn jak v zákoně o veřejných službách tak v kompenzační vyhlášce platné pro všechny potenciální dopravce. Další výklad platné legislativy, zejména ve vztahu k nadměrné kompenzaci obsahuje kapitola 9.

Z hlediska historického vývoje judikatury uvádíme rozsudek „Altmark“, který byl významný v době svého vydání. Upozorňujeme zejména na body 87 až 95 rozsudku ze dne 24. července 2003 ve věci C-280/00 Altmark Trans GmbH. Ke dni zpracování tohoto dokumentu jsou to však právní předpisy shora označené, jež upravují zvláštní režim poskytování veřejné podpory formou kompenzace (tj. podmínky, za kterých je kompenzace slučitelná s pravidly poskytování veřejné podpory. Altmark je určitým pramenem práva, ale neměl by být přeceňován, neboť mezi léty 2003 a 2019 vznikla zcela jiná právní situace.

Rozsudek „Altmark“ C-280/00 definoval čtyři kumulativní kritéria k vyloučení státní podpory při kompenzacích závazků veřejné služby následovně:

1. Jasná definice závazku veřejné služby,
2. Parametry kompenzace byly určeny předem objektivním a transparentním způsobem,
3. Vyloučení nadměrné kompenzace při zachování přiměřeného zisku,
4. a) zadávání veřejných zakázek,
b) úroveň kompenzace byla určena na základě analýzy nákladů, které by vznikly běžnému řádně spravovanému podniku vybavenému nezbytnými dopravními prostředky k plnění požadované služby.

Body 87 až 95 rozsudku „Altmark“ zní následovně:

„Z této judikatury vyplývá, že jestliže má být státní zásah považován za vyrovnání představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky-příjemci za účelem plnění povinností veřejné služby, takže tyto podniky ve skutečnosti nejsou finančně zvýhodněny, a účinkem uvedeného zásahu tedy není poskytnout těmto podnikům výhodnější soutěžní postavení oproti konkurenčním podnikům, nespadá takový zásah do působnosti čl. 92 odst. 1 Smlouvy.

88. Nicméně aby v konkrétním případě takové vyrovnání nebylo kvalifikováno jako státní podpora, musí být splněny určité podmínky.

89. Zaprvé, podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány. Předkládající soud tedy bude muset ve věci, jež je předmětem původního řízení, zkoumat, zda povinnosti veřejné služby, které byly uloženy společnosti Altmark Trans, vyplývají jasně z vnitrostátní právní úpravy nebo z licencí dotčených v původním řízení.

90. Zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musejí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem, aby se zabránilo tomu, že toto vyrovnání přinese hospodářské zvýhodnění, jež může upřednostnit podnik-příjemce ve vztahu ke konkurenčním podnikům.

91. Stejně tak vyrovnání poskytnuté členským státem za ztráty vzniklé podniku, aniž by byly předem stanoveny parametry takového vyrovnání, po jehož poskytnutí se ukáže, že provozování určitých služeb v rámci plnění povinností veřejné služby nebylo hospodářsky životaschopné, představuje finanční zásah spadající pod pojem „státní podpora“ ve smyslu čl. 92 odst. 1 Smlouvy.

92. Zatřetí, vyrovnání nemůže přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností. Dodržení této podmínky je nezbytné k zaručení toho, aby podniku-příjemci nebyla udělena žádná výhoda, která narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž tím, že posiluje soutěžní postavení tohoto podniku.

93. Začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

94. Jak vyplývá z předcházejících úvah, jestliže veřejné dotace poskytnuté podnikům, které jsou výslovně pověřeny plněním povinností veřejné služby, aby kompenzovaly náklady vynaložené na plnění uvedených povinností, odpovídají podmínkám uvedeným v bodech 89 až 93 tohoto rozsudku, nespádají takové dotace do působnosti čl. 92 odst. 1 Smlouvy. Naopak státní zásah, který nesplňuje jednu nebo více uvedených podmínek, musí být považován za státní podporu ve smyslu tohoto ustanovení.

95. Na první část předběžné otázky je tedy třeba odpovědět tak, že podmínka uplatnění čl. 92 odst. 1 Smlouvy, podle níž musí být podpora způsobilá ovlivnit obchod mezi členskými státy, nezávisí na místní či regionální povaze poskytovaných dopravních služeb nebo na významu dotčené oblasti činnosti.

Nicméně veřejné dotace, které mají umožnit provozování pravidelných městských, příměstských nebo regionálních dopravních služeb, nespádají do působnosti tohoto ustanovení, mají-li se takové dotace pokládat za vyrovnání představující protihodnotu plnění uskutečněných podniky-příjemci za

účelem plnění povinností veřejné služby. Pro účely použití tohoto kritéria je na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda byly splněny všechny následující podmínky:

- zaprvé, podnik-příjemce byl skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti byly jasně definovány;
- zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, byly předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem;
- zatřetí, vyrovnání nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění povinností veřejné služby se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností;
- začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky, byla úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.“

Rozsudek ve věci Altmark (C-208/00) je zde zmíněn proto, že byl v době svého vydání v roce 2003 klíčovým judikátem, který byl významný zejména pro samotné definování pojmů pro využívání státní podpory pro objednatele a poskytovatele veřejných služeb. Stěžejní částí bylo určení, zda poskytování podpory pro vyrovnání ztráty veřejné služby z veřejných prostředků představuje veřejnou podporu.

1.2. Konzultace

Zhotovitel průběžně svá zjištění konzultoval s MD ČR a dopravci ze sekce autobusové dopravy sdružení ČESMAD BOHEMIA a výstupy z jednání zpracoval do metodiky.

1.3. Shrnutí

Zhotovitel považuje podmínky pro stanovení výše kompenzace stanovené kompenzační vyhláškou za transparentní a objektivní. Za problematické se považuje její používání v praxi. Proto je nutné uvažovat o jejím dalším zpřesnění. Vzhledem k závažnosti uvedeného tématu je nutno problematice stanovení kompenzace věnovat trvalou pozornost a zabývat se jí komplexně a systematicky i v budoucím období.

Zhotovitel nenavrhuje žádnou změnu legislativních předpisů, upravujících problematiku maximální výše kompenzace. K odstranění případných nepřesností a problematických oblastí doporučuje použít formu nelegislativní úpravy pomocí metodických postupů a doporučení uvedených v této zprávě.

Ačkoliv předmětem této metodiky není zasahovat do platné legislativy, je nutné konstatovat, že z připomínkových míst vyplynuly smysluplné podněty navrhuující částečnou úpravu legislativy,

kterými by se měl zadavatel dále zabývat. Zejména se jedná o návrhy úpravy znění kompenzační vyhlášky. Na připomínkových jednáních padly tyto podněty:

1) V rámci vyhlášky Ministerstva dopravy č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace je vhodné prověřit, zda by omezení osobních nákladů v účtové skupině 52 nebo jejich výši měl mít možnost stanovit objednatel ve smlouvě.

Návrh upraveného znění §4 odst. 2 vyhlášky 296/2010 Sb.: *(2) Ve smlouvě o veřejných službách lze sjednat, že náklady uvedené v odstavci 1 písm. b) až i) a náklady na propagaci vlastních služeb provozovaných na základě smlouvy o veřejných službách nebudou zahrnuty do výchozích a skutečných nákladů, nebo budou zahrnuty v jiném rozsahu.*

2) Problematika stanovení maximální míry výnosu na kapitál:

a) Prověření právního stavu věci – jedna z připomínek k připravované Metodice postupu pro stanovení maximální výše kompenzace v návaznosti na vyhlášku č. 296/2010 Sb. namítá, že je podle §7 této vyhlášky znevýhodněno pořízení vozidel formou leasingu oproti pořízení investic z vlastních zdrojů nebo na úvěr. Příčinou je skutečnost, že výpočet maximálního čistého příjmu z kapitálu se počítá z hodnoty provozních aktiv, do kterých se majetek pořizovaný formou leasingu podle účetních pravidel nezapočítává. Autor připomínky navrhuje, aby do vzorce pro výpočet maximálního čistého výnosu na kapitál byla zařazena i celá hodnota pořízení vozidel na leasing, nejen první mimořádná splátka.

Při řešení této otázky vycházíme z nařízení č. 1370/2007 ES, § 6, odst. (4):

„Přiměřeným ziskem“ se rozumí míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě a která musí zohledňovat riziko nebo neexistenci rizika pro provozovatele veřejných služeb z důvodu zásahu orgánu veřejné správy.

Vyhláška č. 296/2010 Sb. popisuje maximální dovolenou míru návratnosti kapitálu v § 7:

Maximální dovolená míra výnosu na kapitál

(1) Maximální dovolená míra výnosu na kapitál je 7,5 % ročně z provozních aktiv vymezených v § 6.

(2) Podíl čistého příjmu k provozním aktivům stanoví smlouva o veřejných službách tak, aby nepřesáhl maximální dovolenou míru výnosu na kapitál.

Tomu lze rozumět tak, že kapitál investovaný do vozidel veřejné dopravy, odbavovacího zařízení, informační techniky a dalšího investičního majetku, který je potřebný pro plnění příslušné zakázky, má být vrácen zpět zvýšený o přiměřený zisk. Z toho vyplývá, že příjemcem tohoto přiměřeného zisku by měl být ten, jehož peníze byly investovány.

Varianty pořízení investic:

1. Vlastní investice dopravce znamená, že aktiva tvoří majetek pořízený z vlastního kapitálu dopravce. Zadavatel uhradí v souvislosti s pořízením těchto aktiv odpisy jako součást nákladové části ceny dopravního výkonu a čistý příjem max. 7,5 % z provozních aktiv.
2. Pořízení investičního majetku s využitím úvěru znamená, že zadavatel uhradí dopravci v rámci nákladové části ceny dopravního výkonu odpisy a úroky z úvěru (úroky jsou výnosem z kapitálu, i když třetí osoby, většinou banky, které dopravce vykáže ve výchozím finančním modelu a následně ve výkazu skutečných nákladů a výnosů v ř. 13 Ostatní přímé náklady). K tomu uhradí ještě čistý příjem max. 7,5%. Tato varianta je pro objednatele (zadavatele) dražší než předchozí, o zaplacené úroky.
3. Při pořízení s využitím finančního leasingu znamená, že zadavatel uhradí leasingové splátky (hodnota je srovnatelná s odpisy + úroky z příslušného úvěru) + Čistý příjem z provozních aktiv, kde bude zaúčtována jen akontace (čili vlastní kapitál).

Způsob pořízení investice	Náklady zadavatele		
	Odpisy nebo leasingové splátky jako součást nákladů	Úroky zaúčtované v nákladech	Čistý příjem max. 7,5 % (zisk)
Vlastní zdroje	ANO	NE	ANO
Úvěr	ANO	ANO	ANO
Leasing	ANO	ANO (leasingová marže)	jen z první splátky

Vzhledem k tomu, že jsme při zpracování připomínek dopravců k návrhu Metodiky postupu pro stanovení maximální výše kompenzace v návaznosti na vyhlášku č. 296/2010 Sb. zjistili možnou nesrovnalost mezi Nařízením č. 1370/2007 ES a uvedenou vyhláškou v otázce stanovení výše přiměřeného zisku, navrhujeme prověřit právní stav věci a podle závěrů provedeného šetření navrhnout případnou změnu formulace maximální míry výnosu na kapitál v § 7 Vyhlášky. Je proto žádoucí prověřit vztah míry čistého příjmu k nákladům na investiční kapitál, tzn. účtování úroků z cizího kapitálu investovaného do majetku použitého k plnění zakázky a zároveň výpočet míry čistého příjmu z aktiv, která tvoří investiční majetek pořízený s využitím úvěru (cizího kapitálu). Tato varianta se porovná s pořízením investic z vlastních zdrojů dopravce a s pořízením na leasing.

b) Prověření reálnosti hodnoty míry maximálního výnosu na kapitál – další z připomínek upozorňuje na fakt, že maximální dovolená míra výnosu na kapitál ve výši 7,5 % je stanovena pod běžnou tržní úrovní. Arriva uvádí, že standardní tržní míra, například v bankovním sektoru, činí 12 % - 13 %, což je výrazně výše, než stanoví vyhláška.

Jestliže bude dovolená míra výnosu na kapitál počítána z vlastního kapitálu dopravce, pak jsou to zdroje investorů, vlastníků firmy. Z realizovaného zisku musí firmy zaplatit nejprve daň z příjmu právnických osob, takže jim v nejlepším případě zbyde 6 % z investice. Ty nemůže vyplatit vlastníkům (investorům) celé, ale musí ponechat na fondech ze zisku minimálně tolik, aby byla pokryta inflace a nárůst aktuální pořizovací ceny původních aktiv, jinak by firma po odepsání vozidel a ostatních investic nemohla zajistit obnovu nutnou pro pokračování činnosti. Vzhledem k vyšším hodnotám inflace v posledním období a vzhledem k tomu, že růst inflace lze očekávat i v dalších letech, bude se zájem investorů obracet k činnostem, které zajistí takový výnos na kapitál, aby zajistil reálný zisk, tj. včetně pokrytí inflace.

V současné době je k investicím ve velkém rozsahu používán cizí kapitál zejména ve formě úvěrů. Ačkoliv zisky dopravců jsou vzhledem k obratu nízké, obvyklý zisk posuzovaný k vlastním investicím může být zásadně odlišný a bylo by žádoucí v této věci provést šetření, aby bylo možné odpovědět na otázku formulovanou v Nařízení 1370, tzn. **Jaká je míra návratnosti kapitálu, která je běžná v odvětví v daném členském státě.**

[Např. Arriva Střední Čechy v r. 2016 vykazuje provozní aktiva ve výši 104 182 (jen hodnota dlouhodobého majetku) a výsledek hospodaření 37 080 mil Kč, což je míra výnosu na kapitál 36 %, Arriva Východní Čechy vykazuje provozní aktiva ve výši 252 262 mil Kč a výsledek hospodaření 18 938 tis. Kč, což je výnos na kapitál 7,5 % . (Zdroj: www.justice.cz)]

Při této příležitosti tedy navrhuje prověřit reálnost míry maximální výnosu na kapitál uvedeného ve vyhlášce vzhledem k aktuálnímu stavu ekonomiky.

