



Odborný zpracovatel optimalizace dopravní obslužnosti, jednotného tarifu a technické části zadávací dokumentace pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Optimalizace dopravní obslužnosti Kraje Vysočina drážní a veřejnou linkovou dopravou

Analýza nákladů na vozidla (pořizovací náklady a provozní náklady) v průběhu
kontraktu podle jejich stáří ve variantách (přesný popis postupu výpočtu a odborných
odhadů)

Dílčí část A11



Zpracoval: Kolektiv řešitelů KPM CONSULT, a.s.
KPM CONSULT, a.s.
Kounicova 688/26, 602 00 Brno
pracoviště: Purkyňova 648/125, 612 00 Brno

Datum: červen 2015

Zadání A11

Vykonávané činnosti	Dílčí termín ukončení	Závazný termín ukončení
<p>1. Analýza nákladů na vozidla (pořizovací náklady a provozní náklady) v průběhu kontraktu podle jejich stáří ve variantách (přesný popis postupu výpočtu a odborných odhadů)</p> <ul style="list-style-type: none">a) pouze nová vozidla na počátku kontraktu;b) pouze ojetá vozidla na počátku kontraktu, resp. splnění podmínek dle nařízení vlády č. 63/2011 Sb., o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů;c) mix nových a ojetých vozidel na počátku kontraktu. <p>Zpracování doporučení vhodné varianty řešení.</p>	22. týden	22. týden

Obsah

Zadání A11.....	2
1 Analýza nákladů na vozidla	4
1.1 Komentář ke vstupním údajům a zpracování modelu nákladů	4
1.1.1 Kategorizace vozidel – upřesnění zadání	5
1.1.2 Náklady na pohonné hmoty a oleje	7
1.1.3 Přímý materiál a energie	10
1.1.4 Opravy a údržba vozidel.....	11
1.1.5 Odpisy dlouhodobého majetku	12
1.1.6 Pronájem a leasing vozidel.....	13
1.1.7 Mzdové náklady	14
1.1.8 Sociální a zdravotní pojištění.....	15
1.1.9 Cestovné.....	16
1.1.10 Úhrada za použití infrastruktury.....	16
1.1.11 Silniční daň	16
1.1.12 Elektronické mýto.....	17
1.1.13 Pojištění (zákonné, havarijní)	17
1.1.14 Ostatní přímé náklady	17
1.1.15 Ostatní služby	18
1.1.16 Režijní náklady.....	18
1.2 Možné varianty vstupů vozidel do systému.....	19
1.2.1 Varianta – pouze nová vozidla na počátku kontraktu.....	19
1.2.2 Varianta – pouze odepsaná vozidla na počátku kontraktu	20
1.2.3 Varianta – mix nových a částečně odepsaných vozidel	21
Doporučení – závěr	23
Seznam příloh	24
Seznam obrázků	24
Seznam tabulek.....	24
Použité zkratky a pojmy.....	24
Seznam souvisejících předpisů a zdrojů.....	25

1 Analýza nákladů na vozidla

1.1 Komentář ke vstupním údajům a zpracování modelu nákladů

Zpracování modelu nákladů na vozidla tvoří jednotný celek prací specifikovaných v zadání části A. Zadání studie je úzce provázáno s podmínkami, které jsou specifikovány zejména v částech A6 a A7. S ohledem na stanovené podmínky jsou proto kalkulační modely nákladů v průběhu kontraktu zpracovány v členění různých kategorií¹ autobusů.

Vlastní zpracování kalkulačních modelů je provedeno v členění nákladových druhů dle kalkulačního rozvrhu „Výchozích nákladů“, které jsou definovány pro „Výchozí finanční model veřejné linkové dopravy“ v příloze č. 2 k vyhlášce č. 296/2010² Sb.

Tab. 1 Výchozí finanční model (VLD) – vzor z přílohy č. 2 k vyhlášce 296/2010 Sb.

Dopravce:
Objednatel:

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

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

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

¹ Velikostních kategorií.

² Vyhláška Ministerstva dopravy ČR ze dne 20. října 2010 o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

Detailní obsah jednotlivých nákladových položek pro každý nákladový druh vychází z Metodických pokynů ke zpracování čtvrtletních výkazů o činnosti dopravců autobusové dopravy Dop (MD) 2-04 (dále jen Metodické pokyny).

1.1.1 Kategorizace vozidel – upřesnění zadání

Ve vazbě na návrh dopravních technologů, kteří jsou řešiteli části A zakázky a závěrů z uskutečněných jednání se zástupci zadavatele je uvažováno³, že ve struktuře vozového parku budou uplatněny následující kategorie autobusů:

- **M** – malá vozidla
- **S** – střední vozidla
- **V** – velká vozidla
- **Vplus** – velká vozidla plus

Poznámka: S využíváním velkých kloubových autobusů kategorie Vplus plus v systému není uvažováno.

S ohledem na ekonomické aspekty provozu vozidel v systému a plněním minimálních hodnot ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících⁴ se předpokládá, že budou v systému v rámci stanovených kategorií provozována vozidla v provedení:

- **N** – vozidlo částečně nízkopodlažní – vozidlo umožňující přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace (vazba na Nařízení vlády č. 63/2011 Sb.)
- **S** – vozidlo standardního provedení

Poznámka: příklad označení – (V – N) – vozidlo kategorie V, provedení nízkopodlažní.

1.1.1.1 Orientační parametry členění kategorií vozidel

V následující Tab. 2 jsou uvedeny kombinace kategorií a provedení vozidel, které mohou být uplatněny v systému. Dále jsou zde nastíněny orientační parametry stanovené pro začlenění vozidel do příslušné kategorie, včetně uvedení představitelů příslušné kategorie – typu vozidla.

³ Výchozí předpoklad skladby kategorií vozidel, který však ve vztahu k reálným potřebám uplatnění v systému a ekonomickým aspektům provozu může dostat změn.

⁴ Ve smyslu Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. – [21]

Tab. 2 Parametry kategorizace vozidel

Kategorie vozidla	Kapacita míst celk. (orientačně)	Z toho k sezení (orientačně)	Min délka (m)	Představitel kategorie – typ vozidla
M – N*	35	22	8	Iveco Daily Stratos LE 37, ROSERO FIRST FSLI
S – N*	62	31	9,5	SOR CN 9,5
V – N*	83	43	11,7	SOR CN 12, Crossway Low Entry Line 12 m, Mercedes Citaro LE U
Vplus – N*	85	49	12,8	Crossway Low Entry Line 13 m, Solaris InterUrbio 12,8, Mercedes Citaro LE MU
S – S**	62	31	9,5	SOR C 9,5
V – S**	83	43	11,7	Crossway Line 12 m, SOR C 12
Vplus – S**	85	49	12,8	Crossway Line 13 m,

N* - kategorie vozidel částečně nízkopodlažních

S** - kategorie standardních vozidel

Definice kategorií byla provedena dopravními technologi na základě analýzy „uchopitelných“ určujících parametrů⁵ v současnosti vyráběných autobusů. Mono parametrická kategorizace vozidel podle délky vozidla, kterou používá Ministerstvo dopravy, není pro další práce na zpracování zakázky využitelná, neboť toto členění slouží takřka výhradně pro výpočet přiměřeného zisku dopravce/ů, což není předmětem zpracování.

