

Důvodová zpráva

Úvod

Dopravní podnik města České Budějovice, a.s. (dále jen DPMČB) předkládá tento materiál, ve kterém zdůvodňuje oprávněnost návrhu na vyplacení přiměřeného zisku.

V rámci dobrého vyrovnaného hospodaření a výhledu do budoucna se snaží DPMČB zajistit potřebné investiční zdroje. Společnost musí zaručit určitou míru trvale udržitelného rozvoje investičních potřeb. Možnosti tvorby investičních zdrojů jsou omezené. Tvorba může být: z vlastních zdrojů, odpisů, ze zisku z externích činností, z úhrady přiměřeného zisku.

Úhrada prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku v časové řadě
v tis. Kč

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	PL 2014
prokazatelná ztráta	205 302	194 935	214 669	204 317	201 528	202 071	197 850	198 036
přiměřený zisk	12 973	24 300	6 055	0	0	0	5 000	0

Složení prokazatelné ztráty

v tis. Kč

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	PL 2014
Město	186 340	174 534	192 738	183 065	180 000	180 000	179 240	174 240
Kraj	8 210	9 072	9 742	8 793	9 266	9 466	9 606	10 200
Obce	10 752	11 329	12 189	12 459	12 262	12 605	12 370	13 596
Celkem	205 302	194 935	214 669	204 317	201 528	202 071	201 216	198 036

Složení „dotace“ od Statutárního města České Budějovice

v tis. Kč

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	PL 2014
přiměřený zisk	0	12 973	24 300	6 055	0	0	0	5 000	0
Město	179 400	186 340	174 534	192 738	183 065	180 000	180 000	179 240	174 240
Celkem	179 400	199 313	198 834	198 793	183 065	180 000	180 000	184 240	174 240

V roce 2014 je „dotace“ od Statutárního města České Budějovice nejmenší od roku 2006. Celorepublikový trend klesající tržby z jízdného jsou v porovnání se stejným obdobím roku 2013 nižší o 2,9 % a ve srovnání s rokem 2012 dokonce klesají o 6% (tj. cca 4,5 mil. Kč). Roční výpadek tržeb z jízdného oproti plánu na rok 2014 lze očekávat okolo 6,5 mil. Kč. Dalším rizikem je vývoj legislativy a následný pokles poptávky na trhu prodeje drobných pohledávek.

Dle výsledků kolektivního vyjednávání dochází v průběhu roku 2014 k neplánovanému navýšení osobních nákladů o cca 800 tis. Kč (vyšší příspěvek na stravování a na penzijní pojištění). Přes úsporná opatření nákladů je obtížné tvořit zisk – investiční zdroj.

DPMČB potřebuje vytvořit investiční zdroje na výraznou plánovanou obnovu vozového parku, která bude realizována v následujících letech tak, aby splnila legislativní nařízení vlády č. 63/2011 Sb. které stanoví průměrné stáří vozidel do konce roku 2014 na 10 let a od 1. 1. 2015 na 9 let. DPMČB se zavazuje, že veškerá úhrada přiměřeného zisku bude použita v souladu s platnou legislativou nařízením vlády č.493/2004 §3 odst. 3.

Situace:

V současné době jsou zdroje financování:

1) úvěrování

Úvěry byly čerpány v roce 2011 a 2012 na nákup 14 kusů trolejbusů. K 18. 8. 2014 je zůstatek úvěru 62,9 mil. Kč.

2) vlastní zdroje - odpisy

Vlastní zdroje - odpisy (zůstatky z Cash flow z minulých let).

Během roku 2015 může dojít k vyčerpání tohoto typu vlastních zdrojů. Nejvyšším investičním nákladem je obnova vozového parku. Při omezení investic na obnovu vozů MHD v následujících letech pak reálně hrozí jejich rychlé stárnutí, čímž by nebylo naplněno nařízení vlády č.63/2011, které stanoví průměrné stáří vozidel do konce roku 2014 na 10 let a od 1. 1. 2015 na 9 let.

Možnosti řešení:

Dopravce spatřuje možnosti řešení v zajištění maximální hospodárnosti hlavní činnosti při vynakládání finančních prostředků, v rozvoji externích činností mimo MHD a dosahování zisků z externích činností (tento zdroj je však omezený a je realizován pouze v případě překročení plánu zisku z externích činností - plánovaný zisk totiž snižuje nárok na úhradu prokazatelné ztráty).