2. Výchozí finanční model

Výchozí finanční model je předpokládaný rozpočet nákladů, výnosů, čistého příjmu a předpokládané kompenzace za sjednané období. Obsah rozpočtu po položkách pro veřejnou linkovou dopravu je určen Přílohou č. 2 kompenzační vyhlášky.¹ Obsah rozpočtu po položkách pro veřejnou drážní dopravu je určen Přílohou č. 1 kompenzační vyhlášky.

Zákon o účetnictví prostřednictvím prováděcí vyhlášky určuje pouze tzv. Směrnou účtovou osnovu (viz Příloha č. 4 vyhlášky č. 500/2002 Sb., kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, pro účetní jednotky, které jsou podnikateli účtujícími v soustavě podvojného účetnictví), která stanoví závazně pouze účtové skupiny jednotlivých účtových tříd. Stejně tak s účtovými skupinami jednotlivých účetních tříd pracují **České účetní standardy**, které jsou zveřejňovány ve Finančním zpravodaji vydávaném Ministerstvem financí ČR, kde jsou také často aktualizovány. Každý podnikatelský subjekt vydává vnitřním účetním předpisem svou účetní osnovu a čísla účtů (syntetických i analytických) jsou obvykle rozdílná. Proto je v předkládaném materiálu uvedeno vždy číslo účtu (bez analytického rozlišení), které je obvykle pro daný náklad/výnos používáno.

Finanční model sestavovaný podle kompenzační vyhlášky před zahájením provozu veřejné dopravy a výkaz skutečných nákladů a výnosů, kterým dopravce vyúčtovává skutečně provedené činnosti, má odlišnou strukturu od účetních výkazů. Vztah mezi účty účtové osnovy v účetnictví dopravce a položkami výkazu finančního modelu popisují Přílohy 3 a 5 – 8 této metodiky. V tabulkách, které jsou v nich obsaženy, jsou použity též položky, které se při sestavování finančního modelu neuplatní, protože nejsou v té době známy a nelze je ani předpokládat, např. škody způsobené provozem dopravy, ale budou použity při vykazování skutečných nákladů a výnosů.

Pro sestavování finančního modelu platí, že veškeré předpokládané náklady je možné zahrnout pouze v případě, že souvisejí se zajišťováním dopravní obslužnosti v rozsahu a kvalitě, ve kterém si objednatel službu objednává. Činnosti, které nejsou nezbytné pro zajištění dopravního výkonu nebo s ním přímo nesouvisí (provoz autobusových nádraží, prodej občerstvení ve vlacích) jsou účtovány ve všech nákladových i výnosových položkách odděleně a nevstupují do výchozího finančního modelu, pokud nejsou tyto činnosti sjednány smlouvou s objednatelem dopravy.

¹ Poznámka: Tento návrh se snaží z důvodu kontinuity statistických dat zachovat v co možná největší míře shodu obsahu jednotlivých nákladových položek s Metodickým pokynem ke zpracování čtvrtletního výkazu o činnosti dopravců autobusové dopravy Dop. (MD) 2-04. Dopravci provozující městskou autobusovou dopravu tento výkaz nevyplňují. Tento výkaz plní zejména statistickou funkci a nemusí mít přímou vazbu s výkazem skutečných nákladů a výnosů.

Objednatel se zavazuje uhradit maximální výši kompenzace pouze za ty úseky dopravy, které si objednal. Vycházíme ze zákona 89/2012 Sb., občanský zákoník, Část čtvrtá, Hlava I, Díl 2, Smlouva, zejména § 1724. Objednatel tedy platí tu část údržby vozidel, část mezd zaměstnanců dopravce a část dalších nákladů, které souvisí s objednanou službou. Může existovat takový druh veřejných služeb v přepravě cestujících, kde:

„Příjmy, které přímo nebo nepřímo souvisejí s poskytováním veřejné služby, jako jsou například příjmy z prodeje jízdenek nebo z prodeje jídel a nápojů, musí být odečteny od nákladů, pro něž se žádá o kompenzaci.“ [nařízení č. 1370, bod 2.4.2]

Výkladová pravidla k nařízení č. 1370 dále upřesňují tuto problematiku následovně:

„Provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle smlouvy o veřejné službě dopravním podnikem, který je zapojen rovněž do jiných obchodních činností, může vést ke kladným ziskům vzniklým v rámci sítě. Provozovatel může například zvýšit počet svých zákazníků tím, že poskytuje dopravní služby v určité síti v rámci smlouvy o veřejné službě, která je napojena na jiné trasy provozované za obchodních podmínek. Komise vítá síťové účinky, jako například účinky plynoucí z prodeje kombinovaných jízdenek a z vytváření kombinovaných jízdních řádů, za předpokladu, že slouží ku prospěchu cestujících. Komise je si rovněž vědoma praktických problémů při kvantifikaci těchto potenciálních síťových účinků. Nicméně v souladu s přílohou B nařízení (ES) č. 1370/2007 musí být všechny kvantifikovatelné finanční výhody odečteny od nákladů, pro něž se žádá o kompenzaci.“ [nařízení č. 1370, bod 2.4.2]

Dílčí shrnutí:

Z výše uvedeného vyplývá, že pokud jsou splněny následující podmínky:

- dopravce poskytuje služby nad rámec objednávky,
- dopravce provozuje dopravu v síti nad rámec veřejné služby,
- tyto činnosti generují kladný zisk,

pak musí dopravce všechny kvantifikovatelné finanční výhody odečíst od nákladů, pro něž se žádá o kompenzaci.

2.1. Metodika postupu sestavení výchozího finančního modelu

Účelem této metodiky je definování základních pravidel pro sestavení výchozího finančního modelu a výchozího modelu provozních aktiv ve vztahu ke konkrétnímu rozsahu veřejných služeb v přepravě cestujících, které budou uzavřeny na základě přímého zadání. Postup sestavení výchozího finančního modelu koresponduje s pravidly pro sestavení skutečného modelu provozních aktiv a respektuje zásady vedení účetnictví v obecné rovině. Dopravce vždy vede účetnictví podvojně (až na výjimky), ale lze předpokládat, že struktura, především organizační, je u jednotlivých dopravců zcela odlišná). Podrobné nastavení metodiky výchozího finančního modelu je uvedeno v Přílohách 2 - 8 této metodiky.

Při sestavení finančního modelu použije účetní jednotka jako základ pro kalkulaci jednotlivých nákladových položek výsledky posledního uzavřeného účetního období (roku) a tyto hodnoty upraví o známé hodnoty změn aktuálního období a očekávané nebo plánované změny období, pro které

finanční model sestavuje. V případě potřeby je možné finanční model doplnit dle § 3 odst. (2) vyhlášky č. 296/2010 Sb.

2.1.1. Náklady a výnosy, které nesmí být zahrnuty do výchozího finančního modelu veřejné dopravy

Pro dosažení uznatelných nákladů je nutné splnit několik kritérií kumulativně:

1. Výchozí finanční modely nesmí podle kompenzační vyhlášky a zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmu v platném znění ani v jedné kategorii oceňování obsahovat níže vypsane náklady a
2. Náklad musí vyplývat z dodržení podmínek právních předpisů, jejichž dodržení je nutné pro provozování předmětných veřejných služeb (například náklady na schválení vozidel, jejich vybavení předepsaným zařízením vyplývajícím z právních předpisů), nebo vyplývat ze smlouvy o veřejných službách (například požaduje-li objednatel klimatizaci, tedy odpisy klimatizovaného vozu jsou uznatelným nákladem, ale není možné účtovat neobjednané položky).

Neuznatelné náklady a výnosy:

Účtová skupina 50 – Spotřebované nákupy

- Spotřeba reklamních a propagačních předmětů (nad 500,- Kč) – 501xxx
- Spotřeba potravin a nápojů poskytnutých zaměstnancům nad rámec právních předpisů 501xxx
- Spotřeba materiálu daňově neuznatelného 501xxx²
- Pořizovací cena prodaného zboží 504xxx
- Tento náklad je možné uvádět pouze v případě, že si objednavatel službu prodeje zboží objedná (občerstvení, prodej jízdních řádů, apod.)
- Deriváty (zajištění nákupní ceny energií – rozhodnutí podnikatele, nelze uplatnit ani nákladově ani výnosově) 506xxx-509xxx

Účtová skupina 51 – Služby

- Cestovné tuzemské nadlimitní (nad rámec právních předpisů) 512xxx
- Cestovné zahraniční (předpoklad sestavování finančního modelu pro vnitrostátní přepravu cestujících) 512xxx s výjimkou úseku, kde provozování drážní dopravy přes území jiného státu je nezbytné pro plnění smlouvy.
- Náklady na reprezentaci 513xxx
- Odborný rozvoj a rekvalifikace zaměstnanců nesouvisející s předmětem činnosti zaměstnavatele 518xxx

² Pokud není náklad uznatelný daňově, pak není nutný k udržení a zajištění příjmů a nebude tedy nezbytný pro plnění zakázky.

- Ostatní služby daňově neuznatelné 518xxx

Účtová skupina 52 – Osobní náklady

- Mzdové náklady daňově neuznatelné 521xxx
- Odměny statutárních orgánů nad rámec povolený kompenzační vyhláškou, tj. nad šestinásobek průměrné měsíční mzdy k měsíci prosinci vyhlášené ČSÚ pro každého člena orgánu 523xxx
- Sociální a zdravotní pojištění daňově neuznatelné (souvisí s předcházejícími mzdovými náklady a odměnami statutárních orgánů) 524xxx
- Ostatní sociální pojištění nad rámec právních předpisů 528xxx

Účtová skupina 53 – Daně a poplatky

- Daň darovací 538xxx
- Přírážky k základním sazbám a poplatkům za znečištění ovzduší a za vypouštění odpadních vod 538xxx
- Daň z příjmů placená v zahraničí 538xxx

Účtová skupina 54 – Jiné provozní náklady

- Zůstatková cena prodaného dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku
- Prodaný materiál 541xxx
- Dary 543xxx
- Ostatní pokuty a penále 545xxx
- Odpis nedobytných pohledávek nesouvisejících se zajištěním Smlouvy o přepravě cestujících 546xxx
- Zmařené investice 548xxx – pokud nezpůsobil objednatel a je smluvně dohodnuto
- Pojistné, které nesouvisí s předmětem činnosti a zajištěním Smlouvy o přepravě cestujících 548xxx
- Členské příspěvky organizacím, jejichž členství není vyžadováno zákonem, případně objednatelem 548xxx
- Manka 549xxx
- Škody způsobené dopravcem 549xxx

Účtová skupina 55 - Odpisy, rezervy, komplexní náklady příštích období a opravné položky v provozní oblasti

- Tvorba a zúčtování rezerv podle účetních předpisů 554xxx
- Tvorba a zúčtování opravných položek k pohledávkám nesouvisejícím se zajištěním Smlouvy o přepravě cestujících 558xxx

Účtová skupina 56 - Finanční náklady

- Prodané cenné papíry a vklady 561xxx
- Kurzové ztráty 563xxx
- Manka a škody na finančním majetku 569xxx

Účtová skupina 57 - Rezervy a opravné položky ve finanční oblasti

- Vyloučena celá skupina 57

Účtová skupina 58 - Změna stavu zásob vlastní činnosti a aktivace

- Náklady spojené se změnou účetní metody (majetek, zásoby) 581xxx
- Oprava nákladů/výnosů minulých období 588xxx

Účtová skupina 59 - Daně z příjmů, převodové účty a rezerva na daň z příjmů

- Vyloučena celá skupina 59 kromě daní, jež jsou oprávněným nákladem

Účtová skupina 60 - Tržby za vlastní výkony a zboží

- Tržby z prodeje služeb nesouvisejících se zajištěním Smlouvy o přepravě cestujících 602xxx
- Tržby z prodeje zboží nesouvisejícího se zajištěním Smlouvy o přepravě cestujících 604xxx
- Výnos se uvádí v případě, že si objednavatel službu prodeje zboží objedná (občerstvení, prodej jízdních řádů, apod.), a to ve výši, která souvisí s nákladem uvedeným na účtu 504xxx – viz nákladové účty
- Tržby z jízdného nesouvisejícího se zajištěním Smlouvy o přepravě cestujících (např. nostalgické/zvláštní vlaky) 602xxx
- Tržby z ostatní přepravy 602xxx

Účtová skupina 64 - Jiné provozní výnosy

- Tržby z prodeje dlouhodobého hmotného a nehmotného majetku 641xxx
- Tržby z prodeje materiálu 642xxx
- Pokuty a úroky z prodlení 644xxx
- Náhrady za manka a škody 648xxx
- Ostatní provozní výnosy nesouvisející se zajištěním Smlouvy o přepravě cestujících 648xxx

Účtová skupina 66 - Finanční výnosy

- Tržby z prodeje cenných papírů a vkladů 661xxx
- Kurzové zisky 663xxx
- Výnosy z dlouhodobého a krátkodobého finančního majetku 665xxx, 666xxx

Účtová skupina 69 - Převodové účty

- Vyloučena celá skupina 69

Účtové třídy 8 a 9 - Vnitropodnikové účetnictví

- Vyloučeny vnitropodnikové účty, jejichž náplň je ekvivalentem externích nákladů a výnosů

Pokud si objednatel objedná službu spojenou s některou z výše uvedených položek z oblasti nákladů, je přípustné ji do výkazu výchozího finančního modelu uvést.