1.1.1.2 Další parametry upřesňující zadání pro zpracování kalkulačních modelů nákladů

Z jednání se zadavatelem⁶ vyplynulo nastavení dalších nezbytných parametrů pro zpracování kalkulačních modelů předpokládaných nákladů na vozidlo, které budou zohledňovat charakter dvou různých skupin linek ve vztahu k požadavkům na vozidla⁷ a předpokládaným průměrným ročním proběhům:

1. SKUPINA – významné linky

- Nová vozidla
 - Provedení vozidel N⁸
 - Provedení vozidel S
- Průměrný předpokládaný roční proběh vozidla 70 tis.km/rok

2. SKUPINA – ostatní obslužné linky

- Mix vozidel stará, nová
 - Provedení vozidel N
 - Provedení vozidel S
- Maximální stáří jednotlivého vozidla v systému v kterýkoliv den kontraktu nesmí překročit 12 let.
- Průměrný předpokládaný roční proběh vozidla 50 tis.km/rok

⁵ Pro praktické využití se jedná zejména o stanovení kapacity vozidla.

⁶ Zápis z jednání uskutečněného dne 27.3.2015, č.j. KUJI23311/2015 a dále připomínky zadavatele.

⁷ Se zohledněním požadavků příslušných ustanovení Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. [21].

⁸ Na některých vybraných linkách budou provozována vozidla pouze v provedení N

Ostatní výchozí parametry a předpoklady:

- Výběr dopravců ve veřejné linkové dopravě bude prováděn na základě výběrového řízení⁹ dle zákona č. 137/2006 Sb. [13]
- Vozidla pořizuje dopravce do svého výhradního vlastnictví
 - Pronájem a leasing vozidel se pro účely provedení kalkulace nákladů neuvažuje.
- V rámci pořizování vozidel nebude uvažováno s možnostmi využití dotačních titulů z evropských fondů
- Doba účetního odepisování vozidel – pro sestavení modelů nákladů se uvažuje s rozvržením na maximální možné časové období použitelnosti jednotlivého vozidla dopravcem v systému, tedy 12 roků¹⁰. Způsob účetního odepisování – odepisování rovnoměrné
- Celková délka uzavíraných kontraktů s dopravci (doba trvání smlouvy) = 8 roků
- Výbava vozidel – rozsah výbavy je předmětem výstupů řešení části A7
- Vozidla kategorie M-N, Vplus-N a Vplus-S vstoupí do systému jen jako nová vozidla.

Kalkulační modely nákladů pro jednotlivé kategorie a provedení vozidel s vyčíslením předpokládané výše nákladů po celou uvažovanou délku kontraktu jsou součástí přílohy č. A11/1 ke zprávě k úkolu č. A11.

1.1.2 Náklady na pohonné hmoty a oleje

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato kategorie nákladů: *spotřebu pohonných hmot, tj. spotřebu nafty, LPG, CNG, oleje, případně benzínu, maziv a příměsí, na kilometry ujeté v autobusové dopravě za celou účetní jednotku. Do této položky patří i spotřeba pohonných hmot na vytápění vozidel v zimním období dle norem.*

⁹ Ve vazbě na ustanovení § 21, odst. 2 zákona 194/2010 Sb.

Pozn.: Na takovýto výběr dopravce se nepoužije ustanovení § 20 zákona 194/2010 Sb. upravující tzv. ochranu investic.

¹⁰ Modelovým nastavením doby účetního odepisování vozidel na 12 roků není rovněž dotčen ani požadavek minimálních hodnot ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti dle [21], neboť požadavek na průměrné stáří vozidel v systému, které nepřekračuje 9 let lze ze strany dopravců plnit uplatněním vhodné strategie obměny vozového parku.

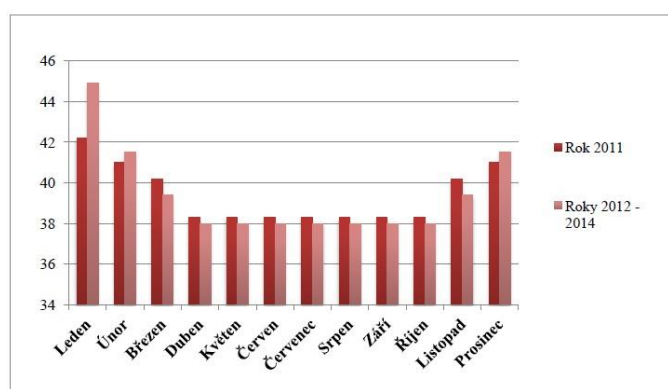
Pro výpočet nákladů na pohonné hmoty je potřeba znát zejména průměrnou spotřebu nafty pro každou kalkulovanou kategorii vozidel a cenu, která je jedním ze stěžejních faktorů určujících výši nákladů v této položce, kterou však dopravce nemůže významně ovlivnit¹¹.

1.1.2.1 Průměrná spotřeba pohonných hmot – motorové nafty

Jednoznačné, objektivní a univerzální stanovení hodnoty průměrné spotřeby vozidla pro určitou kategorii autobusů je úloha značně obtížná a v daném pojetí prakticky nemožná. Proto je v praxi zpravidla norma spotřeby stanovena s ohledem na reálné podmínky provozu a její nastavení je případ od případu dílčím způsobem odlišné. V pojetí univerzálního použití tohoto údaje je nutno připustit určitý přiměřený rozptyl vůči reálně dosahované hodnotě spotřeby na té, či oné lince (popřípadě obsluhované oblasti). Reálná provozní spotřeba je funkcí množiny proměnných, zejména:

- Ročních klimatických podmínek
- Vozidlové struktury sledované kategorie vozidel
- Stářím a technickým stavem vozidel
- Místními provozními podmínkami
 - Obsazenost autobusu
 - Počet zastávek (zastavení)
 - Terénní reliéf obsluhované linky (oblasti)
 - Silniční rychlostní charakteristiky obsluhované linky (oblasti)
 - Počtu tzv. „studených startů“
- Druhem pneumatik osazených na vozidlech
- Apod.

Na následujícím obrázku je uveden ilustrační příklad rozprostření normy měrné spotřeby PHM v průběhu ročního období pro autobusy městského dopravního podniku



Zdroj: Městský dopravní podnik

Obr. 1 Ilustrační graf – norma měrné spotřeby PHM pro autobusy

¹¹ Cena pohonných hmot podléhá řadě faktorů, kterými jsou zejména – cena ropy na světovém trhu, měnová politika státu, náklady na zpracování ropy, vývoj poptávky, ceny PHM na světovém trhu, výše daňového zatížení spotřební daní atd.