Další zdroje na pořízení investic jsou bankovní úvěry. Vzhledem k současné zadluženosti je přijetí dalších úvěrů problematické, neboť se zvyšující se zadlužeností firmy stoupá i její rizikovost, což se negativně promítá do růstu nákladů různých externích zdrojů, například úvěrů.

Odpisy jsou jediným zdrojem pro investiční činnost, resp. zdrojů pro obnovu vozového parku, neboť pouze takto vytvořené zdroje jsou u DPMČB dlouhodobě jediným zdrojem pro pořízení nových vozidel MHD i dalších investic.

Nejekonomičtější zdroj financování investic je tvorba „zisku“ formou úhrady přiměřeného zisku. Nenese s sebou žádné další spojené finanční náklady a z dlouhodobého pohledu je jediným správným řešením. Proto navrhuje, aby byl přiměřený zisk vyplacen stejným způsobem a ve stejné výši jako v roce 2013.

Právní rámec

Současný právní rámec se řídí ustanoveními Smlouvy o závazku veřejné služby k zajištění dopravní obslužnosti zájmového území města České Budějovice a o úhradě prokazatelné ztráty z městské hromadné dopravy, která je uzavřena na časové období 2009 až 2018. Na základě smluvního ujednání a právních předpisů (tzn. především zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, ve znění pozdějších předpisů) vypočetl a doložil DPMČB podle předběžného odhadu výši prokazatelné ztráty a přiměřeného zisku (určenou nařízením vlády č. 493/2004 Sb. a vyhláškou č. 241/2005 Sb.).

Od roku 2010 je v platnosti nová legislativa, která nahradila „přiměřený zisk“ za „míru výnosu na kapitál“ (tj. zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, a prováděcí vyhláškou č. 296/2010 Sb., o postupech sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, ve znění jejich pozdějších předpisů). V souladu s citovanými předpisy dopravce může kromě kompenzace prokazatelné ztráty požadovat dále i povolenou míru výnosu na kapitál - dříve označováno jako úhrada přiměřeného zisku. Tato úhrada by mohla činit ročně až 7,5 % z hodnoty provozních aktiv. Do doby platnosti stávající smlouvy se touto novou legislativou nemusíme řídit.

Přílohou důvodové zprávy je výpočet přiměřeného zisku v jeho maximální výši dle platné legislativy. Tato legislativa určuje maximální možnou výši proplacení přiměřeného zisku, avšak nestanovuje minimální hranici, je tudíž na plném rozhodnutí Statutárního města České Budějovice jakou výši přiměřeného zisku stanoví pro konkrétní rok.

Závěr

Cílem DPMČB je s péčí řádného hospodáře získat další investiční zdroje, nejen odpisy. Proto na základě současné legislativy, udržitelného rozvoje, investičních potřeb, dále pak v souvislosti s nařízením vlády č. 63/2011 Sb. které stanoví průměrné stáří vozidel do konce roku 2014 na 10 let a od 1. 1. 2015 na 9 let, předkládá DPMČB návrh na přiznání úhrady přiměřeného zisku v obdobné výši jako v roce 2009 a 2013, tj. 5.000.000 Kč (což je 1,0024 Kč na skutečný dopravní výkon, tj. skutečný ujetý kilometr pro objednatele) tak, aby náklady financování byly co nejnižší a nemuselo docházet k financování z různých externích zdrojů (úvěry, leasing...) a nebylo třeba využívat externích zdrojů financování.

**Výpočet přiměřeného zisku dle smlouvy č. A - 1470/2008
v tis. Kč**

Autobusy - výpočet dle nař. vl. ČR č. 493/2004 Sb.

Počet autobusů	počet vypravených vozů v pracovní den ve špičce	53
Průměrná cena	výpočet dle typů použitých vozů	4 578
Odpisy účetní roč.	odpisy vozů, vč. Odbavovacích systémů	22 917
Dotace	očekávaná dotace na pořízení vozů	0
Koeficient	k vyrovnání odvod. povín. z přiměřeného zisku pro př. rok	0,8
Jmenovatel "8"	vyjádření osmiletého cyklu obnovy	8

$$\frac{[(\text{počet A} \times \text{prům. cena A}) - \text{odpisy A}]}{8} : \text{koeficient}] - \text{dotace} = \text{přiměřený zisk}$$

Přiměřený zisk autobusy = 9 265

Trolejbusy - výpočet dle vyhl. č. 241/2005 Sb.

Ekonomicky oprávněné náklady trakce TR	168 501
přiměřený zisk ve výši 4,9 %	8 257

přiměřený zisk celkem 17 522