Účetní jednotka – podnikatelský subjekt dopravce – zahrnuje do nákladů a výnosů výchozího finančního modelu předpokládanou výši nákladů a výnosů ve stálých cenách pro celou dobu sjednávaného závazku. Je účelné, aby uzavíraná Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících obsahovala pravidla pro změny položek nákladů, tržeb a výnosů v čase. Výchozí finanční model může obsahovat náklady a výnosy uvedené v kapitole 2.1.1. jen za předpokladu, že si je objednatel objedná. Tyto náklady a výnosy jsou uváděny ve struktuře, která je v souladu s postupy pro vedení účetnictví podle **Českých účetních standardů**, jež jsou zveřejňovány ve Finančním zpravodaji vydávaném Ministerstvem financí ČR, a odpovídá pravidlům sestavení výkazu skutečných nákladů a výnosů. Základní metodická pravidla pro sestavení výkazů skutečných nákladů a výnosů jsou uvedena v kapitole 6 pro veřejnou drážní dopravu a v kapitole 7 pro veřejnou linkovou dopravu.

2.1.2. Shrnutí

V úvodu kapitoly je zdůrazněno, že objednatel platí dopravci kompenzaci POUZE za služby, které si objednal.

Obsah výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou a drážní osobní dopravu určují Přílohy č. 1 a 2 kompenzační vyhlášky.

Metodika definuje základní pravidla pro sestavování výchozího finančního modelu, přičemž postup jeho sestavení koresponduje s pravidly pro sestavení Skutečného modelu provozních aktiv a respektuje zásady vedení účetnictví v obecné rovině.

V této kapitole byly rovněž definovány okruhy skupiny nákladů a výnosů, které do výchozího finančního modelu a výkazu skutečných nákladů a výnosů veřejné dopravy mohou být zahrnuty jen za předpokladu, že si je objednatel objedná.

V následující kapitole 3 jsou dále definovány základní okruhy nákladů VDD, které jsou spojené s drážními vozidly, odbavením cestujících ve vlaku, odbavením cestujících ve stanicích a zajištěním ostatních činností přímo souvisejících se zajištěním VDD.

3. Výchozí finanční model – veřejná drážní doprava

Položky výchozího finančního modelu obsahuje Příloha č. 1 kompenzační vyhlášky. Formulář dle uvedené vyhlášky je uveden v Příloze 4 této metodiky. Obsah jednotlivých položek uvádějí Přílohy 5 – 8 této metodiky.

VDD zahrnuje činnosti, které v různé míře ovlivňují sestavení výchozího finančního modelu. Základní zásadou je stanovení jednotlivých oblastí zajištění VDD a stanovení výkonového ukazatele jednotlivých nákladových a výnosových účetních druhů, které nejlépe vystihují vztah nákladového/výnosového druhu ve vztahu k jízdě vlaku. Popisovaný výchozí finanční model pro veřejnou drážní dopravu na dráhách celostátních a regionálních je použitelný rovněž pro dráhy tramvajové, trolejbusové nebo lanové.

Základní okruhy nákladů VDD jsou spojené s těmito činnostmi:

a) Drážní vozidla

V této části sestavování výchozího finančního modelu se uvádí náklady spojené s drážními vozidly včetně nákladů na zařízení pro opravy a údržbu kolejových vozidel

b) Odbavení cestujících ve vlaku

V této části sestavování výchozího finančního modelu se uvádí náklady spojené s odbavením cestujících ve vlaku, tj. náklady, které souvisejí s vlakovým doprovodem (vlakvedoucí, průvodčí), ale i se zázemím tohoto personálu, např. náklady na nocležny (přechodná ubytování zaměstnanců), odpočinkové místnosti apod. určené pro vlakový personál

c) Odbavení cestujících ve stanicích

V této části sestavování výchozího finančního modelu se uvádí náklady spojené s odbavením cestujících ve stanicích, tj. náklady, které souvisejí s činností pokladen, informačních kanceláří, technickým vybavením a staničním personálem, ale i se zázemím tohoto personálu, např., odpočinkové a technické místnosti apod.

d) Ostatní činnosti přímo související se zajištěním VDD

V této části sestavování výchozího finančního modelu se uvádí náklady spojené s činnostmi, které přímo souvisejí se zajištěním veřejných služeb v přepravě cestujících, jako je např. softwarová podpora systémů sloužících k odbavení cestujících (např. e-shop), včetně mzdových nákladů příslušných zaměstnanců, propagace a reklama související se zajištěním VDD apod.

Dopravce předkládá výchozí finanční model v součtu za všechny činnosti VDD, výše uvedená metodika je podkladem pro jeho řádné sestavení. Předmětem případné finanční kontroly je pak oprávněnost nákladů, postup dopravce při výpočtu hodnot uvedených ve výkazu skutečných nákladů a výnosů a shoda vstupů s hodnotami uvedenými v účetnictví.

Věcný obsah výchozího finančního modelu je podrobněji (ne však vyčerpávajícím způsobem) uveden v přílohách této metodiky v následujícím členění:

- A. **Drážní vozidla** – Příloha 5
- B. **Odbavení cestujících ve vlaku** – Příloha 6
- C. **Odbavení cestujících ve stanicích** – Příloha 7
- D. **Ostatní činnosti související se zajištěním veřejné drážní dopravy** – Příloha 8

4. Výchozí finanční model – veřejná linková doprava

Položky výchozího finančního modelu obsahuje Příloha č. 2 kompenzační vyhlášky. Formulář dle uvedené vyhlášky je uveden v Příloze 2 této metodiky. Obsah jednotlivých položek uvádí Příloha 3 této metodiky.

5. Výchozí model provozních aktiv

Se sestavením výchozího finančního modelu v úplném rozsahu je nezbytné současně sestavit i výchozí model provozních aktiv. Do výchozího modelu provozních aktiv se **zahrnuje zásadně dlouhodobý majetek nebo jeho poměrná část, která je využívána pro konkrétní zajištění veřejné služby, jejíž rozsah plnění je vymezen Smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících.**

Hodnota provozních aktiv se pro každé období stanoví ve výši zůstatkové (účetní) ceny, vykázané ke konci bezprostředně předcházejícího účetního období, tzn. pro výchozí model provozních aktiv sestavovaný pro rok 2019, se uvede zůstatková hodnota (nebo poměrná část) za účetní období roku 2017. V odůvodněných případech je možné rozdělit období platnosti jízdního řádu na dvě provozní období (např. pro GVD 2018/2019 je jedno období v roce kalendářním 2018 a druhé v roce kalendářním 2019). Potom se pro výchozí model provozních aktiv sestavovaný pro období od 1. 1. 2019 – 14. 12. 2019 použije zůstatková hodnota k 31. 12. 2018. Výchozí model provozních aktiv musí zahrnovat všechny předpoklady známé v době uzavření smlouvy.

Věcný obsah **výchozího modelu provozních aktiv (veřejná linková doprava)** je uveden v Příloze 9 této metodiky.

Věcný obsah **výchozího modelu provozních aktiv (veřejná drážní doprava)** je uveden v Příloze 10 této metodiky.

6. Výkaz skutečných nákladů a výnosů – veřejná drážní doprava

Výkaz skutečných nákladů a výnosů je sestavován vždy na základě vedeného účetnictví (následně podrobeného zákonnému auditu, kterému podléhá účetnictví všech dopravců) za příslušné účetní období a za dobu platnosti jízdního řádu (GVD) v závislosti na podmínkách výkaznictví konkrétní Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Veřejná drážní doprava je obvykle sjednávána konkrétním objednatelem na konkrétní výkony (rozsah vlkm) na konkrétním území. V praxi to však znamená, že v rámci konkrétní objednávky nemohou být jednoznačně některá vozidla přiřazena konkrétní smlouvě, protože obsluhují více objednatelů. Typická je veřejná drážní doprava provozovaná mezi jednotlivými vyššími územně samosprávnými celky, kdy každý tento celek objednává dopravu na svém území, nebo často může být jedním vlakem (vozidlem) obsluhováno více územně samosprávných celků. Veřejná drážní doprava má natolik specifické parametry, že není možné stanovit jeden konkrétní ukazatel (např. vlkm) pro rozdělení nákladu mezi více objednavatelů. Proto je naprosto nezbytné, aby už v rámci vedeného účetnictví byly účetní jednotkou – podnikatelským subjektem dopravce – přijaty takové metody účtování, které zaručí řádné sestavení výkazu skutečných nákladů a výnosů, a to odděleně ve vztahu ke konkrétní Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících. Způsob vykazování při sestavování výkazu skutečných nákladů a výnosů veřejné drážní dopravy a výkazu provozních aktiv je shodný se způsobem vykazování při sestavení výchozího finančního modelu veřejné drážní dopravy a výchozího modelu provozních aktiv a je uveden v přílohách této zprávy. Při sestavování výkazu skutečných provozních aktiv se postupuje stejným způsobem jako v kapitole 5 této metodiky.

Obecné zásady

Výše uvedené přehledy nákladových typů **nejsou úplným výčtem možných nákladů souvisejících s jednotlivými činnostmi spojenými s veřejnou drážní dopravou, což ani není cílem této metodiky.** Stejně tak nelze jednoznačně stanovit postupy účtování, protože dopravci mají různé účetní systémy, různá vedení dopravních a přepravních informací, různá propojení jednotlivých skupin informací atd.

Základním principem pro všechny dopravce však je rozdělení okruhu nákladů vztahujících se k určitým činnostem do čtyř základních skupin:

A. činnosti přímo spojené s drážními vozidly

B. činnosti spojené s odbavením cestujících ve stanicích

C. činnosti spojené s odbavením cestujících ve vlacích

D. ostatní činnosti přímo související se zajištěním veřejné drážní dopravy

A. činnosti přímo spojené s drážními vozidly

Náklady uváděné v souvislosti s drážními vozidly přímo souvisí s jejich provozním nasazením (jízdou vlaku). Každý nákladový druh je účetně evidován na konkrétní vozidlo. Pro kalkulaci/vyčíslení skutečných nákladů je nezbytné určit, zda je vozidlo (jednotka) provozována jen pro jeden závazek veřejné služby, nebo je používáno pro více závazků.

V případě více závazků je povinností zajistit takové rozdělení nákladu, které má přímou souvislost jízdy vlaku s konkrétním výkonovým ukazatelem. Pokud je náklad závislý na hmotnosti vlaku (spotřeba), pak je vhodným ukazatelem hrtek (závislost spotřeby na hmotnosti stejně jako u např. osobního vozidla), pokud na čase, pak je vhodným ukazatelem hodina provozu (jízdy) vlaku, atd. Nejvýznamnější nákladové druhy a jejich rozdělení výkonovými ukazateli této skupiny činností jsou uvedeny v Přílohách 5 – 8 této metodiky.

Pro vysvětlení některých nákladových druhů uváděných v této části, které nejsou explicitně jasné a vyjmenované nákladové druhy je nemusí obsahovat pro jejich nižší výši ve srovnání s ostatními náklady, metodika uvádí následující:

- a) Lze konstatovat, že existují kolejová vozidla, která jsou vytápěna (a předtápěna) nezávisle na trakčních nákladech (nejedná se tedy o trakční el. energii, ani o trakční naftu, u elektřiny mohou být navíc v takovémto případě účtovány 2 ceny, jiná pro trakční a jiná pro netrakční energii, u nafty existují vozidla se dvěma nádržemi, kde se sleduje spotřeba každé z nich zvlášť), proto je uvedena tato spotřeba v netrakčních nákladech v ř. 2. Provozem je míněna jízda vlaku, na kterou jsou vynakládány trakční náklady. V ostatních případech nákladů se jedná o netrakční náklady. V případě el. energie je vytápění vozidel samozřejmě součástí trakčních nákladů, v situaci samostatného předtápění je možné i situace s netrakční elektřinou (a tím i jinou cenou za el. energii). V případě dieselových jednotek tomu tak vůbec nemusí být, pokud má vozidlo dvě nádrže, tedy trakční pro jízdu vlaku, netrakční pro vytápění vozidla a každá je účetně samostatně evidována. Proto je nutné toto zachovat.
- b) Samostatnou problematiku tvoří všechny případy, kdy je podnik provozující veřejné služby v přepravě cestujících podle smlouvy o veřejné službě zapojen také do jiných obchodních činností. Pokud v rámci těchto činností dochází ke kladným hospodářským ziskům v rámci sítě, pak musí být všechny kvantifikovatelné finanční výhody odečteny od nákladů, pro něž se žádá o kompenzaci. Příkladem takové situace je například provozování mezinárodní dopravy, kdy vnitrostátní úsek linky je předmětem smlouvy o veřejné službě v dopravě a zahraniční úsek linky je provozován na komerční riziko dopravce, s výjimkou úseků peážní dopravy. Analogický případ může nastat také u vnitrostátní linky, kdy její část je provozována na základě smlouvy o veřejné službě v dopravě a navazující část na komerční riziko dopravce. Dalším příkladem jsou všechny situace, kdy dochází k využití dopravního prostředku v mezinárodní dopravě na zahraničním úseku přepravy, který je provozován podle smlouvy o veřejné službě, hovoříme o tzv. KEVech.
Ve všech uvedených případech musí být splněna podmínka, že dopravce poskytuje dopravní služby v určité síti v rámci smlouvy o veřejné službě, která je napojena na jiné trasy provozované za obchodních podmínek. Dále musí být splněna podmínka, že na části navazující sítě (resp. linky) vznikají kladné hospodářské výsledky. V této problematice platí příslušná ustanovení uvedená v nařízení ES 1370/2007. Jedná se zejména o odst. 2 a 3 přílohy Pravidla pro kompenzaci v případech uvedených v čl. 6 odst. 1.
- c) Dalším příkladem je vybavení vozidla zařízením Wi-fi. Pokud je vozidlo tímto zařízením vybaveno, vstupuje toto zařízení do pořizovací ceny vozidla (zhodnocení) v případě

dovybavování starších vozidel tímto zařízením, případně již je součástí pořizovací ceny vozidla (nová vozidla). Potom se náklad promítá do odpisů spojených s vozidlem. Náklady na provoz zařízení jsou jednoznačně službou poskytovanou správcí mobilních sítí. Účtování je pak rozdílné buď formou zakázky na konkrétní vozy, nebo v případě „hromadné“ fakturace od poskytovatele služeb musí dopravce zajistit alokaci nákladů spojených se službami spojených s provozem Wi-fi pouze do vlaků (vozidel), které jsou Wi-fi vybaveny, rozdělení pak je doporučeným výkonovým ukazatelem vlkm.