Pro účely zpracování kalkulačních modelů bylo uvažováno pouze s jedním druhem PHM

1.1.2.1.1 Přehled průměrných hodnot spotřeby PHM dle kategorií vozidel

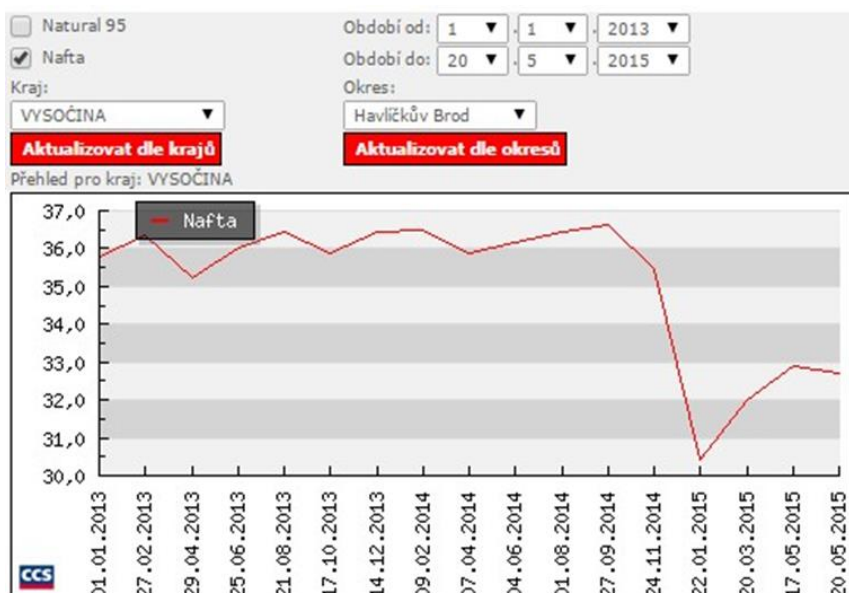
Pro nastavení hodnot průměrné spotřeby řešitel využil hodnoty o vykazovaných hodnotách spotřeby z vlastního průzkumu mezi dopravci autobusové dopravy a informací o technických hodnotách spotřeby uváděných českými výrobci autobusů. Navržené průměrné hodnoty spotřeby byly následně za účelem verifikace konzultovány s několika odbornými experty v oblasti autobusové dopravy.

Tab. 3 Průměrné hodnoty spotřeby motorové nafty dle kategorií vozidel

Kategorie vozidla	Průměrná spotřeba. (litry / 100 km)
M – N	16,9
S – N	21,3
V – N	27,9
Vplus – N	28,9
S – S	21,3
V – S	27,9
Vplus – S	28,9

1.1.2.2 Cena pohonných hmot

Průměrné ceny pohonných hmot v České republice sleduje databáze společnosti CCS, která poskytuje i veřejné informace o jejich historickém vývoji. Z následujícího grafu je patrný vývoj ceny nafty od počátku roku 2013.



Zdroj: <http://www.ccs.cz/pages/phm2.php>

Obr. 2 Graf – vývoj průměrných spotřebitelských cen motorové nafty

Jak již bylo zmíněno v úvodu části 1.1.2 prodejní cena nafty podléhá řadě vlivů a jak je i patrné z výše uvedeného grafu, má v průběhu času kolísavý charakter. Pokud se podíváme na průměrnou cenu nafty za uplynulý rok 2014, vykazuje hodnotu 36,10 Kč/litr včetně DPH.

Nicméně jak je patrné z grafu, zaznamenala úroveň prodejních cen v závěru loňského roku pokles a v současnosti i přes dílčí navýšení osciluje výrazně pod průměrnou loňskou hodnotou. Vývoj cenových hladin pro nadcházející období nelze spolehlivě predikovat, třebaže z hlediska delší časové perspektivy analytici předpokládají její růst. Proto byla jako základ pro zpracování kalkulace nákladů převzata jako odrazová vstupní hodnota cena, za kterou realizují v současné době prodej nafty na veřejných čerpacích stanicích velcí autobusoví dopravci – ČSAD JIHOTRANS, ICOM, ale například i společnosti Unicorn, či Lukoil, a to **31,40 Kč/litr včetně DPH**.

Vzhledem k tomu, že dopravci obvykle nakupují naftu přímo od obchodníků a tankují ji z vlastních nebo pronajatých čerpacích stanic, lze tuto cenu dále upravit na nákupní cenu pro velkoodběratele. V druhém případě, kdy dopravci tankují u veřejných čerpacích stanic, lze tuto cenu snížit o slevu poskytovanou významným zákazníkům. Protože skladování nafty ve vlastních nádržích a její čerpání do vozidel je zatíženo souvisejícími náklady, lze cenu nafty v obou případech považovat za přibližně shodnou. Rozdíl mezi cenou u veřejných čerpacích stanic a nákladovou/množstevní cenou se v obou uvedených případech pohybuje podle našich průzkumů přibližně v rozmezí mezi 1 – 1,50 Kč/litr (se započtením DPH).

Po úpravě ceny započtením výše uvedených vlivů a odečtením sazby DPH je pak cena nafty pro účely výpočtu nákladů dopravního výkonu stanovena částkou **24,80 Kč/litr (bez DPH)**.

Poznámka: s ohledem na skutečnost, že dopravce nemůže cenu tohoto významného vstupu výrazně ovlivnit, bývá zpravidla cena tohoto vstupu zohledňována v uzavíraných kontraktech na zajištění dopravních výkonů jako tzv. vázaný vstup, který je dle předem definovaného klíče¹² zohledňován v ceně za dopravní výkony.

1.1.3 Přímý materiál a energie

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato kategorie nákladů: *přímý materiál spotřebovaný přímo na autobus (např. nové pneumatiky, protektory a příslušenství, duše, ventilky), náhradní díly a materiál na běžné opravy, spojovací materiál, elektromateriál, čistící a mycí potřeby, nemrzoucí směsi, uniformy, pracovní a ochranné pomůcky*).

Výše nákladů tohoto nákladového druhu byla stanovena na základě vlastního šetření o vykazované výši tohoto nákladového druhu, a to u výběrového vzorku čtyř autobusových dopravců provozujících 100 – 150 autobusů různých kategorií. Podíl nákladů připadajících

¹² Například pokud dojde k nárůstu průměrné ceny nafty o x Kč, bude nárůst ceny tohoto vstupu zohledněn v ceně dopravního výkonu o y Kč/km.

na autobus příslušné kategorie pak byl stanoven odborným odhadem expertů v oblasti autobusové dopravy.

1.1.4 Opravy a údržba vozidel

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato kategorie nákladů: *náklady za provedené externí opravy vyjádřené fakturami, nebo opravy ve vlastní režii snížené o spotřebu materiálu, pokud je uvedena v nákladovém druhu jako přímý materiál. V případě, že je prováděno zúčtování oprav hodinovou zúčtovací sazbou na pracovníka, dokládá se kalkulací této hodinové sazby.*

Nákladový druh „Opravy a údržba vozidel“ je závislý na mnoha veličinách, zejména na:

- Stáří a stavu vozového parku
- Provozních podmínkách (kvalita silnic, výškový profil atd.)
- Dopravním výkonu¹³
- Atd.

