Důvodová zpráva

Úvod

Cílem tohoto materiálu je obhájení postoje Dopravního podniku města České Budějovice, a. s. k poskytnutí úměrné úrovně přiměřeného zisku a tím zajištění dostatečných finančních zdrojů, především pro financování investic, a to zejména pro nutné investice.

V rámci dobrého vyrovnaného hospodaření a výhledu do budoucna se snaží Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (dále jen 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	PL 2013
prokazatelná ztráta	205 302	194 935	214 669	204 317	201 528	202 071	197 850
přiměřený zisk	12 973	24 300	6 055	0	0	0	0

Složení prokazatelné ztráty

v tis. Kč	2007	2008	2009	2010	2011	2012	PL 2013
Město	186 340	174 534	192 738	183 065	180 000	180 000	174 240
Kraj	8 210	9 072	9 742	8 793	9 266	9 466	10 260
Obce	10 752	11 329	12 189	12 459	12 262	12 605	13 350
Celkem	205 302	194 935	214 669	204 317	201 528	202 071	197 850

Z výše uvedeného je tedy zřejmé, že od roku 2010 DPmČB nedostává úhradu tzv. přiměřeného zisku a potřebné zdroje na obnovu vozového parku musel řešit sjednáním úvěrů.

Situace:

V současné době jsou zdroje financování:

1) úvěrování

Úvěry byly čerpány v roce 2011 a 2012 na nákup 14 kusů trolejbusů. K 7. 9. 2013 je zůstatek úvěru cca 75 mil. Kč.

2) vlastní zdroje - odpisy

Vlastní zdroje - odpisy (zůstatky z CashFlow z minulých let).
V roce 2013 dojde k vyčerpání tohoto typu vlastních zdrojů. Nejvyšší investicí bude koncem roku plánovaná obnova vozového parku - 5 autobusů a 2 trolejbusy, v hodnotě cca 47 mil. Kč. V následujících letech pak reálně hrozí výrazné omezení nákupu nových vozů MHD a jeho 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:

Možnosti řešení dopravce spatřuje 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 – město totiž tři roky neposkytuje žádné finanční krytí tzv. přiměřeného zisku, ani žádné jiné investiční „dotace“ na obnovu vozidel MHD.

Nejekonomičtější zdroj financování investic je tvorba „zisku“ formou úhrady přiměřeného zisku. Nenese sebou žádné další spojené finanční náklady a z dlouhodobého pohledu je jediným správným řešením.

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.). Rada města v jednotlivých letech „projednala požadavek" DPmČB a rozhodla o úhradě prokazatelné ztráty vždy v částce nižší, než byla nárokována.

Legislativa stanoví způsob propočtu prokazatelné ztráty (včetně přiměřeného zisku) jako maximální hranici pro možnou úhradu ze strany zadavatele, za kterou lze službu provozovat, aby nedošlo k porušení zákona. Vypočtený přiměřený zisk roku 2013 může teoreticky dosáhnout až 17,5 mil. Kč.

V současné době je DPmČB vázán pro výpočet prokazatelné ztráty legislativou platnou v den podpisu smlouvy (tj. 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 (je až cca 51,7 mil. Kč).

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 tj. 5.000.000 Kč (což je cca 1,18 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.