B. činnosti spojené s odbavením cestujících ve stanicích

Náklady spojené s odbavením cestujících ve stanicích jsou náklady, které dopravce vynakládá ve stanicích, spojené s odbavením cestujících. Může se jednat o vlastní náklady dopravce, kdy zajišťuje prodej jízdních dokladů sám, nebo náklady účtované externím prodejcem. V prvním případě se jedná o celou škálu nákladových druhů od spotřeby materiálu až po osobní náklady. Pokud dopravce ve stanicích poskytuje i jiné služby, které byly v rámci ZVS objednány, jako např. informační služba apod., pak i tyto náklady jsou účtovány a alokovány v rámci této činnosti. Pokud dopravce zajišťuje prodej externím prodejcem, je náklad vyúčtován formou fakturace externího prodejce a alokace je pak provedena jako u ostatních služeb této nákladové části (doporučený ukazatel místokm). Mohou zde být i náklady účtované externími dodavateli. Např. pokud si objednatel objedná v rámci smlouvy službu zajišťování informací poskytovaných SŽDC ve stanicích – tzv. použití audiovizuálních zařízení (hlášení ve stanicích), které je zpoplatněno na základě uzavřené smlouvy s dopravcem, v tomto případě je možné doporučit výkonový ukazatel vlkm – služba se týká všech vlaků veřejné drážní dopravy bez rozdílu.

C. činnosti spojené s odbavením cestujících ve vlacích

Náklady spojené s odbavením cestujících ve vlacích jsou náklady, které dopravce vynakládá při jízdě vlaku, který obsluhuje vlakový personál, jsou-li jeho služby objednány. Jedná se v převážné většině o náklady osobní, spojené s vlakovým doprovodem, jejich vybavením pro odbavení atd. Zároveň mohou – v případě objednání ze strany objednavatele – být v této části vyúčtovány i náklady spojené s ostatními službami poskytovanými vlakovým personálem, např. náklady (a s tím spojené výnosy) na občerstvení.

D. ostatní činnosti přímo související se zajištěním veřejné drážní dopravy

Ostatními činnostmi přímo souvisejícími s poskytováním veřejné drážní dopravy jsou veškeré činnosti, které jsou poskytovány plošně na celé síti dopravní obslužnosti a nelze je přímo přiřadit jednotlivému ZVS, přestože jsou přímým nákladem spojeným s veřejnou drážní dopravou. Typickým příkladem je služba e-shop nebo webové stránky dopravce (informační systém pro cestující). Dnes se bez poskytování takových služeb dopravce neobejde, velké procento tržeb je realizováno právě cestou e-shopů (stejně jako v jiných oborech podnikání).

6.1. Definování skutečných nákladů a výnosů spojených se zajištěním dopravní obslužnosti

Pro dopravce zajišťující veřejnou drážní dopravu je při vedení účetnictví možné využít metody střediskového účtování, kdy každá činnost spojená s objednaným rozsahem dopravních výkonů bude vedena v samostatném středisku a každé samostatné středisko bude vstupovat do výkazu skutečných nákladů a výnosů. Pokud takový dopravce zajišťuje více smluv o veřejných službách v přepravě cestujících i dopravu mimo předmětné smlouvy, do konkrétního výkazu skutečných nákladů a výnosů příslušným doporučeným výkonovým ukazatelem zahrne konkrétní část nákladů a výnosů vztahující se k této smlouvě.

Všichni dopravci však musí bezpodmínečně účetně oddělit jiné podnikatelské činnosti od činnosti veřejné drážní dopravy. V souladu s vyhláškou tedy dopravce musí ve svém informačním systému zajistit oddělené vedení jednotlivých smluv a vedení komerční dopravy, protože jeden vlak pod stejným číslem nemusí být zcela v ZVS a nemusí být zcela komerční.

Pokud to účetní doklad umožňuje, jsou náklady účtovány podle konkrétního vozidla na zakázku příslušného vozidla, případně jsou zakázky zavedeny na řadu vozidel s respektováním hybridního modelu zpoplatnění spotřeby trakční energie implementovaného Správou železniční dopravní cesty, státní organizace. Např. v případě trakční elektrické energie je faktura od dodavatele v celkové sumární výši, výkonovým ukazatelem pro její alokaci pak lze doporučit hrtkm, protože na hmotnosti vlaku je závislá i spotřeba, stejně jako u silničního vozidla (čím těžší vozidlo – s vyšším nákladem, tím vyšší spotřeba). Mzdové náklady jsou účtovány podle skupin zaměstnanců, např. pro alokování mezd strojvůdců je zvolen výkonový ukazatel zaměstnanecké hodiny lokomotivních čet, protože ve vztahu k vlkm by se nejednalo o adekvátní zatížení konkrétního vlaku tímto nákladem. Pro vlakový doprovod je zvolen výkonový ukazatel zaměstnanecké hodiny vlakového doprovodu. Při jízdě vlaku rychlostí 160 vlkm/hodinu je zcela jistě mzdový náklad strojvůdce na vlkm nižší, než při rychlosti vlaku 60 vlkm/hodinu.

V případech, kdy je účetní doklad možné vázat k určitému rozsahu výkonů (objednateli), je účtován tento náklad na zakázku příslušného objednatele tak, aby jiný objednatel nebyl tímto nákladem zatížen.

Dopravci veřejné drážní dopravy provozují většinou dopravu pro více objednatelů, případně i dopravu mimo smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících (na své podnikatelské riziko). Pro efektivní využití vozidel jich část používají v kombinacích pro všechny objednatele. Pro potřeby správného vykazování je tak nutné přizpůsobit vedení účetnictví. Přímé rozúčtování některých nákladů na konkrétní vozidlo není možné a je nutná kombinace několika faktorů nejen pro správné vykazování veřejné drážní dopravy, ale i pro potřeby sestavení účetní závěrky účetní jednotky, vyhodnocení jednotlivých oblastí, nákladových středisek atd. Dopravce musí zvolit takový způsob evidence nákladů a výnosů, který věrně zobrazí účetní doklady vedené v hlavní knize účetní jednotky, a to buď přímo zaúčtovaným nákladem pro konkrétního objednatele na konkrétní zakázce, nebo rozdělením účetního dokladu doporučeným výkonovým ukazatelem, který je uveden v přílohách této zprávy.

6.2. Použité výkonové ukazatele

Všechny níže uvedené výkonové ukazatele lze použít v kombinaci se zakázkou (nákladového střediska, vozidla, objednatele) na jednotlivé vlaky a úseky drah ve VDD konkrétního objednatele. Pro každý nákladový druh (např. spotřeba materiálu - účty 501xxx, osobní náklady – účty 521xxx, 524xxx) u všech činností VDD byly zvoleny nejvhodnější výkonové ukazatele, které nejlépe vystihují náklady a výnosy vznikající v souvislosti s jednotlivými nákladovými a výnosovými druhy při realizaci závazku veřejné služby.

Vlkm - ukazatel je vhodné použít v převážné většině u tzv. fixních nákladů, které nejsou ovlivněny rozsahem dopravních výkonů, jako jsou např. SW, který není technickým zhodnocením u drážních vozidel, ostraha objektů, náklady na převozy hotovosti atd.

Hrtkm – ukazatel lze použít pro náklady, které jsou závislé na hmotnosti vozidla (vlaku), např. náklady na trakční energii a palivo.

Vozkm – ukazatel, který sleduje proběhy jednotlivých vozidel. Lze použít pro náklady, které jsou odvislé od proběhu vozidla (každého inventárního čísla), pro opravy různých stupňů. Vzhledem k účinnosti Nařízení EU ECM od 1. 1. 2020 je tento ukazatel pro vykazování nákladů spojených s opravami vyšších stupňů nezbytný.

Místokm – ukazatel lze použít pro náklady, které ovlivňuje počet míst ve vlaku. Jedná se o náklady spojené s prodejem jízdních dokladů (vzhledem k tomu, že jízdenka ve VDD není svázána na konkrétní vlak a cestující může využít kterýkoliv vlak na trase provozovaný dopravcem), jako je spotřeba materiálu (papíru pro jízdní doklady), SW, který není technickým zhodnocením u činnosti odbavení cestujících ve vlaku a ve stanicích atd.

Zaměstnanecké hodiny lokomotivních čt – ukazatel lze použít pro náklady, které souvisí s personálním obsazením lokomotivy (strojvůdce), především pro rozalokování osobních nákladů, ostatních sociálních nákladů, nákladů na stejnokroje a ochranné pomůcky, atd.

Zaměstnanecké hodiny vlakového doprovodu - ukazatel lze použít pro náklady, které souvisí s personálním obsazením vlaku (vlakvedoucí, průvodčí), především pro rozalokování osobních nákladů, ostatních sociálních nákladů, nákladů na stejnokroje a ochranné pomůcky, atd.

7. Výkaz skutečných nákladů a výnosů – veřejná linková doprava

Smlouva o veřejných službách je sjednávána mj. ve vztahu ke konkrétnímu rozsahu km ve vymezeném území (určeném linkami, případně spoji). Pokud má dopravce sjednaných více smluv o veřejných službách souběžně nebo provozuje více druhů dopravy (např. autobusovou nepravidelnou, nákladní) nebo zároveň provozuje více činností (např. autolakovnu nebo prodej PHM), pak je nezbytné náklady i výnosy, které nelze jednoznačně určit při jejich vzniku, rozdělit mezi jednotlivé činnosti. Metody a pravidla rozúčtování musí být účetní jednotkou předem stanoveny tak, aby co nejpřesněji odpovídaly skutečnosti.

Pro tyto účely doporučujeme pro zachycení nákladů vztahujících se ke konkrétnímu druhu činnosti využít účtování na střediska (např. přiřadíme-li každému vozidlu veřejné dopravy středisko, můžeme odděleně sledovat některé jeho náklady (pohonné hmoty a energie, opravy, údržbu) i výnosy (např. plnění pojišťoven ze škodních událostí). Doplníme-li tuto informaci o databázi dopravních výkonů jednotlivých vozidel podle realizovaného účelu (veřejná linková doprava pro konkrétní kraj, městská autobusová doprava pro konkrétní město, výkony zajišťující svoz zaměstnanců pro konkrétní firmu atd.), budeme moci k jednotlivým smlouvám o veřejných službách, v souladu s uzavřenými smlouvami, přiřadit poměrnou část příslušných nákladů za každé vozidlo, a každý dopravní výkon vyčíslit v souvisejících nákladech.

Náklady a výnosy, které lze přiřadit v celém rozsahu ke konkrétním smlouvám o veřejných službách, se účtují přímo na příslušné smlouvy o veřejných službách.

Náklady, které nelze přiřadit konkrétnímu vozidlu je nutné přiřadit k jednotlivým smlouvám o veřejných službách podle ukazatele (klíče), který musí být předem stanoven.

Pokud příslušné náklady nebo výnosy jsou výsledkem činností ve veřejné dopravě a nezávisí na kategorii vozidla (hodnotu neovlivňuje spotřeba vozidla, jeho stáří apod.), doporučujeme rozdělit příslušné náklady do jednotlivých smluv o veřejných službách podle počtu realizovaných km. Pokud náklady nebo výnosy jsou výsledkem činnosti, které obsahují i jiné činnosti účetní jednotky (účetní jednotka může provozovat např. i autolakovnu, přičemž účetní audit se týká celé firmy a nelze ho nákladově přiřadit ke konkrétní činnosti), pak doporučujeme zvolit jednotku, která nejvíce odpovídá poměru zátěže, kterou se příslušná činnost na společné činnosti podílí. Vhodným ukazatelem může být počet hodin, které jsou vykazovány jednotlivými činnostmi firmy (započítávají se pouze řidiči u dopravních činností a výkonní pracovníci výroby nebo služeb v ostatních činnostech.) Takovou evidenci obsahují podklady pro výpočet mezd příslušných pracovníků a lze ji proto efektivně použít i prokázat.

7.1. Použité výkonové ukazatele

Všechny použité ukazatele lze použít v kombinaci se smlouvou o veřejné službě (nákladového střediska, vozidla, objednatele) na jednotlivá vozidla nebo na konkrétního objednatele.

Km podle vozidel - náklady, které jsou evidované ve středisku přiřazenému ke konkrétnímu vozidlu podle RZ jsou rozúčtovány v poměru ke skutečně realizovaným km podle uzavřených smluv.

Km – náklady a výnosy, jsou rozúčtovány do smluv o veřejných službách podle dopravního výkonu skutečně realizovaného v rámci jednotlivých smluv o veřejných službách.

Hodiny – náklady a výnosy, jsou rozúčtovány do smluv o veřejných službách podle hodin pracovních výkonů příslušných k jednotlivým smlouvám o veřejných službách.

Pozn. Někteří provozovatelé VLD využívají jednotku vozodny. Tuto jednotku ale nelze využít u všech provozovatelů, proto bylo nutno zvolit obecnější jednotku, tj. hodiny.

Ukazatele bez jednotky – např. počet vjezdů (užití autobusových stání), počet údržeb a oprav, počet nízkopodlažních vozidel, apod. Pokud účetní doklady vztahující se k užití autobusových stání nebo úhradu za použití jiné infrastruktury nelze zaúčtovat přímo do konkrétní smlouvy o veřejných službách, rozúčtují se v poměru k počtu jejich užití pro příslušnou smlouvu o veřejných službách.

7.2. Shrnutí

Pokud dopravce zajišťuje více smluv o veřejných službách souběžně nebo provozuje více druhů dopravy, popř. zároveň provozuje více činností, je nutné náklady i výnosy, které nelze jednoznačně přiřadit při jejich vzniku, rozdělit mezi jednotlivé činnosti.