V rámci šetření této položky údaje různých dopravců vykazují značný rozptyl. Ten může být z velké části způsobený lokálními podmínkami dopravce:

- Ceny služeb na vstupu
- Možnostmi dosáhnout množstevních slev (vyjednané podmínky)
- Volbou strategie (dražší vstupy s předpokládanou delší životností nebo levnější s nižší kvalitou, ale i vyšším obratem)

Rovněž lze vysledovat i skutečnost, že náklady na opravy a údržbu jsou i do značné míry závislé na výrobci autobusu. Rozhodující jsou přitom cena a frekvence servisních prací a cena náhradních dílů, přičemž největší náklady lze vysledovat právě u pravidelného servisu a údržby.

Důležitým zjištěním je skutečnost, že položka „Opravy a údržba vozidel“ neobsahuje u různých dopravců shodné a souměřitelné údaje. To je dáno například i tím, že si někteří dopravci zajišťují opravy vlastními pracovníky a v této položce jsou pak evidovány pouze mzdové náklady a náklady na materiál jsou pak evidovány v položce „Přímý materiál a energie“. Z tohoto důvodu je potřebné obě tyto položky posuzovat společně.

Obecně lze také konstatovat, že zatímco u nových autobusů je servis dražší, u starších je potřeba větších a častějších zásahů, což se promítá do vyšších nákladů na servisní práce, ale na druhé straně je zpravidla levnější pořízení náhradních dílů.

¹³ I když toto nelze konstatovat v plném rozsahu, neboť existují položky na dopravním výkonu nezávislé jako například STK, měření emisí, pravidelné kontroly apod.

Vyhodnocení tohoto vstupního údaje vyžaduje delší sledování, neboť náklady na opravu a údržbu jsou dlouhodobé a ne vždy pravidelné, což má dopad na jejich rozložení v čase. Z tohoto důvodu, při tvorbě základního univerzálního modelu stanovení výše nákladů, byla stanovena jejich průměrná výše, rozložená rovnoměrně, a to vždy pro celé předpokládané období trvání kontraktu. U nových vozidel pak tyto náklady za první dva roky nejsou uvažovány, neboť je zpravidla na toto období sjednána s výrobcem tzv. záruční garance¹⁴.

1.1.5 Odpisy dlouhodobého majetku

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato kategorie nákladů: *účetní odpisy autobusů, účetní odpisy hmotného investičního majetku, který je spojen s linkovou autobusovou dopravou (odbavovací strojky, odpisy budov), a účetní odpisy investičního majetku, souvisejícího s informačním systémem, předprodejem jízdenek a pokladní činnosti.*

1.1.5.1 Pořizovací ceny vozidel

Důležitým atributem, který je potřeba znát pro provedení analýzy nákladů na vozidla¹⁵, respektive nákladové položky ročních odpisů v průběhu kontraktu, je pořizovací cena autobusu v rámci každé ze stanovených kategorií vozidel. V následující Tab. 4 jsou uvedeny pořizovací ceny vozidel jednotlivých kategorií, které jsou základem pro následnou kalkulaci ročních odpisů vozidel v průběhu kontraktu. Uvedené ceny byly nastaveny na základě vlastního šetření řešitele u dopravců a u tuzemských výrobců, či prodejců autobusů. Ceny uvedené v tabulce jsou uvažovány včetně zohlednění výbavy (doplňkové výbavy) dle specifikací zpracovaných v části A6¹⁶ (elektronické panely, klimatizace, vnitřní informační systém atd.).

Tab. 4 Výše kalkulovaných pořizovacích cen vozidel – dle kategorie a provedení

Kategorie vozidla	Pořizovací cena (tis. Kč /vozidlo)
M – N	2 850
S – N	3 850
V – N	4 500
Vplus – N	4 900
S – S	3 750
V – S	4 350
Vplus – S	4 850

Poznámka: Porovnávat ceny vozidel podle kategorizace Ministerstva dopravy není konzistentním přístupem, neboť Ministerstvo dopravy udává ceny za účelem výpočtu

¹⁴ Garanční opravy.

¹⁵ Stanoveno ve smyslu zadání této části práce.

¹⁶ V kontextu tohoto požadavku činí cena doplňkové výbavy rámcově cca 350 – 500 tis. Kč, a to s ohledem na kategorii a typ vozidla.

přiměřeného zisku¹⁷, a tyto stanoví pouze podle délky autobusu. Tato práce pracuje v souladu s praktickými požadavky řešení s více parametrickým členěním a tzv. atributem kapacity.

V praxi lze očekávat, že se pořizovací ceny vozidel mohou dílčím způsobem lišit oproti základním ceníkovým cenám, které jsou ochotni poskytnout výrobci a prodejci vozidel. Tuto možnost mají zpravidla významní zákazníci, odebírající velké množství vozidel. Zjistit však minimální pořizovací ceny pro dané kategorie vozidel je prakticky nemožné bez rozsáhlé celostátní databáze realizovaných obchodů. Podle odborných odhadů řešitele může u významných dopravců dosahovat tato sleva až do výše 5 – 20%.

1.1.5.2 Odpisy vozidel – odpisový plán

Základem určujícím roční výši účetních odpisů vozidla je jeho pořizovací cena, která nákupem vozidla vstupuje do provozních aktiv dopravce¹⁸. Dalším důležitým parametrem, který ovlivňuje kalkulovanou výši ročních odpisů vozidla je odpisový plán, tedy doba a způsob účetního odepisování. V souladu s upřesněním zadání (viz článek č. 1.1.1.2) je nastavení těchto parametrů následující:

- Celková doba účetního odepisování se uvažuje s rozvržením na maximální možné časové období použitelnosti jednotlivého vozidla dopravcem v systému, tedy 12 roků
Způsob odepisování – odepisování rovnoměrné

Poznámka: Do celkových provozních aktiv konkrétního dopravce je nutno zahrnout i podíl vlastněných pozemků¹⁹, staveb, či budov a strojů (například z vlastních opravárenských dílen, pokud nejsou odpisy tohoto majetku účtovány vnitropodnikovým účtováním v rámci ceny za opravy). Struktura, či zůstatková hodnota tohoto majetku je individuálně odlišná a liší se případ od případu konkrétního dopravce. Například některé čisté autobusové firmy nemají ve své evidenci žádný majetek charakteru pozemků a staveb. Náklady na užívání tohoto majetku jsou pak účtovány majiteli ve formě nájmu.

1.1.6 Pronájem a leasing vozidel

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato kategorie nákladů: *náklady na leasing na dopravní prostředky a zařízení, související s provozem veřejné linkové dopravy, časově rozlišené dle platných leasingových smluv, případně pronájmy základních prostředků od externích pronajímatelů.*

¹⁷ Jehož stanovení není předmětem této práce.

¹⁸ V provozních aktivech vstupujících do kalkulačních modelů vyčíslení nákladů na vozidla je zahrnuta i hodnota software, který je vedený jen ve vztahu k autobusu.

¹⁹ Ve smyslu příslušných legislativních ustanovení se pozemky neodepisují.