Metodika pro zachycení nákladů, které se vážou ke konkrétnímu druhu činnosti, doporučuje využít účtování na střediska. Po doplnění dopravních výkonů jednotlivých vozidel podle realizovaného účelu pak lze k jednotlivým smlouvám o veřejných službách, podle uzavřených smluv, přiřadit poměrnou část nákladů za každé vozidlo a každý dopravní výkon tak vyčíslit v souvisejících nákladech.

Náklady a výnosy, které lze přiřadit v celém rozsahu ke konkrétním smlouvám o veřejných službách, se účtují přímo na příslušné smlouvy o veřejných službách.

Náklady, které nelze přiřadit konkrétnímu vozidlu je nutné přiřadit k jednotlivým smlouvám o veřejných službách podle ukazatele (klíče), který musí být předem stanoven.

8. Výkaz provozních aktiv

Výkaz provozních aktiv je shrnut do dvou tabulek zvláště pro veřejnou linkovou dopravu a veřejnou drážní dopravu. V tabulkách jsou stanoveny jednotlivé položky, popisující danou činnost v rámci závazku veřejné služby. Tyto položky jsou složeny zejména ze skupiny dopravních prostředků a ostatního majetku tvořícího základ pro podnikání daného subjektu v rámci naplňování smlouvy o dopravě ve veřejném zájmu. Pokud jsou uvedena provozní aktiva u veřejné linkové dopravy využita i pro jinou činnost, je procento jejich využití určeno poměrem vhodného ukazatele účtovaných k jednotlivým zakázkám (např. procento využití poměru pracovních výkonů v hodinách, nebo procento využití dopravních výkonů, podle textu konkrétní uzavřené smlouvy). U veřejné drážní dopravy se uvede procento zůstatkové hodnoty příslušných aktiv v poměru vhodných výkonových ukazatelů (např. vlkm nebo hodiny) konkrétní smlouvy k celkovým hodnotám vhodných výkonových ukazatelů všech smluv, pro které je konkrétní majetek užíván. Ve veřejné drážní dopravě je však třeba zohlednit specifikum železničního provozu.

Vymezení provozních aktiva pro veřejnou linkovou dopravu je uvedeno v Příloze 9 této metodiky a pro veřejnou drážní dopravu v Příloze 10 této metodiky.

9. Smlouvy o veřejných službách uzavřené na základě přímého zadání

Účelem této kapitoly je určení nadměrné kompenzace definované zejména těmito právními předpisy:

- Nařízením č. 1370,
- Zákonem o veřejných službách,
- Kompenzační vyhláškou.

9.1. Určení nadměrné kompenzace

Pojem kompenzace definuje nařízení č. 1370 v Článku 2 Definice bod g) následovně: „Kompenzací za veřejné služby je jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím.“

Nařízení hovoří o kompenzacích zejména v důvodu č. (27) „Kompenzace poskytovaná příslušnými orgány k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazků veřejné služby musí být vypočítána způsobem vylučujícím její poskytnutí v nadměrné výši. Pokud má příslušný orgán v úmyslu uzavřít smlouvu o veřejných službách bez nabídkového řízení, musí rovněž dodržovat podrobná pravidla zajišťující, že výše kompenzace je přiměřená, a zohledňující požadavek účinnosti a kvality služeb.“ a v důvodu č. (28) „Vhodným zohledněním veškerých účinků plnění závazků veřejné služby na poptávku po veřejných službách v přepravě cestujících ve vzorci pro výpočet uvedeném v příloze mohou příslušný orgán a provozovatel veřejných služeb prokázat, že nedošlo k nadměrnému poskytnutí kompenzací.“

Problematika nadměrné kompenzace je v tomto nařízení upravena také článkem 3 Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla, odst. (2) takto: „...V souladu se zásadami stanovenými v článcích 4 a 6 a v příloze poskytne příslušný orgán provozovatelům veřejných služeb kompenzaci za čisté finanční dopady, pozitivní nebo negativní, na náklady a příjmy, které vznikly při plnění tarifních závazků stanovených v obecných pravidlech způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací...“

Článek 4: Povinný obsah smluv o veřejných službách a obecných pravidel stanovuje v odst. (1) b: „Smlouvy o veřejných službách a obecná pravidla musí ... objektivním a transparentním způsobem předem stanovit ukazatele, na základě kterých se vypočítá platba případné kompenzace ... způsobem, který zabraňuje nadměrnému poskytnutí kompenzací. V případě smluv o veřejných službách neuzavřených v souladu s čl. 5 odst. 1, 3 nebo 3b se tyto ukazatele stanoví takovým způsobem, aby žádná kompenzace nemohla překročit částku nezbytnou pro pokrytí čistého finančního dopadu na náklady a příjmy, které nastaly při plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příjmům provozovatele veřejných služeb získaným z této činnosti a přiměřenému zisku...“

Článek 6 Kompenzace za veřejné služby definuje kompenzace v odst. (1) následovně: „Všechny kompenzace související s obecným pravidlem nebo smlouvou o veřejných službách musí být v souladu s článkem 4, a to bez ohledu na způsob, jakým byla smlouva uzavřena. Jakákoli kompenzace jakékoliv povahy související se smlouvou o veřejných službách podle čl. 5 odst. 1, 3, nebo 3b nebo související s obecným pravidlem musí být rovněž v souladu s ustanoveními uvedenými v příloze.“

Příloha nařízení Pravidla pro kompenzaci v případech uvedených v čl. 6 odst. 1, upřesňuje shora uvedené ustanovení v odst. (3): „Plnění závazku veřejné služby může mít dopad na možné přepravní činnosti provozovatele mimo daný závazek (závazky) veřejné služby. Za účelem zabránit nadměrnému či nedostatečnému vyplácení kompenzací je proto třeba vzít při výpočtu čistého finančního dopadu v úvahu jakékoli vyčíslitelné finanční dopady na dotyčné síť provozovatele.“

Kompenzace ve vztahu ke smlouvě o veřejných službách je definována zákonem o veřejných službách v Hlavě V Kompenzace § 23 odst. (1) stanovuje, že: „Kompenzaci v rozsahu stanoveném ve smlouvě poskytuje objednatel ze svého rozpočtu.“ a odst. (2) upřesňuje povinnosti smluvních stran – tedy dopravce a objednatele následovně:

- dopravce je povinen „před uzavřením smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním podle § 18 předložit objednateli finanční model nákladů, výnosů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy (dále jen "finanční model"),
- objednatel je povinen „na základě finančního modelu zkontrolovat, zda navrhovaná kompenzace není nadměrná.“

Objednatel má možnost v případě pochybností požádat MD ČR podle §23 odst. (3) o stanovisko k „přípustnosti a způsobu zahrnutí nákladů, výnosů či provozních aktiv do finančního modelu a způsobu sestavení finančního modelu.“

Z výše uvedeného vyplývá: Povinnost označit kompenzaci za nadměrnou má podle zákona o veřejných službách objednatel, přičemž má možnost požádat o stanovisko k přípustnosti nákladů požádat MD ČR.

Je však zřejmé, že je ve společném zájmu obou smluvních stran, aby k situaci poskytnutí nadměrné kompenzace nedošlo, protože by se tím dopravce vystavil riziku označení poskytnutí nadměrné kompenzace jako nedovolené veřejné podpory. Případné vrácení nedovolené podpory by mohlo mít výrazný vliv na ekonomickou situaci dopravce. Motivace je tak rozprostřena na obou stranách smluvního vztahu.

Odst. (6) předmětného zákona dále stanoví, že pokud finanční model obsahuje poskytnutí nadměrné kompenzace, „nelze uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. Pokud by přesto byla smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřena, je neplatná.“

Odst. (7) odkazuje při vlastní definici pojmu „nadměrná kompenzace“ i při určení konkrétní výše nadměrné kompenzace na prováděcí předpis, který „stanoví náklady, výnosy a provozní aktiva, které mohou být využity pro sestavení finančního modelu, vymezení čistého příjmu a maximální dovolené míry výnosu na kapitál, způsob, jakým náklady, výnosy a provozní aktiva dopravce prokazuje

objednateli, způsob sestavení finančního modelu, způsob určení nadměrné kompenzace a pravidla pro změny výše kompenzace.“

Dílčí závěr: Zákon o veřejných neurčuje, co vlastně nadměrná kompenzace je, uvádí pouze pojem bez jeho definice.

Prováděcím předpisem je Vyhláška č. 296/2010 Sb., ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Předmětná vyhláška upřesňuje v § 3, že „v případě smlouvy o veřejných službách uzavřené na základě přímého zadání **se jedná o nadměrnou kompenzaci, pokud v kterémkoli roce podle výchozího finančního modelu podíl čistého příjmu k provozním aktivům převyší maximální dovolenou míru výnosu na kapitál** podle § 7.

Maximální dovolenou míru výnosů na kapitál vymezuje § 7 následovně: „**Maximální dovolená míra výnosu na kapitál je 7,5 % ročně z provozních aktiv** vymezených v § 6.“ Přičemž provozními aktivy se podle § 6 rozumí taková aktiva, která jsou uvedena v příloze č. 5 kompenzační vyhlášky ve výchozím modelu provozních aktiv. Další pravidla pro výpočet hodnoty provozních aktiv stanoví § 6.

Na základě § 3 a § 7 kompenzační vyhlášky lze konstatovat, že nadměrná kompenzace nastane v případě, že alespoň v jednom roce trvání smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících je splněna podmínka:

$$\frac{\text{čistý příjem}}{\text{provozní aktiva}} > 0,075 \times \text{provozní aktiva}$$

Pokud ve všech letech trvání smlouvy platí podmínka:

$$\frac{\text{čistý příjem}}{\text{provozní aktiva}} \leq 0,075 \times \text{provozní aktiva}$$

pak se nejedná o nadměrnou kompenzaci.

Závěr:

Dopravce je povinen předložit objednateli finanční model zpracovaný v souladu s přílohou č. 5 výchozí model provozních aktiv dle kompenzační vyhlášky. Objednatel je povinen data z finančního modelu posoudit a v případě, že jsou splněny podmínky pro posouzení kompenzace jako nadměrné, nesmí smlouvu s dopravcem uzavřít, aniž by se vystavil riziku, že smlouva bude neplatná.

9.2. Stanovení podmínek změny výše kompenzace

V kapitole 9.1. této metodiky byly posuzovány skutečnosti, podle nichž lze určit při sjednávání smluvního vztahu mezi objednatelem a dopravcem, zda již od počátku (tedy před uzavřením smluvního vztahu) nenastává situace, kdy by byly naplněny podmínky pro definici nadměrné kompenzace. V průběhu realizace smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, jež je obvykle uzavírána na dobu několika let, však může dojít, a zpravidla k tomu dochází, že skutečná výše nákladů a výnosů se odchýlí od hodnot uvedených ve výchozím finančním modelu a výchozím modelu provozních aktiv. Tato kapitola se zabývá pravidly pro změnu výše kompenzace v případě

přímého zadání. Zabývá se primárně těmi částmi nákladů a výnosů, které mají na výši kompenzace vliv.

Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících v Hlavě V Kompenzace § 23. stanoví v odst. (7), že „pravidla pro změny výše kompenzace“ stanoví prováděcí předpis, jímž je Vyhláška č. 296/2010 Sb., která v § 8 definuje pravidla pro změny výše kompenzace v případě přímého zadání následovně:

(1.) Pokud se skutečné náklady nebo skutečné výnosy odchýlí od výchozích nákladů nebo výchozích výnosů, může dojít ke zvýšení kompenzace, pouze pokud jsou ve smlouvě sjednány podmínky a způsob zvyšování kompenzace a změny nákladů nebo výnosů nemohl dopravce v okamžiku uzavření smlouvy s ohledem na známé skutečnosti předvídat.

Z odstavce (1.) vyplývá:

Vyhláška stanovuje v tomto odstavci podmínky pro zvýšení kompenzace, což je možné jen v případě, že:

- a) zvýšení nákladů a snížení výnosů bylo nepředpokladatelné v době uzavření smlouvy,
- b) byly ve smlouvě sjednány podmínky pro změnu výše kompenzace.

(2.) Pokud smlouva o veřejných službách nestanoví jinak, změna kompenzace z důvodu snížení skutečných nákladů oproti výchozím nákladům nebo zvýšení skutečných výnosů oproti výchozím výnosům zahrnuje vždy polovinu z těchto odchylek.

Z výše uvedeného plyne: Není-li ve smlouvě sjednáno jinak, vyhláška v tomto odstavci připouští snížení výše kompenzace za předpokladu snížení nákladů nebo zvýšení výnosů nebo obojího současně, přičemž změna nákladů a výnosů se započítá jen z 50%.

(3.) Objednatel a dopravce mohou ve smlouvě o veřejných službách určit jednu nebo více částí výchozích nákladů nebo výchozích výnosů ovlivňujících výši kompenzace, která bude v průběhu plnění smlouvy indexována způsobem stanoveným ve smlouvě.

Dílčí závěr:

Vyhláška připouští možnost stanovit výši kompenzace jako variabilní hodnotu závislou na vývoji výše části nákladů a části výnosů nebo i celých nákladů a celých výnosů. Závislost nákladů a výnosů na parametru nebo parametrech musí být stanovena smlouvou.

(4.) Po dobu trvání závazku ze smlouvy nesmí celková roční výše vyplácených kompenzací přesáhnout částku, v jejímž důsledku by podíl čistého příjmu k provozním aktivům převýšil maximální dovolenou míru výnosu na kapitál.

Dílčí závěr:

Způsob úpravy výše kompenzace musí být po celou dobu trvání smlouvy taková, aby v žádném z roků nedošlo k situaci, kdy je dopravci vyplacena nadměrná kompenzace.

9.2.1. Závěr

Platná legislativa umožňuje navýšení kompenzace pouze za předpokladu, že jsou konkrétní podmínky změny výše kompenzace uvedeny ve smlouvě mezi dopravcem a objednatelem, přičemž objednatel má možnost způsob změny kompenzace vztáhnout na definované parametry (indexace). Bez uvedení konkrétních podmínek ve smlouvě není navýšení kompenzace možné.

Snížení výše kompenzace je možné:

- i bez uvedení konkrétních podmínek v souladu s § 23 odst. (2) zákona č. 194/2010 Sb.,
- nebo za podmínek, které objednatel a dopravce sjednají ve smlouvě.

Je nezbytné pamatovat na případ, kdy je při realizaci smlouvy překročen sjednaný nebo kompenzační vyhláškou stanovený přiměřený zisk, pak je dopravce povinen příslušnou část kompenzace vrátit.

Změnu výše kompenzace v průběhu realizace smlouvy mezi dopravcem a objednatelem je třeba chápat jako přirozený logický proces, který vychází z proměnlivého tržního prostředí, změn výše poptávky po přepravě a s tím související změně výše výnosů i nákladů. Předmětem smlouvy je nabídka služby (tj. nabídka přepravní kapacity, resp. nabídka přepravní smlouvy mezi dopravcem a cestujícím), která má řadu substitutů a je významně ovlivňována konkurencí. Např. substitutem železniční dopravy jsou jak jiné druhy veřejné dopravy, tak i doprava individuální. Nejen z uvedených důvodů může být vývoj nákladů a výnosů značně volatilní, proto je klíčové aby objednatel realizoval proces kontroly nadměrné kompenzace jak před uzavřením smlouvy, tak každoročně i v průběhu její realizace.

Objednatel má podle kompenzační vyhlášky možnost výši kompenzace stanovit variabilně – indexovat ji podle jednoho nebo více parametrů, což je sice náročnější na přípravu smlouvy, ale dává objednateli větší jistotu, že kompenzace nebude v průběhu realizace nadměrná a také, že nebude muset přistoupit ke změně výše kompenzace např. podle § 8 odst. (2) kompenzační vyhlášky.

Seznam příloh

Příloha 1 - Definice a zdroje klíčových pojmů

Příloha 2 - Výchozí finanční model – položky – veřejná linková doprava

Příloha 3 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná linková doprava

Příloha 4 - Výchozí finanční model – položky – veřejná drážní doprava

Příloha 5 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – A. Drážní vozidla

Příloha 6 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – B. Odbavení cestujících ve vlaku

Příloha 7 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – C. Odbavení cestujících ve stanicích

Příloha 8 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – D. Ostatní činnosti související se zajištěním veřejné drážní dopravy

Příloha 9 - Výchozí finanční model – Vymezení provozního aktiva – veřejná linková doprava

Příloha 10 - Výchozí finanční model – Vymezení provozního aktiva – veřejná drážní doprava

Příloha 1 - Definice a zdroje klíčových pojmů

Pojem	Definice	Zdroj
závazek veřejné služby	požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 2, písm. e)
veřejné služby v přepravě cestujících	služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě.	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 2, písm. a)
provozovatel veřejných služeb	veřejný nebo soukromý podnik nebo skupina podniků provozující veřejné služby v přepravě cestujících nebo jakýkoli jiný veřejný subjekt, který poskytuje veřejné služby v přepravě cestujících.	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 2, písm. d)
kompenzace	částka, k jejíž úhradě se v daném období objednatel zavazuje na základě smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace,
přímé uzavření smlouvy	uzavření smlouvy o veřejných službách se stanoveným provozovatelem veřejných služeb bez jakéhokoli předchozího nabídkového řízení.	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 2, písm. h)
smlouva o veřejných službách	jeden nebo několik právně závazných aktů potvrzujících dohodu mezi příslušným orgánem a provozovatelem veřejných služeb, jejímž cílem je svěřit provozovateli veřejných služeb řízení a provozování veřejných služeb v přepravě cestujících, které spadají pod závazky veřejné služby; podle práva členského státu může smlouva rovněž sestávat z rozhodnutí přijatého příslušným orgánem: — které má formu zvláštního zákona nebo podzákonného právního aktu nebo. — které obsahuje podmínky, za kterých příslušný orgán poskytuje služby sám nebo jejich poskytování svěří vnitřnímu provozovateli.	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 2, písm. i)
integrované veřejné služby v přepravě cestujících	vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti s jednotnou informační službou, systémem jízdného a jízdním řádem.	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 2, písm. m)
veřejné služby v přepravě cestujících po železnici	veřejná přeprava cestujících po železnici s výjimkou přepravy cestujících jinými druhy drážní dopravy, jako jsou metro nebo tramvaj.	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici, článek 2, písm. a)

Pojem	Definice	Zdroj
výchozí finanční model	model výnosů, nákladů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, § 2, písm. a)
výchozí náklady	předpokládané ekonomicky odůvodněné náklady uvedené ve výchozím finančním modelu, které ovlivňují čistý příjem.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, § 2, písm. b)
výchozí výnosy	předpokládané výnosy, uvedené ve výchozím finančním modelu, které ovlivňují čistý příjem.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, § 2, písm. c)
skutečné náklady	skutečné ekonomicky odůvodněné náklady dopravce v daném období.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, § 2, písm. d)
skutečné výnosy	dosažené výnosy dopravce v daném období.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, § 2, písm. e)
čistý příjem	součet kompenzace a výnosů snížený o náklady.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, § 2, písm. g)
provozní aktiva	dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek, který je nezbytně nutný k zajištění plnění závazku ze smlouvy.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, § 2, písm. h)
čistý finanční dopad	náklady vzniklé v souvislosti se závazkem veřejné služby nebo souborem závazků veřejné služby uloženým příslušným orgánem nebo orgány, obsažený ve smlouvě o veřejných službách nebo v obecném pravidle, minus jakékoli kladné finanční dopady vzniklé v rámci sítě provozované v souvislosti s daným závazkem (závazky) veřejné služby, minus zisky z tarifu nebo jakýkoli jiný příjem vzniklý při plnění daného závazku (závazků) veřejné služby, plus přiměřený zisk.	Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici Příloha – Pravidla pro kompenzaci

Pojem	Definice	Zdroj
maximální výnos na kapitál	Maximální dovolená míra výnosu na kapitál je 7,5 % ročně z provozních aktiv vymezených v § 6 vyhl. č. 296/2010 Sb.	Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, §7 odst.. (1)
účetní odpisy	účetní kategorie; vyjadřuje v peněžním vyjádření postupnou ztrátu hodnoty (opotřebení, amortizaci) dlouhodobého majetku (kapitálu, investice); odpisy se promítají do nákladů podniku; jde o trvalé a nevratné snížení hodnoty v účetnictví.	klub.slovníky.cz
zlevněné (zvláštní) jízdné	cena za přepravu cestujícího, který má nárok na slevu cena za přepravu osob uvedených v příloze Cenového věstníku MF a bezplatná přeprava	Cenový věstník MF – aktuálně výměr MF č. 01/2019 ze dne 28. listopadu 2018, kterým se každoročně vydává seznam zboží s regulovanými cenami část II, příloha č. 2, 6 a 7
investice souvisejícími s provozováním linkové dopravy	investice do: <ul style="list-style-type: none"> - technické základny (např. garáže, odstavné plochy, mycí linky, čerpací stanice), - informačních a odbavovacích systémů pro cestující, vybavení autobusových nádraží, autobusových stanovišť a zastávek a technického zařízení pro řízení provozu, jsou-li vlastnictvím dopravce.	Cenový věstník MF – aktuálně výměr MF č. 01/2019 ze dne 28. listopadu 2018, kterým se každoročně vydává seznam zboží s regulovanými cenami část II, příloha č. 8
linková osobní doprava	pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Přitom se rozumí a) veřejnou linkovou dopravou doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb; pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu,	Zákon 111/1994 Sb. o silniční dopravě, v platném znění, § 2 (7)
linka	souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou poskytovány přepravní služby podle platné licence nebo povolení a podle schváleného jízdního řádu. Spoj je dopravní spojení v rámci linky, které je časově a místně určené jízdním řádem	Zákon 111/1994 Sb. o silniční dopravě, v platném znění, § 2 (13)
variabilní náklady	jsou náklady přímo závislé na dopravním výkonu, který je vyjádřen příslušnou jednotkou (km pro náklady na pohonné hmoty, hodina pro mzdy řidičů, počet úkonů, např. počet vjezdů na AN atd.)	
fixní náklady	jsou nezávislé na dopravním výkonu, např. odpisy vozidel, pojištění, mzdy režijních pracovníků atd.	

Příloha 2 - Výchozí finanční model – položky – veřejná linková doprava

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				
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 16)		17				
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	18				
	Ostatní tržby z přepravy	19				
	Ostatní výnosy	20				
Výchozí výnosy celkem (řádek 18 až 20)		21				
Hodnota provozních aktiv**		22				
Čistý příjem		23				
Kompenzace (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 přílohou č. 5 Vyhlášky 296/2010 Sb.

Příloha 3 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná linková doprava

Výchozí finanční model		Řádek	Veřejná linková doprava	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Pohonné hmoty a oleje	1	Zahrnuje spotřebu pohonných hmot, tj. spotřebu nafty, LPG, CNG, benzínu, oleje, AdBlue a příměsí, na dopravní výkony realizované v autobusové dopravě dle příslušné smlouvy. Do této položky patří i spotřeba pohonných hmot na vytápění vozidel v zimním období dle norem.	501xxx	km podle vozidel
			Elektrická energie spotřebovaná na dobíjení elektrobusů.	502xxx	
	Přímý materiál a energie	2	Zahrnuje přímý materiál spotřebovaný přímo na autobus (např. pneumatiky, náhradní díly a materiál na běžné opravy, spojovací materiál, elektromateriál, nemrznoucí směsi, atd.)	501xxx	km podle vozidel
			Čistící a mycí materiál a pomůcky určené k údržbě vozidel.		
			Spotřeba nápojů poskytnutých zaměstnancům.		hodiny
			Uniformy a ochranné pracovní pomůcky.		
			Energie přímo spotřebované v provozu autobusové dopravy.	502xxx	
	Opravy a údržba autobusů	3	Zahrnuje náklady za provedené externí opravy, vyjádřené fakturami.	511xxx	km podle vozidel
			Zahrnuje náklady za provedené opravy ve vlastní režii, snížené o spotřebu materiálu uvedené v řádku 2. V případě, že je prováděno zúčtování oprav hodinovou zúčtovací sazbou na pracovníka, je potřeba doložit kalkulaci této hodinové sazby.	vnitropodnikové účty	
	Odpisy dlouhodobého majetku	4	Zahrnuje účetní odpisy autobusů.		km podle vozidel
			Účetní odpisy odbavovací a informační techniky.		km
			Účetní odpisy budov, které jsou využívány výhradně k zajištění autobusové dopravy, kromě budov a staveb, které jsou součástí autobusových nádraží, případně obsluhy parkovacích ploch.	551xxx	hodiny
			Účetní odpisy ostatního investičního majetku (zařízení pro předprodej jízdenek, pokladní činnost atd.).		
	Pronájem a leasing vozidel	5	Obsahuje náklady na pronájem a leasing na dopravní prostředky a zařízení, související s provozem veřejné linkové dopravy, časově rozlišené dle platných leasingových smluv, případně pronájmy DHIM od externích pronajímatelů.	518xxx	km podle vozidel
	Mzdové náklady	6	Zahrnuje náklady na mzdy řidičů, technickohospodářských pracovníků, plně řídících autobusovou dopravu, a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (pracovníci oprav a údržby vozidel, pokud nejsou součástí nákladů na řádku 3, revizoři, přepravní pokladny, informátoři, průvodčí, uklízečky, pracovníci autobusových nádraží atd.). Nesmí zde být účtovány mzdy režijních a dalších pracovníků, ty musí být zahrnuty v položce „režijní náklady“.	521xxx	hodiny
	Sociální a zdravotní pojištění	7	Tato kalkulační položka zahrnuje příspěvky hrazené zaměstnavatelem z mezd vyplacených zaměstnancům v položce na řádku 6 ve výši stanovené příslušnými předpisy. Jde o pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na zdravotní a nemocenské pojištění. Do kalkulace nesmí být zahrnovány náklady nad rámec zákonem stanovené povinnosti.	524xxx	hodiny

Výchozí finanční model		Řádek	Veřejná linková doprava	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Cestovné	8	Obsahuje náklady podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (náhrada výdajů poskytovaných zaměstnanci v souvislosti s výkonem práce) v platném znění, ve znění dalších právních předpisů, vztažené na zaměstnance v rozsahu odpovídající položce na řádku 6.	512xxx	přímo k zakázce
	Úhrada za použití infrastruktury	9	Jedná se např. o pronájem infrastruktury vztahující se k veřejné linkové dopravě, poplatky za užívání autobusových nádraží, atd.	518xxx	počet vjezdů (užití stání)
			V případě provozu vlastní infrastruktury (např. autobusové nádraží) obsahuje položka náklady ve výši odpovídající cenám účtovaným cizím subjektům za jejich použití.	vnitropo- dnikové úcty	
	Silniční daň	10	Poměrná část silniční daně při účtování v hospodářském roce. Zahrnuje sazby vyhlášené zákonem o silniční dani. V současné době jsou autobusy zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu od silniční daně osvobozeny za počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80% kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období. Poměrná část silniční daně při účtování v hospodářském roce za ostatní firemní vozidla, která se podílejí na zajištění dopravní služby dle smlouvy.	531xxx	km podle vozidel
	Elektronické mýto	11	Zahrnuje náklady na mýtné za užívání určených pozemních komunikací dle nařízení vlády č. 240/2014 Sb.	538xxx	přímo k zakázce nebo podle počtu km
	Pojištění (zákonné, havarijní)	12	Obsahuje náklady na pojistné ze zákonné odpovědnosti za provoz autobusů podle platného zákona vztažené na linkovou autobusovou dopravu, včetně nákladů havarijního pojištění. Součástí je i povinné pojistné za pracovní úrazy a nemoci z povolání zaměstnanců, pojištění sedadel.	548xxx	km
	Ostatní přímé náklady	13	Obsahuje ostatní přímé náklady, které lze vztáhnout k autobusové dopravě.		
			Opravy a udržování zastávek a označníků, předprodejních zařízení, odbavovací a informační techniky ve vlastnictví dopravce.	511xxx	hodiny
			Opravy a udržování vlastní infrastruktury a budov (poměrná část).		
			Provoz služebních vozidel (poměrná část).		km
			Náklady na provoz informační techniky a odbavovacího zařízení.	518xxx	
			Náklady na provoz nocležen.	518xxx	přímo k zakázce
			Technické a emisní prohlídky autobusů.		km podle vozidel
Povinné lékařské prohlídky.			hodiny		
Školení řidičů (nakupované služby spojené se školením řidičů). Nepatří sem náhrada mezd řidičů, které jsou účtovány i v tomto případě v položce mzdy.					
Příspěvek zaměstnavatele na penzijní, životní pojištění v limitu zákona o daních z příjmů.				525xxx 527xxx	
Daňově uznatelné příspěvky na stravování, (ostatní pracovníci přímo se podílející na provozu autobusové dopravy).	527xxx				
Dálniční známky pro služební vozidla, kolky, úhrady soudních a správních poplatků apod.	538xxx				