V souladu s upřesněním zadání pro účely zpracování kalkulační modelů nákladů na vozidla (viz článek č. 1.1.1.2) se s pořízením vozidel touto formou neuvažuje – nákladový druh se tudíž v kalkulaci nevyčísľuje.

1.1.7 Mzdové náklady

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato kategorie: *náklady na mzdy řidičů, technicko hospodářských pracovníků, plně řídicích autobusovou dopravu a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (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“.*

1.1.7.1 Výše průměrné hrubé měsíční mzdy řidiče autobusu

Hlavním a určujícím parametrem pro vyčíslení objemu mzdových nákladů v kalkulačních modelech je znalost průměrné hrubé měsíční mzdy řidiče autobusu v regionální dopravě v Kraji Vysočina. Z oficiálně dostupných mzdových statistik však nelze hodnotu průměrné mzdy pro takto konkrétní pracovní zařazení a vymezenou oblast získat. Proto byli řešitelé nuceni stanovit tuto hodnotu za pomoci korekčních koeficientů vlastním odborným odhadem, který se opírá o veřejně dostupné údaje celostátní databáze o průměrných mzdách²⁰, členěné dle agregovaných skupin povolání, v daném případě skupiny do které spadá i povolání řidiče autobusu na linkách regionální dopravy tj. skupina 83312 Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob. Výběr údajů z databáze je uveden v Tab. 5.

Tab. 5 Měsíční mzda podle podskupin a kategorií zaměstnání – rok 2014

Podskupiny a kategorie CZ-ISCO	Hrubá měsíční mzda (medián)	Hrubá měsíční mzda (průměr)
8331 Řidiči autobusů, trolejbusů a tramvají	24491 Kč	24534 Kč
83311 Řidiči autobusů v městské hromadné dopravě	26476 Kč	26740 Kč
83312 Řidiči autobusů v dálkové přepravě osob	22005 Kč	21115 Kč
83313 Řidiči trolejbusů	24237 Kč	24734 Kč
83314 Řidiči tramvají	30282 Kč	29302 Kč

Poznámka: dosahovanou výši úrovně průměrné mzdy výrazně ovlivňují řidiči působící ve velkých městských aglomeracích, tedy v lokalitách, kde obecně dosahovaná výše průměrné

²⁰ Databáze IPSV - Informačního systému o průměrném výdělku Ministerstva práce a sociálních věcí http://ciselnik.artega.cz/prumerne_mzdy_podle_profese.php.

mzdy v porovnání regionů dosahuje zpravidla vyšších hodnot. Dalším neopominutelným aspektem je mzdové rozložení, kdy úroveň průměrné hrubé mzdy řidičů autobusů kategorie 83312 vykazuje nižší hodnotu než medián hrubé mzdy²¹.

Dalším použitým zdrojem je Regionální statistika ceny práce – Kraj Vysočina²², která však na rozdíl od celostátní statistiky nepracuje s takovou mírou podrobnosti členění zaměstnání jako celostátní statistika²³. V rámci příslušné třídy zaměstnání, kam v rámci podmnožiny podskupin zaměstnání spadají i řidiči autobusů v regionální dopravě dosahuje výše průměrné měsíčního výdělku v Kraji vysočina hodnoty 21 801 Kč/měsíc s doplněním, že tato výše představuje placenou dobu, která činí 182,5 hod/měsíc²⁴.

Pomocí přepočtových poměrových koeficientů „narovnání“ údajové základny na kategorii zaměstnání a základní časový fond pracovní doby je stanoven odhad průměrné výše hrubé mzdy řidiče autobusu regionální dopravy ve výši **17 200 Kč/měsíc**²⁵.

1.1.7.2 Kalkulovaná výše mzdových nákladů

Vzhledem ke skutečnosti, že v této fázi zpracování díla není sestaven a schválen dopravní model, není tedy ani zpracována turnusová potřeba řidičů. Z tohoto důvodu bylo při zpracování kalkulačního modelu v oblasti stanovení výše mzdových nákladů vycházeno z předpokládané doby provozu pondělí – pátek cca 5:00 – 22:00, tedy **potřeby dvou řidičů na jedno vozidlo**. Mzdové náklady řidičů připadající na jedno vozidlo jsou dále ve smyslu Metodických pokynů povýšeny o podíl průměrných mezd zaměstnanců přímo se podílejících na provozu autobusové dopravy²⁶. Mezi zohledňované zaměstnance patří například dispečer, revizor (interní), přepravní pokladní, uklízeči vozidel a prostorů pro cestující, apod..

V další fázi zpracování díla, pokud bude znám dopravní model a turnusová potřeba řidičů, bude možno přistoupit k přepočtu mzdových nákladů, který zohlední reálnou potřebu zaměstnanců. Ta se v případě řidičů autobusů bude lišit v závislosti na nastavených parametrech obsluhovaných linek. Dle odborných odhadů zpracovatele se může pohybovat v intervalu cca 2 – 1 řidič/autobus.

1.1.8 Sociální a zdravotní pojištění

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato kalkulační položka nákladů: *příspěvky hrazené zaměstnavatelem z mezd vyplacených zaměstnancům ve výši stanovené*

²¹ Zatímco ve většině případů tomu bývá obráceně. To naznačuje odlišnost v rozložení dosahované úrovně hrubých mezd oproti jiným běžným povoláním.

²² <https://portal.mpsv.cz/sz/stat/vydelky/vys>

²³ Čtyřmístné členění v rámci třídy zaměstnání (třída 83)

²⁴ Hodnota výrazně převyšující standardní měsíční fond pracovní doby.

²⁵ Vztaheno ke standardnímu fondu pracovní doby – vstupní údaj pro kalkulační bilanci.

²⁶ Průměrného dopravce provozujícího 100 – 150 autobusů.

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.

Ve smyslu platné legislativy se jedná o odvody stanovené celkovou paušálně stanovenou sazbou ve výši 34% z odvedených mzdových nákladů²⁷.

1.1.9 Cestovné

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato kalkulační položka: *náklady podle zákona Zákoník práce, stanovené vyhláškou o cestovních náhradách v platném znění, vztažené na zaměstnance v rozsahu odpovídající položce dle 1.1.7 Mzdové náklady.*

Výše nákladů byla stanovena odborným odhadem jako poměrná část nákladů připadající na tuto nákladovou položku dle vzorku skladby nákladů vykazovaných čtyřmi autobusovými dopravci, kteří provozují 100 – 150 autobusů.

1.1.10 Úhrada za použití infrastruktury

Podle metodických pokynů MD se jedná například: *o pronájem infrastruktury vztahující se k veřejné linkové dopravě, poplatky za užívání autobusových nádraží²⁸, atd.*

Vzhledem ke skutečnosti, že v této fázi zpracování díla není sestaven a schválen dopravní model, nebyla tato nákladová položka v modelu zohledňována²⁹. V další fázi zpracování díla, pokud bude znám dopravní model, bude možno tuto nákladovou položku kalkulačně zohlednit.

1.1.11 Silniční daň

Podle metodických pokynů MD zahrnuje tato nákladová položka: *sazby vyhlášené zákonem o silniční dani. V současné době jsou autobusy zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu od silniční daně osvobozeny za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80% kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období.*

Ve vazbě na splnění podmínek výše uvedeného předpokladu není tento nákladový druh předmětem kalkulace modelu celkových nákladů.

²⁷ Viz mzdové náklady uvedené v článku č. 1.1.7

²⁸ Stanovené s ohledem na dikci legislativního předpisu [23]

²⁹ Položka zohledňuje specifické podmínky linek - výše nastavených úhrad vztahujících se k místně specifickým bodům infrastruktury.

1.1.12 Elektronické mýto

Podle metodických pokynů MD zahrnuje nákladová položka: *náklady na mýtné za užívání určených pozemních komunikací dle nařízení vlády č. 240/2014 Sb.*

Vzhledem ke skutečnosti, že v této fázi zpracování díla není sestaven a schválen dopravní model, nebyla tato nákladová položka v modelu zohledňována³⁰. V další fázi zpracování díla, pokud bude znám dopravní model, bude možno tuto nákladovou položku kalkulačně zohlednit.

1.1.13 Pojištění (zákonné, havarijní)

Podle metodických pokynů MD obsahuje nákladová položka: *náklady na pojistné ze zákonné odpovědnosti za provoz autobusů podle platného zákona vztahované na linkovou autobusovou dopravu, včetně nákladů havarijního pojištění. Součástí je i povinné pojistné za pracovní úrazy a nemoci z povolání zaměstnanců, pojištění sedadel.*

U různých pojišťovacích ústavů lze zaznamenat značný rozdíl ve výši pojistného zejména ve vztahu k objemu pojišťovaného majetku. S vyšší objemu se snižuje poměrová výše pojištění. Z těchto důvodů je v kalkulačních modelech uvažováno se střední výší pojištění.

1.1.14 Ostatní přímé náklady

Podle metodických pokynů MD obsahuje nákladová položka: *ostatní přímé náklady, které lze vztáhnout k autobusové dopravě. Jde zejména o náklady na provoz nocležen, náklady na provoz autobusových nádraží a předprodejních zařízení, školení řidičů, udržování a provoz zastávek a označnicků, informatiku, AMS, provoz služebních vozidel, úroky z úvěrů včetně poplatků, technické prohlídky autobusů.*

Výše nákladů byla stanovena odborným odhadem jako poměrná část nákladů připadající na tuto nákladovou položku dle vzorku skladby nákladů vykazovaných čtyřmi autobusovými dopravci, kteří provozují 100 – 150 autobusů, vyjma nákladové položky úroky z úvěrů.

Tato nákladová položka byla dopočtena odděleně a samostatně. Vzhledem k požadavku nových vozidel bylo uvažováno s následujícím modelem financování:

- 30% pořizovací ceny vozidel je financování z vlastních zdrojů dopravce

³⁰ Položka zohledňuje místně specifické podmínky linek, jejichž úseky vedení spadají do zpoplatněné silniční infrastruktury.

- 70% pořizovací ceny vozidel je financováno prostřednictvím poskytnutého úvěru od bankovního ústavu
 - Sjednaná roční výše úrokové sazby činí 3 %
 - Sjednaná celková doba splácení úvěru = 8 roků

1.1.15 Ostatní služby

Podle metodických pokynů MD obsahuje nákladová položka: *ostatní náklady, nezařazené do žádné ze shora uvedených položek.*

Výše nákladů byla stanovena odborným odhadem jako poměrná část nákladů připadající na tuto nákladovou položku³¹ dle vzorku skladby vykazovaných nákladů autobusovými dopravci.

1.1.16 Režijní náklady

Podle metodických pokynů MD: *jde o osobní, věcné a finanční náklady, vznikající provozem autobusové dopravy, nebo na jejichž vzniku se autobusová doprava podílí, které nelze určit v závislosti na smluvním objemu dopravních nebo přepravních výkonů a které nebyly uvedeny v předchozích položkách. Jedná se o režijní náklady vlastního střediska autobusové dopravy a o podíl režie správní, který odpovídá autobusové dopravě.*

Rozčlenění položky režijních nákladů na položky – provozní režie a správní režie není definováno výkazem Dop (MD) 2-04. Jde o nové členění nákladů, které stanovuje legislativní předpis [17]. Protože metodickými pokyny MD není definován obsah položky „Náklady provozní režie“, může každý dopravce tuto položku stanovit dílčím způsobem odlišně.

1.1.16.1 Provozní režie

Obecně lze do těchto nákladů zahrnout například podíl nákladů na provoz vlastní čerpací stanice, ostrahu objektů sloužících autobusové osobní dopravě.

1.1.16.2 Správní režie

Do nákladů správní režie lze zahrnout podíl nákladů na vedení účetnictví³², management³³, povinný účetní audit apod.

Výše režijních nákladů pro obě nákladové položky režii byla stanovena odborným odhadem jako poměrná část nákladů s ohledem na dostupné vzorky skladby vykazovaných nákladů autobusovými dopravci.

³¹ Položka zahrnuje především poplatky za telekomunikační služby (vzhledem k povinné výbavě vozidel).

³² Podíl mezd např. všeobecná, mzdová, finanční účetní.

³³ Pokud není tento vztažen přímo k autobusové dopravě

1.2 Možné varianty vstupů vozidel do systému

1.2.1 Varianta – pouze nová vozidla na počátku kontraktu

Analýza nákladů na vozidla, která vstupují do systému jako nová na počátku kontraktu, je obrazem zpracování kalkulačních modelů nákladů. Tyto kalkulační modely nákladů byly zpracovány pro všechny kategorie a provedení vozidel specifikované v článku č. 1.1.1 této zprávy, a to s předpokládaným ročním proběhem 70³⁴ tis. km. Obdobným způsobem byly dále zpracovány i kalkulační modely nákladů vozidel s předpokládanými objemy ročních proběhů 50³⁵ tis. km, a to v rozsahu zúžené předpokládané skladby kategorií nově pořizovaných vozidel.

Podrobná vyčíslení předpokládané výše kalkulovaných nákladů dle struktury nákladových druhů výchozího modelu, zpracovaná pro příslušné kategorie vozidel po celou uvažovanou délku kontraktu jsou součástí přílohy č. A11/1 s názvem „Kalkulační modely nákladů na vozidla“, která tvoří nedílnou součást zprávy k úkolu č. A11.

Souhrnné vyčíslení předpokládaných průměrných nákladů přepočtených na 1 km za celé období trvání kontraktu je uvedeno v komplexní přehledové tabulce výstupů zpracovaných kalkulačních modelů nákladů, který je uveden v kapitole č. 1.2.3 Varianta – mix nových a částečně odepsaných vozidel, Tab. 6 Kalkulované náklady Kč/km - dle stanovených parametrů – stáří a roční proběh vozidel.

Tato varianta se jeví jako ideální z hlediska požadavků objednavatele na vozidla a jejich vybavení dle požadovaných standardů. Při uzavírání kontraktu dopravce nakoupí vozidla a současně může beze zbytku plnit i veškeré požadavky objednatele ve vztahu k požadované struktuře vozidel a doplňkové výbavě. Z hlediska dopravce se však může jednat o variantu, která okamžikem ukončení kontraktu přináší dopravci riziko spojené s uplatněním dosud plně neodepsaných vozidel³⁶.