Výchozí finanční model		Řádek	Veřejná linková doprava	Účet	Doporučený ukazatel
			Tvorba a zúčtování zákonných opravných položek v provozní činnosti související se zajištěním služby podle smlouvy.	558xxx	
			Úroky z úvěrů vztahujících se k autobusové dopravě včetně poplatků.	562xxx 568xxx	
			Ostatní provozní náklady.	XXXxxx	
	Ostatní služby	14	Nakupované dopravní služby, subdodávky dopravních služeb včetně subdodávek v závazkové dopravě.	518xxx	přímo k zakázce
			Telekomunikační služby včetně poplatků za přenos dat.		hodiny
			Poštovné, parkovné.		
			Inzerce a propagace.		
			Nakupované úklidové služby.		
			Odvoz odpadků.		
			Údržba komunikací.		
			Nájemné budov a souvisejícího nemovitého a movitého majetku.		
			Ostatní služby jinde neuvedené.		
	Provozní režie	15	Spotřeba pohonných hmot služebních vozidel.	501xxx	hodiny
			Elektrická energie, pára, plyn, voda.	502xxx	
			Neskladovatelné dodávky.	503xxx	
			Povinné lékařské prohlídky, stravenky, (ostatní pracovníci přímo se nepodílející na řízení a provozu dopravy).	527xxx	
			Účetní odpisy služebních vozidel, případné náklady na operativní leasing – pronájem.	551xxx	
			Daň z nemovitostí přímo souvisejících s autobusovou dopravou.	532xxx	
			Ostatní režijní náklady jinde neuvedené.	XXXxxx	
	Správní režie	16	Režijní materiál (např. kancelářské potřeby, prostředky a pomůcky k údržbě pracovních prostor, budov).	501xxx	hodiny
			Služby auditorů, poradců a právníků.	518xxx	
			Náklady podle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce (náhrada výdajů poskytovaných zaměstnanci v souvislosti s výkonem práce) v platném znění, ve znění změn a doplňků vztahované na pracovníky správy.	512xxx	
			Mzdy pracovníků správy účetní jednotky.	521xxx	
			Mzdy společníků, kteří vykonávají práci pro společnost (např. na funkci jednatelů).	522xxx	
			Odměny statutárním orgánům účetní jednotky do výše 6-ti násobku průměrné měsíční mzdy za člena statutárního orgánu.	523xxx	
			Pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na zdravotní a nemocenské pojištění, příslušné ke mzdám správní režie.	524xxx	
			Pojištění pracovníků správy (Náklady na povinné pojistné za pracovní úrazy a nemoc z povolání zaměstnanců).	548xxx	
			Účetní odpisy HIM využívaného pro správu účetní jednotky.	551xxx	

Výchozí finanční model		Řádek	Veřejná linková doprava	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí výnosy	Tržby z jízdného	18	Zahrnuje tržby ze všech druhů jízdného.	602xxx	přímo k zakázce
	Ostatní tržby z přepravy	19	Tržby za další přepravní služby, pokud jsou předmětem závazku ze smlouvy, tržby z přepravy zavazadel, přírážky za nedodržování přepravního řádu (Vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu).	602xxx	
	Ostatní výnosy	20	Výnos z prodeje majetku při zpětném leasingu, pokud smlouva nestanoví jinak. Ostatní výnosy uskutečněné v souvislosti s poskytováním výkonů dopravce na základě smlouvy o veřejných službách s výjimkou výnosu z prodeje dlouhodobého majetku.	64Xxxx	přímo k zakázce nebo podle hodin
	Výnosy celkem (řádek 18 až 20)	21	Součet výnosů z řádků 18 – 20		
	Hodnota provozních aktiv	22			
	Čistý příjem	23			
	Kompenzace (ř.16 - ř.20 + ř.22)	24	Přijaté kompenzace podle uzavřené smlouvy.	648xxx	Přímo k zakázce
	Dotace na pořízení a modernizaci vozidel	25			
	Jiná dotace	26			
	Předpokládaný dopravní výkon	27			
	Počet autobusů celkem	28			

Pozn: Ve finančním modelu se nepoužijí položky, které nejsou při jeho sestavování známy, např. škody. V tabulce jsou uvedeny pro informaci jako položky, se kterými je potřeba počítat do vyúčtování skutečných nákladů a výnosů.

Příloha 4 - Výchozí finanční model – položky – veřejná drážní doprava

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 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – A.
Drážní vozidla

Výchozí finanční model		Řádek	Drážní vozidla	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Trakční energie a palivo	1	Spotřeba trakční elektrické energie, Spotřeba nafty k pohonům hnacích vozidel vč. AdBlue.	501xxx	Zakázka + hrtkm
	Netrakční energie a palivo	2	Spotřeba energií pro vytápění vybraných ŽKV.	502xxx	Zakázka + místokm
	Přímý materiál	3	Spotřeba materiálu ze skladu - díly ŽKV, spotřeba nápojů poskytnutých zaměstnancům, spotřeba drobného majetku do hodnoty dle odpisového plánu, spotřeba nákladů na nákup zboží pro služby objednané v ZVS.	501xxx	Přiřazení dle zakázky na konkrétní vozidlo + vozkm
	Opravy a údržba vozidel	4	Externí opravy ŽKV, vnitropodnikové opravy ŽKV.	511xxx, vnitropodnikové účty	Přiřazení dle zakázky na konkrétní vozidlo + vozkm
	Odpisy dlouhodobého majetku	5	Odpisy ŽKV dle odpisového plánu (hnacích vozidel, přívěsných vozidel, motorových a elektrických jednotek), odpisy budov a zařízení DKV.	551xxx	Přiřazení dle zakázky na konkrétní vozidlo + vozkm, přiřazení dle domovského depa a vlkm
	Pronájem a leasing vozidel	6	Finanční i operativní leasing ŽKV, pronájem.	518xxx	Přiřazení dle zakázky na konkrétní vozidlo + vozkm
	Mzdové náklady	7	Mzdové náklady strojvedoucích, zaměstnanců DKV (údržba a opravy vnitropodnikové pokud nejsou součástí nákladů na ř. 4).	521xxx	Zaměstnanecké hodiny lokomotivních čet – doba strávená jízdou vlaku, u údržby vozkm
	Sociální a zdravotní pojištění	8	Náklady na sociální a zdravotní pojištění strojvedoucích, zaměstnanců DKV (údržba a opravy vnitropodnikové pokud nejsou součástí nákladů na ř. 4), hrazené zaměstnavatelem.	524xxx	Zaměstnanecké hodiny lokomotivních čet – doba strávená jízdou vlaku, u údržby vozkm
	Cestovné	9	Cestovné a náhrady cestovného dle zákoníku práce.	512xxx	Zaměstnanecké hodiny lokomotivních čet – doba strávená jízdou vlaku, u údržby vozkm
	Úhrada za použití dopravní cesty	10	Úhrada za použití dopravní cesty SŽDC nebo jiného provozovatele dráhy dle Prohlášení o dráze včetně Poplatku za přiděl kapacity.	518xxx	Výpočet dle aktuálního Prohlášení o dráze + vlkm

Výchozí finanční model		Řádek	Drážní vozidla	Účet	Doporučený ukazatel
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11	Úhrada za Zařízení služeb dle Zákona o dráhách a příslušného Prohlášení o dráze, (např. poplatek za přístup k čerpacím stanicím, poplatek za použití odstavných kolejí, atd.).	518xxx	Výpočet dle aktuálního Prohlášení o dráze
Výchozí náklady	Ostatní přímé náklady	12	Příspěvek zaměstnavatele na penzijní, kapitálové pojištění v limitu zákona o daních z příjmů.	527xxx	Zaměstnanecké hodiny lokomotivních čet – doba strávená jízdou vlaku, u údržby vozkm
			Stejnokroje a ochranné pracovní pomůcky.	548xxx	
			Příspěvek na závodní stravování zaměstnanců zajišťované cizími subjekty.	527xxx	
			Daň silniční - vozidla v úseku DKV.	531xxx	vlkm
			Správní poplatky (např. Drážní úřad - povolení provozu drážních vozidel).	538xxx	Přiřazení dle zakázky na konkrétní vozidlo + vlkm
			Úpravy dlouhodobého hmotného majetku, které nemají charakter technického zhodnocení (ŽKV).	548xxx	
			Pojištění majetku (pojištění odpovědnosti, případně havarijní).	548xxx	
			Bankovní úroky (investiční po uvedení vozidla do evidence a provozu).	562xxx	Přiřazení dle zakázky na konkrétní vozidlo dle pořizovací ceny + vlkm
			Tvorba a zúčtování rezerv na DLHM (zákon o rezervách č. 593/1992 Sb.).	552xxx	Přiřazení dle zakázky na konkrétní vozidlo + vlkm
			Ostatní provozní náklady.	548xxx	vlkm
	Ostatní služby	13	Telefonní poplatky (mobilní telefony, pevné linky).	518xxx	vlkm
			Nájemné (stroje a zařízení).	518xxx	
			Přechodná ubytování zaměstnanců (nocležny).	518xxx	
			Čištění ŽKV.	518xxx	Přiřazení dle zakázky na konkrétní vozidlo + vlkm
			Náhradní autobusová doprava.	518xxx	Přiřazení dle zakázky na konkrétní výluku + vlkm
			Úhrada vícenákladů za přerušení provozování dráhy od provozovatele dráhy.	609xxx	
			SW do hodnoty 60 tis. Kč, úpravy SW, které nemají charakter technického zhodnocení.	518xxx	Přiřazení dle zakázky na vozidlo + vlkm
			Použití telekomunikačních služeb (od provozovatele dráhy – zab. zař.).	518xxx	vlkm
			Ostraha objektů (DKV).	518xxx	Přiřazení dle domovského depa vozidla + vlkm
			Znalecké posudky, právní služby (týká se ŽKV, případně DKV).	518xxx	

Výchozí finanční model		Řádek	Dražní vozidla	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady			Ostatní nakupované služby daňově uznatelné a související se zajištěním veřejných služeb.	518xxx	Podle charakteru možno na zakázky konkrétního vozidla + vlkm, případně jen vlkm
	Provozní režie	14	X	502xxx	Přiřazení dle domovského depa vozidla + vlkm
			X	518xxx	
			X	511xxx, vnitropod. účty	
			X	551xxx	vlkm
			X	521xxx	
			X	524xxx	
			X	Kterýkoliv účet účtové osnovy uznatelný v souvislosti s veřejnou službou	
	Správní režie	15	X	501xxx	hodiny
			X	518xxx	
			X	518xxx	
			X	532xxx, 538xxx	
			X	521xxx	
			X	524xxx	
Výchozí náklady celkem		16			

Pozn.: Ve finančním modelu se nepoužijí položky, které nejsou při jeho sestavování známy, např. škody. V tabulce jsou uvedeny pro informaci jako položky, se kterými je potřeba počítat do vyúčtování skutečných nákladů a výnosů.

Příloha 6 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – B.

Odbavení cestujících ve vlaku

Výchozí finanční model		Řádek	Odbavení cestujících ve vlaku	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Trakční energie a palivo	1	X		
	Netrakční energie a palivo	2	Spotřeba energií pro vytápění prostor, spotřeba vody, plynu...	502xxx	vlkm
	Přímý materiál	3	Spotřeba tiskopisů, spotřeba drobného majetku do hodnoty dle odpisového plánu, spotřeba materiálu pro tiskárny odbavovacích zařízení, spotřeba nápojů poskytnutých zaměstnancům...	501xxx	vlkm nebo místokm
	Opravy a údržba vozidel	4	X		
	Odpisy dlouhodobého majetku	5	Odpisy odbavovacích zařízení dle odpisového plánu.	551xxx	vlkm nebo místokm
	Pronájem a leasing vozidel	6	X		
	Mzdové náklady	7	Mzdové náklady vlakového doprovodu (VD), např. vlakvedoucí, průvodčí, atd.	521xxx	Zaměstnanecké hodiny VD – doba VD strávená jízdou vlaku
	Sociální a zdravotní pojištění	8	Náklady na sociální a zdravotní pojištění VD hrazené zaměstnavatelem.	524xxx	Zaměstnanecké hodiny VD – doba VD strávená jízdou vlaku
	Cestovné	9	Cestovné a náhrady cestovného dle zákoníku práce.	512xxx	Zaměstnanecké hodiny VD – doba VD strávená jízdou vlaku
	Úhrada za použití dopravní cesty	10	X		
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11	X		
	Ostatní přímé náklady	12	Příspěvek zaměstnavatele na penzijní, kapitálové pojištění v limitu zákona o daních z příjmů.	527xxx	Zaměstnanecké hodiny VD – doba VD strávená jízdou vlaku
			Stejnokroje a ochranné pracovní pomůcky.	548xxx	
			Příspěvek na závodní stravování zaměstnanců zajišťované cizími subjekty.	527xxx	
			Správní, místní aj. poplatky (např. výpisy z rejstříku trestů).	538xxx	vlkm
			Úpravy dlouhodobého hmotného majetku, které nemají charakter technického zhodnocení.	548xxx	
			Bankovní úroky provozní (kontokorent, provozní úvěr).	562xxx	
			Ostatní provozní náklady.	548xxx	vlkm
			Ostatní finanční náklady (např. poplatky za přijímané platby bankovními kartami).	568xxx	místokm

Výchozí finanční model		Řádek	Odbavení cestujících ve vlaku	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Ostatní služby	13	Telefonní poplatky (mobilní telefony, pevné linky).	518xxx	vlkm
			Nájemné (např. odbavovacího zařízení, prostor pro odpočinek vlakového doprovodu aj.).	518xxx	
			Přechodná ubytování zaměstnanců (nocležny).	518xxx	
			SW do hodnoty 60 tis. Kč, úpravy SW, které nemají charakter technického zhodnocení.	518xxx	místokm
			Převoz peněz.	518xxx	místokm
			Znalecké posudky, právní služby (např. cenotvorba).	518xxx	Přiřazení možné na zakázky + vlkm, případně místokm
			Ostatní nakupované služby daňově uznatelné a související se zajištěním veřejných služeb.	518xxx	Přiřazení možné na zakázky + vlkm, případně jen vlkm
	Provozní režie	14	X	502xxx	
			X	518xxx	
			X	511xxx, vnitropod. účty	
			X	551xxx	vlkm
			X	521xxx	Zaměstnanecké hodiny VD – doba VD strávená jízdou vlaku
			X	524xxx	
			X	Kterýkoliv účet účtové osnovy uznatelný v souvislosti s veřejnou službou	
	Správní režie	15	X	501xxx	hodiny
			X	518xxx	
			X	518xxx	
			X	532xxx, 538xxx	
			X	521xxx	
			X	524xxx	

Pozn.: Ve finančním modelu se nepoužijí položky, které nejsou při jeho sestavování známy, např. škody. V tabulce jsou uvedeny pro informaci jako položky, se kterými je potřeba počítat do vyúčtování skutečných nákladů a výnosů.

Příloha 7 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – C.

Odbavení cestujících ve stanicích

Výchozí finanční model		Řádek	Odbavení cestujících ve stanicích	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Trakční energie a palivo	1	x		
	Netrakční energie a palivo	2	Spotřeba energií pro vytápění prostor pokladen, spotřeba vody, plynu...	502xxx	vlkm
	Přímý materiál	3	Spotřeba tiskopisů, spotřeba drobného majetku do hodnoty dle odpisového plánu, spotřeba materiálu pro tiskárny odbavovacích zařízení, spotřeba nápojů poskytnutých zaměstnancům...	501xxx	vlkm nebo místokm
	Opravy a údržba vozidel	4	x		
	Odpisy dlouhodobého majetku	5	Odpisy odbavovacích zařízení dle odpisového plánu, odpisy hmotného majetku (např. kancelářské vybavení).	551xxx	vlkm
	Pronájem a leasing vozidel	6	x		
	Mzdové náklady	7	Mzdové náklady pokladních ve stanicích, informačních kanceláří, případně zaměstnanců podporujících další služby, které jsou objednané v ZVS ve stanicích.	521xxx	vlkm
	Sociální a zdravotní pojištění	8	Náklady na sociální a zdravotní pojištění pokladních hrazené zaměstnavatelem.	524xxx	vlkm
	Cestovné	9	Cestovné a náhrady cestovného dle zákoníku práce.	512xxx	vlkm
	Úhrada za použití dopravní cesty	10	x		
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11	Úhrada za Zařízení služeb dle Zákona o dráhách a příslušného Prohlášení o dráze (např. poplatek za použití veřejně přístupných prostor ve stanicích).	518xxx	Výpočet dle aktuálního Prohlášení o dráze
	Ostatní přímé náklady	12	Příspěvek zaměstnavatele na penzijní, kapitálové pojištění v limitu zákona o daních z příjmů.	527xxx	vlkm
			Stejnokroje a ochranné pracovní pomůcky.	548xxx	
Příspěvek na závodní stravování zaměstnanců zajišťované cizími subjekty.			527xxx		
Správní, místní aj. poplatky (např. výpisy z rejstříku trestů).			538xxx		
Úpravy dlouhodobého hmotného majetku, které nemají charakter technického zhodnocení.			548xxx		
Bankovní úroky provozní (kontokorent, provozní úvěr).			562xxx		
Ostatní provozní náklady.			548xxx	vlkm	
		Ostatní finanční náklady (např. poplatky za přijímané platby bankovními kartami).	568xxx	místokm	

Výchozí finanční model		Řádek	Odbavení cestujících ve stanicích	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Ostatní služby	13	Telefonní poplatky (mobilní telefony, pevné linky).	518xxx	vlkm
			Nájemné (prostory určené pro pokladny od správce železničních stanic).	518xxx	
			Provize za prodej jízdních dokladů externím prodejcem.	518xxx	místokm
			SW do hodnoty 60 tis. Kč, úpravy SW, které nemají charakter technického zhodnocení.	518xxx	
			Převoz peněz.	518xxx	
			Znalecké posudky, právní služby (např. cenotvorba).	518xxx	vlkm
			Ostatní nakupované služby daňově uznatelné a související se zajištěním veřejných služeb.	518xxx	
	Provozní režie	14	X	502xxx	
			X	518xxx	
			X	511xxx, vnitropodnikové účty	
			X	551xxx	vlkm
			X	521xxx	
			X	524xxx	
			X	Kterýkoliv účet účtové osnovy uznatelný v souvislosti s veřejnou službou	
	Správní režie	15	X	501xxx	hodiny
			X	518xxx	
			X	518xxx	
			X	532xxx, 538xxx	
			X	521xxx	
			X	524xxx	
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 15)		16			

Pozn.: Ve finančním modelu se nepoužijí položky, které nejsou při jeho sestavování známy, např. škody. V tabulce jsou uvedeny pro informaci jako položky, se kterými je potřeba počítat do vyúčtování skutečných nákladů a výnosů.

Příloha 8 - Výchozí finanční model – obsah položek – veřejná drážní doprava – D.

Ostatní činnosti související se zajištěním veřejné drážní dopravy

Výchozí finanční model		Řádek	Ostatní náklady činností přímo souvisejících	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Trakční energie a palivo	1	X		
	Netrakční energie a palivo	2	Spotřeba energií pro vytápění prostor určených pro dispečery dopravy, spotřeba vody, plynu...	502xxx	vlkm
	Přímý materiál	3	X		
	Opravy a údržba vozidel	4	X		
	Odpisy dlouhodobého majetku	5	Odpisy nehmotného majetku dle odpisového plánu (SW pro zajištění veřejné drážní dopravy - např. SW pro odbavení, e-shop), Odpisy hmotného majetku dle odpisového plánu.	551xxx	vlkm
	Pronájem a leasing vozidel	6	X		
	Mzdové náklady	7	Mzdové náklady dispečerů, zaměstnanců konstruktérů jízdních řádů, zaměstnanců přímo řídících osobní vlakovou dopravu, revizorů, správců SW pro osobní dopravu atd.	521xxx	vlkm
	Sociální a zdravotní pojištění	8	Náklady na sociální a zdravotní pojištění ostatních zaměstnanců (z ř. 7) hrazené zaměstnavatelem	524xxx	vlkm
	Cestovné	9	Cestovné a náhrady cestovného dle zákoníku práce.	512xxx	vlkm
	Úhrada za použití dopravní cesty	10	X		
	Úhrada za použití ostatní infrastruktury	11	X		
	Ostatní přímé náklady	12	Příspěvek zaměstnavatele na penzijní, kapitálové pojištění v limitu zákona o daních z příjmů.	527xxx	vlkm
			Příspěvek na závodní stravování zaměstnanců zajišťované cizími subjekty.	527xxx	
			Daň silniční - vozidla v úseku ostatních přímých činností.	531xxx	
			Správní, místní aj. poplatky (např. kolky).	538xxx	
			Úpravy dlouhodobého hmotného majetku, které nemají charakter technického zhodnocení. Pokud majitelem budovy je samotný dopravce, týkají se úpravy jen prostorů spojených s výkonem služby v ZVS (samostatné nákladové středisko).	548xxx	
			Pojištění majetku a odpovědnosti dopravce týkající se provozní činnosti.	548xxx	
			Bankovní úroky provozní (kontokorent, provozní úvěr).	562xxx	
			Tvorba a zúčtování rezerv podle zvláštních předpisů (např. k pohledávkám vzniklým při zajištění veřejných služeb).	548xxx	
			Ostatní provozní náklady.	548xxx	vlkm
	Ostatní služby	13	Telefonní poplatky (mobilní telefony, pevné linky).	518xxx	vlkm

Výchozí finanční model		Řádek	Ostatní náklady činností přímo souvisejících	Účet	Doporučený ukazatel
Výchozí náklady	Ostatní služby	13	Nájemné (SW, prostor určených pro zaměstnance ostatních přímých činností).	518xxx	vlkm
			Propagace a marketing související se zajištěním veřejné služby.	518xxx	Přiřazení dle zakázky konkrétní akce + vůl,
			SW do hodnoty 60 tis. Kč, úpravy SW, které nemají charakter technického zhodnocení.	518xxx	Vlkm
			Ostraha objektů.	518xxx	vlkm
			Znalecké posudky, právní služby.	518xxx	Přiřazení dle konkrétní zakázky + vlkm
			Ostatní nakupované služby daňově uznatelné a související se zajištěním veřejných služeb.	518xxx	
	Provozní režie	14	Spotřeba energií – teplo, voda, plyn, pohonné hmoty režijních vozidel...	502xxx	
			Nakupované služby.	518xxx	
			Externí opravy a údržba včetně vnitropodnikových.	511xxx, vnitropodnikové účty	
			Odpisy dle odpisového plánu, např. režijních vozidel.	551xxx	vlkm
			Mzdy vedení oddílu odbavení ve stanicích.	521xxx	
			Sociální a zdravotní pojištění související.	524xxx	
			Mzdy vedení oddílu odbavení ve stanicích.	Kterýkoliv účet účtové osnovy uznatelný v souvislosti s veřejnou službou	
	Správní režie	15	Spotřeba režijního materiálu (kancelářské potřeby, pohonné hmoty režijních vozidel, atd.).	501xxx	hodiny
			Auditorské služby.	518xxx	
			Ekonomické, právní a daňové poradenství.	518xxx	
			Daň z nemovitosti, daň silniční režijních vozidel, poplatky režijní.	532xxx, 538xxx	
			Mzdy vedení společnosti, mzdy účetních, mzdy režijních zaměstnanců společnosti.	521xxx	
			Pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na zdravotní a nemocenské pojištění, příslušné ke mzdám správní režie.	524xxx	
Výchozí náklady celkem (řádek 1 až 15)		16			

Pozn.: Ve finančním modelu se nepoužijí položky, které nejsou při jeho sestavování známy, např. škody. V tabulce jsou uvedeny pro informaci jako položky, se kterými je potřeba počítat do vyúčtování skutečných nákladů a výnosů.

Příloha 9 - Výchozí finanční model – Vymezení provozních aktiv – veřejná linková doprava

Vymezení provozních aktiv	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)	Poznámka
Dopravní prostředky/řady vozidel	Pokud jsou uvedena provozní aktiva využita i pro jinou činnost, je procento jejich využití určeno poměrem pracovních výkonů v hodinách, účtovaných k jednotlivým zakázkám. (Započítává se veškerý čas hrazený řidičům, včetně čekání).		
Autobusy - nová vozidla		Účtová skupina 02	Vozidla pořízená po podepsání smlouvy.
Autobusy - ostatní		Účtová skupina 02	
Ostatní dopravní prostředky		Účtová skupina 02	
Ostatní majetek			
Budovy, stavby		Účtová skupina 02	
Drobný dlouhodobý hmotný majetek		Účtová skupina 02	
Pozemky		Účtová skupina 03	
Software		Účtová skupina 01	
Stroje, inventář - odbavovací zařízení		Účtová skupina 02	
Stroje, inventář – informační technika		Účtová skupina 02	
Stroje, inventář - ostatní		Účtová skupina 02	
První mimořádné splátky (akontace) leasingu			
		úctová skupina 37 nebo 47	uvádí se podle výše nesplacené části akontace buď jako krátkodobý závazek (splatný do 1 roku) nebo dlouhodobý závazek (splatný za více než 1 rok)
Součet			

Pozn.: Budovy jsou používány pro různé činnosti, které mají pracovní výkon. Její náklady se tudíž rozpočítají mezi činnosti (zakázky) podle pracovních výkonů nákladových středisek, která ji využívají.

Příloha 10 - Výchozí finanční model – Vymezení provozních aktiv – veřejná drážní doprava

Vymezení provozních aktiv	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)	Poznámka
Dopravní prostředky/řady vozidel	Uvede se procento zůstatkové hodnoty příslušných aktiv v poměru vhodných výkonových ukazatelů (např. v km nebo hodiny) konkrétní smlouvy k celkovým hodnotám vhodných výkonových ukazatelů všech smluv, pro které je konkrétní majetek užíván.		
ŽKV		účtová skupina 02	
Ostatní dopravní prostředky		účtová skupina 02	
Ostatní majetek			
Budovy, stavby		účtová skupina 02	
Drobný dlouhodobý hmotný majetek		účtová skupina 02	
Pozemky		účtová skupina 03	
Software		účtová skupina 01	
Stroje, inventář - odbavovací zařízení		účtová skupina 02	
Stroje, inventář		účtová skupina 02	
První mimořádné splátky (akontace) leasingu			
		účtová skupina 37 nebo 47	uvádí se podle výše nesplacené části akontace buď jako krátkodobý závazek (splatný do 1 roku) nebo dlouhodobý závazek (splatný za více než 1 rok)
Součet			

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a
636 00 Brno
www.cdv.cz