Z provedené analýzy struktury celkových nákladů vyplývá, že Odpisy tvoří z hlediska objemu nákladů jednu z nejvýznamnějších položek nákladů na vozidlo. Společně s nákladovými položkami Pohonné hmoty a oleje a Mzdovými náklady zpravidla výrazně převyšují 50 % podílu na celkových nákladech, což dokládá i graf na následujícím obrázku³⁷.

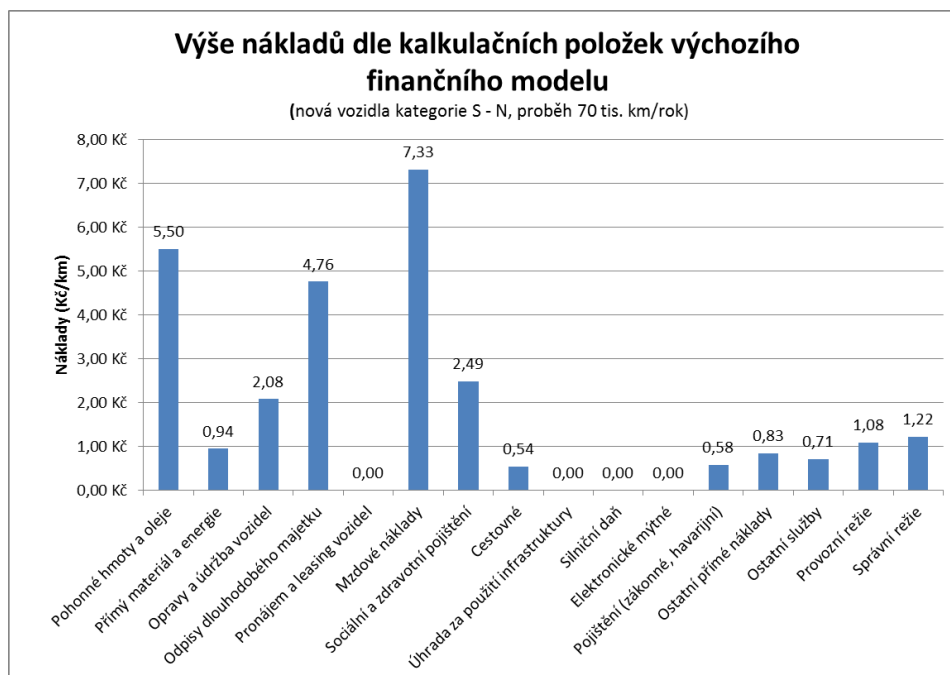
³⁴ Předpokládaný roční proběh vozidla skupiny linek 1 – významné linky (viz článek č 1.1.1.2)

³⁵ Předpokládaný roční proběh vozidla skupiny linek 2 – ostatní obslužné linky (viz článek č 1.1.1.2)

³⁶ Pokud bude dopravce usilovat o dosažení minimální možné úrovně nákladů v položce odpisy a v odpisovém plánu účetních odpisů zvolí dobu odepisování shodnou s délkou období použitelnosti vozidel v systému, tedy 12 roků. Nastavení doby odepisování má výrazný vliv na celkovou kalkulovanou cenu dopravního výkonu pro příslušné období.

³⁷ V kalkulačních modelech byly mzdové náklady kalkulovány na dva pracovní úvazky řidičů obsluhujících jedno vozidlo. Pro reálný provoz bude proveden přepočet s ohledem na reálnou potřebu řidičů, dle schváleného dopravního modelu a z něho vyplývající časové potřeby řidičů.

Uvedený graf byl sestaven jako příklad grafického zpracování výstupu kalkulačního modelu nákladů na nové vozidlo kategorie S-N s ročním proběhem 70 tis. km/rok.



Obr. 3 Graf – Výše nákladů dle kalkulačních položek výchozího finančního modelu – nové vozidlo kategorie S-N s ročním proběhem 70 tis. km.

Z hlediska posouzení a porovnání výše předpokládaných nákladů (ceny dopravního výkonu) v období trvání kontraktu³⁸ se jedná o kalkulačně příznivou variantu. V úrovni kalkulované výše ceny dopravního výkonu za kilometr se promítá předpoklad rozložení doby odepisování vozidel³⁹ na celé období přípustné využitelnosti vozidel v systému tj. 12 roků a dále zejména úroveň předpokládaných nákladů na opravy a údržbu, kde se zohledňuje účinek poskytování bezplatných garančních oprav v prvních dvou letech uplatnění nových vozidel v systému.

1.2.2 Varianta – pouze odepsaná vozidla na počátku kontraktu

Z ryze teoretického pohledu, při posouzení kalkulační struktury nákladů výchozího finančního modelu a posouzení podílu výše nákladů na celkových nákladech dopravního výkonu, by se z hlediska výše celkových nákladů zřejmě jednalo o velmi výhodnou variantu⁴⁰. Nicméně při zohlednění vstupních omezujících hledisek, parametrů zadání a legislativních požadavků, které se vztahují k vymezení průměrného stáří vozidel – dle

³⁸ Viz údaje v tabulce č. 6 Kalkulované náklady – dle stanovených parametrů stáří a roční proběh vozidel.

³⁹ Přesahující uvažovanou časovou délku uzavíraných kontraktů.

⁴⁰ V předchozím období byly dopravci plně uhrazeny odpisy vozidla, rovněž byly uhrazeny případné úroky z úvěru na pořízení vozidla a odpadá i povinnost havarijního pojištění vozidla požadovaná bankou v době splácení úvěru. Na druhé straně budou vyžadovány častější opravy (viz rozklad provedený v čl. 1.1.4).

§ 3 [21], se tato varianta stává nereálnou variantou⁴¹. Doba účetního odepisování vozidel a požadovaného maximálního stáří jednotlivého vozidla v systému je nastavena na shodnou úroveň⁴² - 12 roků. Navíc, aby byla splněna podmínka nepřekročení průměrného stáří vozového parku, je nutno z hlediska stáří zajistit vhodnou kombinaci vozidel a jejich obměnu. Tím se ve skutečnosti jedná o variantu – mix nových a částečně odepsaných vozidel.

1.2.3 Varianta – mix nových a částečně odepsaných vozidel

Tato varianta je vhodným kompromisním řešením z hlediska výše předpokládaných úhrad nákladů dopravcům, eliminace rizika dopravců spojeného s uplatněním dosud plně neodepsaných vozidel v systému, ale i možnosti splnění legislativních požadavků, které stanoví minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících⁴³. Výše uvedené aspekty jsou současně i stěžejní výhodou této varianty.

Kalkulované souhrnné hodnoty nákladů, převzaté z podrobně zpracovaných kalkulačních modelů uvedených v příloze č. 1, jsou pro jednotlivé kategorie vozidel vyčísleny v následující Tab. 6, a to modelově ve vazbě na předpokládaný roční proběh a stáří vozidel vstupujících do systému. Jak je patrné z tabulky, rozdíly v nákladech z hlediska stáří vozidel dosahují poměrně nevýznamných hodnot⁴⁴, a to maximálně v řádu desítek haléřů na kilometr při srovnatelném ročním dopravním výkonu.

⁴¹ Průměrné stáří vozidel nesmí v době trvání smlouvy překročit 9 let a současně musí být naplněna i dikce § 2 [21] s ohledem na vymezení vozidel, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

⁴² Tzn. jakmile je vozidlo účetně odepsáno dosáhne i maxima povoleného stáří vozidla v systému a musí být ze systému vyřazeno.

⁴³ Dle [21] - Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících

⁴⁴ Což je odrazem nastavení vstupních požadavků a parametrů systému. Zejména možnost rozložení doby účetního odepisování vozidel do celého časového horizontu využitelnosti jednotlivého vozidla v systému, tj. na 12 roků, stabilizuje a vyrovnává úroveň kalkulované výše nákladů v položce „Odpisy dlouhodobého majetku“.

Tab. 6 Kalkulované náklady Kč/km - dle stanovených parametrů – stáří a roční proběh vozidel

Průměrné náklady (Kč/km) v období předpokládaného kontraktu (8 roků) dle kalkulačního vzorce výchozích nákladů (součet položek řádků 1 - 16)*					
Kategorie vozidla	Nová vozidla		Starší vozidla vstupující do systému		
	Proběh 70 tis. km/rok	Proběh 50 tis. km/rok	2 roky stará vozidla - proběh 50 tis. km/rok	5 let stará vozidla - proběh 50 tis. km/rok	5 let stará vozidla - proběh 70 tis. km/rok
M - N	24,81				
S - N	28,06	36,48	37,04	36,80	28,45
V - N	31,09	39,98	40,68	40,42	31,59
Vplus - N	31,92				
S - S	27,93	36,29		36,63	28,30
V - S	30,89	39,69		40,17	31,40
Vplus - S	31,82				

1.2.3.1 Rozklad požadavků z hlediska ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti v souvislosti s poskytováním veřejných služeb ve VLD

Ve vazbě na ustanovení Zákona o veřejných službách v přepravě cestujících [12] stanoví minimální hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti prováděcí právní předpis, kterým je Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. [21]. Toto nařízení:

- Vymezuje vozidla, která musí umožňovat přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace
- Vymezuje průměrné stáří vozidel ve VLD
- Upravuje způsob prokazování standardů kvality a bezpečnosti

Pro poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve VLD na základě smlouvy uzavřené po 1. lednu 2015 výše uvedený předpis stanoví:

- Minimálně jedno vozidlo z každých šesti vozidel využitých dopravcem k poskytování těchto služeb musí být přístupné osobám s omezenou schopností pohybu a orientace⁴⁵
 - Do celkového počtu těchto vozidel se nezapočítávají vozidla, jejichž první registrace byla provedena před 1. lednem 2015
- Dopravce poskytuje veřejné služby se VLD vozidly, jejichž průměrné stáří nepřesahuje 9 roku

⁴⁵ V souladu s technickými požadavky [16].

Pro úplnost ještě rekapitulujeme poslední z omezujících kritérií definované v článku 1.1.1.2:

- Maximální stáří jednotlivého vozidla v systému v kterýkoliv den kontraktu nesmí překročit 12 let

Doporučení – závěr

Jak vyplývá ze zpracovaných kalkulačních modelů nákladů a výše uvedených rozkladů variantních možností vstupu vozidel do systému, jako optimální varianta z hlediska plnění všech požadovaných aspektů a uplatnitelnosti v systému **je varianta mix nových a částečně odepsaných vozidel.**

Vždy se však musí jednat o takovou kombinaci stáří a provedení vozidel, která zajistí plnění základních požadavků na vozidla v systému VLD a současně i splnění požadovaných standardů kvality a bezpečnosti.

Seznam příloh

Příloha č. 1 Kalkulační modely nákladů na vozidla

Seznam obrázků

Obr. 1 Ilustrační graf – norma měrné spotřeby PHM pro autobusy	8
Obr. 2 Graf – vývoj průměrných spotřebitelských cen motorové nafty	9
Obr. 3 Graf – Výše nákladů dle kalkulačních položek výchozího finančního modelu – nové vozidlo kategorie S-N s ročním proběhem 70 tis. km.....	20

Seznam tabulek

Tab. 1 Výchozí finanční model (VLD) – vzor z přílohy č. 2 k vyhlášce 296/2010 Sb.	4
Tab. 2 Parametry kategorizace vozidel.....	6
Tab. 3 Průměrné hodnoty spotřeby motorové nafty dle kategorií vozidel	9
Tab. 4 Výše kalkulovaných pořizovacích cen vozidel – dle kategorie a provedení.....	12
Tab. 5 Měsíční mzda podle podskupin a kategorií zaměstnání – rok 2014	14
Tab. 6 Kalkulované náklady Kč/km - dle stanovených parametrů – stáří a roční proběh vozidel.....	22

Použité zkratky a pojmy

AMS	Automatizovaný místenkový systém
CNG	Compressed Natural Gas – stlačený zemní plyn
ČR	Česká republika
DPH	Daň z přidané hodnoty
ES	Evropské společenství
ICT	Informační a komunikační technologie (z anglického Information and Communication Technologies)
LPG	(Liquefied Petroleum Gas) – zkapalněný ropný plyn
MD	Ministerstvo dopravy České republiky
PHM	Pohonné hmoty
STK	Stanice technické kontroly motorových vozidel (povinná kontrola technického stavu vozidla)
ÚOHS	Úřad pro ochranu hospodářské soutěže
VLD	Veřejná linková doprava
Dop (MD) 2-04	Čtvrtletní výkaz o činnosti dopravců autobusové dopravy (statistický výkaz)

Seznam souvisejících předpisů a zdrojů

- [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 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70
- [2] Zákon č. 526/1990 Sb. o cenách, ve znění pozdějších předpisů
- [3] Zákon č. 265/1991 Sb. o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů
- [4] Zákon č. 563/1991 Sb. o účetnictví, v aktuálním znění
- [5] Zákon č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů
- [6] Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- [7] Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích (krajském zřízení), ve znění pozdějších předpisů
- [8] Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích (obecní zřízení), v znění pozdějších předpisů
- [9] Zákon č. 250/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů
- [10] Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů
- [11] Zákon č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů
- [12] Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů
- [13] Zákon č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů
- [14] Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů
- [15] Vyhláška č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- [16] Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- [17] Vyhláška č. 500/2002 Sb. Prováděcí vyhláška k podvojnému účetnictví pro podnikatele, ve znění pozdějších předpisů
- [18] Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace
- [19] Vyhláška č. 122/2014 Sb. o jízdních řádech veřejné linkové dopravy
- [20] Vyhláška č. 328/2014 Sb. o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad
- [21] Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících
- [22] Nařízení vlády 240/2014 Sb. o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném

[23] Výměr MF č. 01/2015 ze dne 26. listopadu 2014, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami