



STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC

INFORMACE

pro jednání zastupitelstva města dne 24. 4. 2014

**Efektivita smlouvy mezi Dopravním podnikem měst Liberce a
Jablonce nad Nisou, a.s. a BusLine a.s.**

Předkládá: Mgr. J. Šolc, náměstek pro ekonomiku, majetek a systémovou integraci

Zpracoval: Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. - Ing. Milán Červenka - ekonomický ředitel; Ing. Ján Gavlák - controlling

telefon: 485 243 131



Dopravní podnik měst
Liberce a Jablonce n.N., a.s.

EFEKTIVITA SMLOUVY MEZI DPMLJ A BusLine

Zadavatel: Představenstvo společnosti DPMLJ (11. zasedání představenstva dne 15.1.2014)

Řešitel: Ing. Milan Červenka – ekonomický ředitel
Ing. Ján Gavlák - controlling

Datum: 31.3.2014

DPMLJ, Mrštíkova 3
461 71 Liberec 3

KB, a. s., pobočka Liberec
Č.úctu: 4306-461/0100

IČ: 473 11 975
DIČ: CZ47311975

Tel.: +420 485 344 111

Fax.: +420 485 105 426

E-mail: dpmlj@dpmlj.cz

Společnost je zapsána v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ústí nad Labem, oddíl B, vložka 372.



Obsah

1. ÚVOD	2
2. OBSAH A NÁPLŇ SMLOUVY DPMLJ A BusLine	3
3. HISTORICKÝ VÝVOJ TVORBY A ZPRACOVÁNÍ DAT	3
4. VAZBA VÝKAZ DOPRAVCE A POŽADAVKY OBJEDNATELŮ	4
5. PRINCIPY POUŽITÉ PŘI ZPRACOVÁNÍ ZPRÁVY	5
5.1. Předpoklady, parametry zjednodušení	6
5.2. Používané parametry	6
5.3. Korekce	6
5.4. Kvalita dopravy	7
6. ZÁVĚRY, VÝSLEDKY	8
6.1. Vyčíslení úspor	8
6.2. Výkaz č. 493	9
7. EPILOG K VÝNOSŮM	9
7.1. Tržby z MHD	9
7.2. Příspěvky SML	10

1. ÚVOD

Tato zpráva je doplněním řady již vzniklých dokumentů, které byly vytvořeny na základě požadavku člena dozorčí rady dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a.s. (dále jen DPMLJ) Prof. Ing. Josefa Šedlbauera, PhD.

Mimo mnoha zpráv zpracovaných vedením společnosti byly jak představenstvem, tak na základě požadavku člena DR zadány externí společnosti též forenzní audity jak hospodaření DPMLJ, tak i výhodnosti spolupráce se společností BusLine a.s. (dále jen BusLine). Auditorskou společností byla zvolena společnost FINAUDIT s.r.o. z Olomouce, IČ: 601947407.

První audit z 11.5.2012 se zabýval hospodařením, efektivitou a používanými metodikami společnosti DPMLJ. **Závěr potvrdil pozitivní vývoj ve většině hlavních ukazatelů hospodaření společnosti**, poukázal na některé nestandardní historické případy či rozhodnutí a doporučil dílčí opatření pro zvyšování efektivity společnosti. **Náklady na audit dosáhly hodnoty 680 tis. Kč bez DPH.**

Druhý audit z 16.2.2013 (vč. doplňující zprávy z 10.5.2013) se zabýval přímo ekonomickou efektivností spolupráce se společností BusLine. **Závěr potvrdil výhodnost spolupráce společností DPMLJ a BusLine** vč. potvrzení, že nedochází ani k poškozování hospodaření DPMLJ či k vyvádění jeho majetku. **Náklady na audit dosáhly hodnoty 342 tis. Kč bez DPH.**

Přestože byly audity provedeny renomovanou společností a byly vynaloženy nemalé finanční prostředky, nebyly závěry auditů členem DR přijaty. Proto dne 11.12.2013 zaslal Prof. Šedlbauer všem členům statutárních orgánů dopis se svým stanoviskem k neplnění smlouvy se společností BusLine. Přes závěry auditu FINAUDIT s.r.o. uložilo představenstvo DPMLJ zpracovat novou analýzu efektivity spolupráce DPMLJ a BusLine.



2. OBSAH A NÁPLŇ SMLOUVY DPMLJ A BusLine

Smluvní vztah je založen Smlouvou o zajištění výkonů závazků veřejné služby v hromadné dopravě, uzavřenou mezi DPMLJ a BusLine (tehdy ještě pod názvem ČSAD Jablonec nad Nisou a.s.) dne 2. 12. 2009 (praktická účinnost od 1. 1. 2010). Smlouva byla později modifikována řadou číslovaných písemných dodatků.

V kapitole III, odst. č.6 je definován princip uvedené smlouvy:

„Smluvní strany se přitom zavazují provést všechna hospodářsky racionální opatření zvyšující efektivitu přepravní služby, a to tak že v letech 2011 a 2012 bude dosaženo zvýšení efektivity přepravní služby o minimálně 2,5% a v následujících letech zvýšení efektivity přepravní služby co nejvyšší dle aktuálních podmínek.“

Pojem „efektivita přepravní služby“ se stala po dobu trvání smlouvy základním mottem činností obou společností a tato zpráva se svým obsahem zabývá právě efektivitou veřejné služby. Nikoli tedy jen dílčími položkami typu „to DPMLJ, to BusLine“, ale naopak nahlíží na celkový efekt vztahu dopravce x cestující veřejnost x objednatel. Analýza vlivů prostředí a jednotlivých položek pak slouží k zjištění celkové efektivity dopravy.

3. HISTORICKÝ VÝVOJ TVORBY A ZPRACOVÁNÍ DAT

Do období let 2007-2008 DPMLJ zpracovával účetní data pomocí jednoduchého účetního systému, který neumožňoval elektronické zpracování dat ve vazbě na povinné výkazy o dopravě. Pro autobusovou dopravu se jedná o výkaz č.493 dle Nařízení vlády z 1.9.2004 (částka 170, Sbírka zákonů č.493/2004). Pro drážní dopravu se jedná o výkaz dle Vyhlášky č. 241/2005. (§ 39a odst. 3 a § 39b odst. 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách). Protože smlouva mezi DPMLJ a BusLine se týká jen autobusové trakce, bude ve zprávě pojednáváno pouze o výkazu č.493 pro autobusovou dopravu.

V roce 2008 DPMLJ implementoval informační systém QI a zahájil práce na elektronizaci zpracování dat pro tvorbu výkazů dopravce. Jednotlivým účetním a nefinančním datům byly přiřazovány „indexy“, které sloužily k alokaci nákladů a výnosů do řádků výkazů jednotlivých trakcí (pro autobusy to byly skupiny označené BN01 (PHM, oleje), BN02 (Pryž.obruče) atd. až BN13 (Rež.nákl.)). Přestože DPMLJ spolupracoval s ostatními dopr. podniky (DP), bylo nakonec konstatováno, že neexistuje jednotný systém alokace dat a že nelze konečné výstupy výkazů různých DP bez lokálních znalostí jednoduše porovnat bez rizika zásadních chyb.

Navíc v průběhu let v závislosti na vývoji prostředí doznávala metodika alokace dat dílčích změn. Jednak rostla znalost poznání problematiky a jednak se objevovaly nové a nové typy nákladů. Příslušnost nákladů do skupin výkazů byla přehodnocována a nové druhy nákladů byly postupně přiřazovány do skupin (řádků výkazu) BN01-13.

Hodnotově tak výkazy zachycovaly, po odečtení neoprávněných nákladů, přerozdělení nákladů a výnosů na dopravu dle trakcí a skupin jednotlivých nákladů. Dalším údajem se pak stala hodnota příslušného nákladu (výnosu) vyjádřená podílem na 1 km. Principiálně však výkazy neposkytovaly a neposkytují dostatečnou informaci o hospodaření. Typickým příkladem jsou náklady na odměny stat. orgánů. Do roku 2012 byly zařazeny do neoprávněných nákladů, a tudíž nemohly být zařazeny do prokazatelné ztráty – a je logické, že dopravní podniky musely provozovat jiné hospodářské činnosti, které sloužily k finančnímu pokrytí uvedených nákladů. V roce 2012 již legislativně došlo k zařazení odměn do prokazatelné ztráty. Pro DPMLJ to



znamená nejen neporovnatelnost jednotlivých sazeb na km s minulými léty, ale i automatické zvýšení sledovaných nákladů (cca 1,25 mil. Kč/rok).

Mimo změn ve struktuře a alokaci nákladů jsou dalšími ovlivňujícími parametry ujeté km a outsourcing služeb.

Oblast kilometrů:

- a) jízdní řády (JŘ) jsou z principu tvořeny z požadavků objednatelů; je samozřejmé, že snížení objemu km dle JŘ neznámá přímo úměrné snížení nákladů na provoz, fixní náklady spojené s majetkem (odpisy, fin. náklady), s řízením provozu, se zázemím (garáže, rež. náklady) zůstávají skoro ve stejné výši, což z principu nákladů na 1 km znamená zvýšení sazby (náklady jsou děleny nižším počtem km)
- b) princip výkazu č.493 pracuje pouze s hodnotou km dle JŘ; s hodnotou, která odpovídá schválenému plánu objemu JŘ; zpravidla však DPMLJ během roku zajišťuje dopravu nejen pro posily kulturních a sportovních akcí, ale zajišťuje i dopravu při uzavírkách komunikací, mostů atd.; tyto km nikdy nebyly realizovány změnou JŘ ve vztahu objednatel x prokazatelná ztráta a proto nebyly ze strany DPMLJ fakturovány, avšak byly vždy součástí nákladů MHD, což z principu nákladů na 1 km znamená zvýšení sazby (vyšší náklady jsou děleny pouze plánovaným počtem km dle JŘ)

Oblast outsourcingu služeb:

V případě outsourcingu služeb (určitý počet km je zajišťován externím dopravcem) je řada dílčích nákladů BN01-13 – nafta, mzdy, opravy ... – nahrazena jednou hodnotou (faktura ext. dodavatele – skupina BN12), což zkresluje statistický pohled na dílčí ukazatele minulých let. Typickým příkladem je nejen spolupráce s BusLine, ale v období 2008 i s ČSAD Liberec. V rámci statistických výkazů, hlášení pro banky, objednatele atd. musel DPMLJ několik let vysvětlovat nárůst mezd, spotřeby atd. **Tzn., že nejen výkaz dopravce, ale třeba i výkaz zisku a ztrát atd. neposkytují bez příslušné znalosti a vysvětlení správně statistické hodnoty.**

Z výše uvedeného je zřejmé, že výkaz č.493 již svou podstatou neplní danou roli jednoznačných informací, ale na společnost či veřejnou službu je nutno pohlížet i z pohledu jiných ukazatelů.

Pojem “Náklady na 1km” je tak již překonán a stává se pouze jedním a zjednodušeným pohledem na MHD.

4. VAZBA VÝKAZ DOPRAVCE A POŽADAVKY OBJEDNATELŮ

Z historického pohledu na výkazy bylo prioritou naplnění objemu dopravní obslužnosti a nepřekročení objemu smluvních příspěvků objednatelů. Platilo a stále platí základní pravidlo – bez ohledu na vyúčtování neobdrží DPMLJ pro daný rok více finančních prostředků a hodnota přiměřeného zisku bude vždy nulová. Z uvedených důvodů byl sledován především hospodářský výsledek společnosti či jednotlivých trakcí. Z důvodu výše uvedených bylo vyhodnoceno, že další zvyšování stupně alokace nákladů spojeného s vyčíslováním a hlavně korekcemi meziročních vlivů bude pro DPMLJ na jedné straně nákladné a na druhé straně neefektivní. Dynamika společnosti a vlivy prostředí (MS2009, převzetí MHD Jablonec, outsourcing dopr. služeb, zavedení IDOL, změny JŘ, mohutné investiční projekty, projekty v dálkové dopravě atd.) jednoznačně ovlivňují statistické hodnoty porovnávání hospodaření společnosti v jednotlivých letech. Typickým příkladem jsou náklady na úvěry a náklady na právní služby. Tyto byly vždy zařazeny do režijních nákladů a alokovány na trakce. Přesnější způsob by byl ještě před zaúčtováním dané náklady rozúčtovat na střediska příslušné trakce BUS či TRAM. Tato varianta je samozřejmě časově náročnější, ne vždy lze jednoznačně určit příslušnost k trakci (např. inv. úvěr KB byl čerpán na investice napříč společnostmi a navíc čerpání probíhalo ve 2,5 letech – zde



určit rozpad úroků v závislosti na čerpání a čase je velmi složitý a hlavně neefektivní úkol). Stejná problematika rozúčtovávání se týká i zmiňovaných právních úkonů.

Z uvedeného vyplývá, že alokaci nákladů lze provádět buď zjednodušeně, anebo také velmi složitě. Otázkou pak je vypovídající hodnota zjištěných údajů a s tím souvisejících nákladů (lidské zdroje, PC, SW atd.). DPMLJ prohlašuje, že pravidla evidence, zpracování a alokace nákladů a výnosů za minulá období byla nastavena v souladu s potřebami společnosti a všech objednatelů.

Avšak v momentě kdy se DPMLJ stal jedním z nástrojů pro vzájemné ataky zájmových skupin v Liberci, začaly vznikat na základě velmi zjednodušených a mnohdy i protichůdných závěrů různá hodnocení, obvinění atd. Zde se pak v plné síle projevila nedostatečnost a nevhodnost dané metodiky – porovnávání výše nákladů na 1 km. Tak se stalo, že nebyla posuzována efektivita dopravy, ale jednotlivé dílčí položky a to bez očištění meziročních změn, bez vlivů tržního prostředí a bez respektování základních pravidel veřejné přepravy.

Při hodnocení výkazů se začaly objevovat i paradoxní jevy, kdy např. snaha vedení společnosti o zvýšení efektivity lepším využíváním kapacit DPMLJ při pořizování (aktivaci) investičního majetku způsobila ve výkazech růst nákladů i výnosů, ale posuzován byl jen náklad a výnos byl ignorován (přitom tento postup je stanoven českými účetními standardy ČÚS013, bod 3.3., ČÚS 019, bod 4.4.3., a náklady i výnosy jsou stejné).

Rovněž snaha vedení společnosti o dodržení zásady opatrnosti (§26 zákona o účetnictví) znamená vytváření rezerv v letech s lepším výsledkem hospodaření, účtování o odložené dani apod. a to znamená další „dobrovolné“ náklady ve výkazech.

5. PRINCIPY POUŽITÉ PŘI ZPRACOVÁNÍ ZPRÁVY

Princip zpracování této zprávy vychází ze základní myšlenky spolupráce se společností BusLine definované v kapitole č. 2 – cílem je efektivita přepravní služby.

Pro zjištění efektivity přepravní služby lze zřejmě použít řadu metod. Několik zjednodušených již bylo odmítnuto, metoda profesionálních auditorů (FINAUDIT) nebyla taktéž přijata a proto DPMLJ pro tuto zprávu použil dle svého názoru variantu nejtěžší a nejnáročnější.

Základním principem je tvorba modelu hospodaření společnosti s orientací na autobusovou část a to tak, jako kdyby DPMLJ zajišťoval dopravu vlastními silami. Data jsou pak porovnána s dosaženou skutečností. Složitost modelu spočívá v tom, že na rozdíl od FINAUDIT DPMLJ aplikoval model na účetní výsledovku a v řadě položek až na účetní deník společnosti. Každá položka výsledovky byla posuzována samostatně s cílem eliminovat vliv prostředí, mimořádné situace a události atd. Byly zvoleny vstupní předpoklady, určitý proces zjednodušení a to vždy tak, aby byl princip modelu co nejvíce „spravedlivý“ pro zvolená období a příslušný ukazatel.

Výstupem jsou tak dva soubory v Excelu o velikosti 12 MB (2 000 řádků) a 103MB (40 000 řádků), které zachycují jednotlivé položky, změny, korekce atd. Vzhledem ke složitosti a propojení vzájemných vazeb nejsou tyto soubory samostatně přenositelné a v této zprávě jsou prezentovány pouze výstupy.

Každý řádek tabulky byl posuzován samostatně, byl rozlišován stupeň uplatňování toho kterého vlivu (např. u PHM, el. energie atd. byla uplatněna skutečná - odvětvová inflace, u materiálu atd. běžná inflace). Současně byl použit koeficient meziročního poklesu ujetých km, který tak působil opačně proti inflaci atd., samozřejmě pouze u položek, které jsou na objemu km závislé – PHM, mzdy atd.).

Nutno upozornit i na skutečnost, že vývoj nevykazoval jen plusovou inflaci, ale v průběhu sledovaného období byly některé parametry ovlivněny i směrem ke snížení meziročních hodnot.



Samozřejmě, že DPMLJ v rámci objektivitu vytvářel model s akceptací skutečných vlivů – tedy jak kladných, tak záporných (viz kap. 5.2).

5.1. Předpoklady, parametry zjednodušení

Zvolené období: - výchozí rok 2010
- modelované roky 2011, 2012, 2013
Oblast: - autobusová MHD Liberec (trakce TRAM a zóna MHD Jablonec odděleny)

5.2. Používané parametry

Inflace (obecná): - uplatněna na běžné položky

ROK	2010 / 2011	2011 / 2012	2012 / 2013
INFLACE (%)	+1,9	+3,3	+2,1

Inflace (odvětvová) - stanovena dle skutečných nákupů, týká se položek (PHM, el. energie atd.)

ROK	2010 / 2011	2011 / 2012	2012 / 2013
NAFTA	+14,1	+8,7	-7,5
NETRAKČNÍ EL. ENERGIE	-14,2	+3,9	+10,0
TEPLO	+17,2	+6,9	-6,0
PLYN	-14,9	-1,7	+6,7
VODA	+6,2	+22,3	+8,4

Kolektivní smlouva: - uplatněna na osobní náklady (pouze u dělnických kategorií a řidičů)

ROK	2010 / 2011	2011 / 2012	2012 / 2013
Kol. sml. (2,5%)	0	+1,5	+1,5

Kilometry (nákladové): - u parametrů závislých na objemu km je stanoven meziroční parametr, který v případě snížení objemu km působil proti např. inflaci atd.

ROK	2010 / 2011	2010 / 2012	2010 / 2013
Změna nákladov. km (%)	-3,5	-2,1	-3,8

5.3. Korekce

Jedná se o vybrané položky v činnosti DPMLJ, které např. jednorázově či nestandardně ovlivnily pouze jeden či dva roky, tzn., že je nelze považovat za statisticky stálý parametr. Tyto položky jsou sice součástí skutečných nákladů společnosti, ale jsou vyvolány změnou tržních podmínek, což znamená, že nejsou objektivní pro porovnávání jednotlivých období.

Je samozřejmé, že dané korekce jsou jako všechny ostatní doklady přepočteny i v závislosti na trakci TRAM a této zprávě je uváděn pouze podíl náležející trakci BUS.

Použité korekce jsou uplatněny jak na straně modelu, tak na straně skutečných nákladů.

Přehled aplikovaných korekcí:

- Škoda z odpovědnosti
- odstranění dokladu VZP z roku 2009, úč. 548030
- Odložená daň
- účetní operace nesouvisející hospod. běžného roku, úč. 592001
- Pojištění statutárních orgánů



- až od 2011, úč. 548090
- d) Mimořádné služby
 - FINAUDIT, EUMONIA, certifikát ISO, projekt efektivity se SML, právní služby, bezpečností a jiné analýzy atd., úč. 518xxx
- e) Zmařené investice
 - neuplatněno, týká se TRAM Vozovny a Centra histor. vozidel – neovlivňuje BUS
- f) Odstranění opravných položek (OP) k investicím
 - opravné pol. způsobují meziroční výkyvy (čekárny, dispečink integr. služeb, autobusy ČSAD atd., pořízeny v dřívějších letech, nesouvisí s hospodařením běžného roku, úč. 559020
- g) Náklady z aktivací
 - náklady na aktivace jsou v HV kompenzovány výnosy z aktivací, v rámci výkazů dopravce zkreslují náklady, úč. 501xxx, 221xxx, 524xxx
- h) ZC vyřazeného majetku
 - náklady jsou pouze administrativním rozhodnutím, úč. 551100
- i) Rezervy na soudní spory
 - odstupné, spory se zaměstnanci, pokuty ÚOHS, ROP atd., úč. 554040
- j) Mimořádné opravy autobusů MHD
 - generálky atd., úč. 511xxx
- k) Úroky Eurovia k rekonstrukci TT
 - meziroční pokles, režijní náklad, úč. 562020
- l) Odměny stat. orgánů, úč. 523090

Korekce (tis. Kč) / rok	2010	2011	2012	2013
Škoda z odpovědnosti	0	+902	0	0
Odložená daň	-939	-1 106	-378	-1 731
Pojištění statutárních orgánů	0	-79	-75	-69
Mimořádné služby	-45	-968	-2 612	-1 366
Odstranění OP k investicím	+2 324	+3 107	+1 145	+427
Náklady z aktivací	+2 058	+4 952	+7 319	0
ZC vyřazeného majetku	-2 084	-488	-598	-267
Rezervy na soudní spory	0	-300	+148	-1 148
Mimořádné opravy autobusů MHD	0	-1 392	0	-1 787
Úroky Eurovia k rekonstrukci TT	-5 241	-5 125	-3 880	-654
Odměny stat. orgánů	-1 190	-1 340	-1 260	-1 262

5.4. Kvalita dopravy

Tato zpráva pro zjednodušení implementovala pouze vazbu obnovitelnosti vozového parku. Obecně platí, že kvalita je finančně nákladný prvek, který ve srovnání s minulostí působí kladně na model efektivnosti (=zvyšuje procento efektivnosti).

I přesto ostatní kvalitativní prvky jako jsou:

- bezpečnost (kamery ve vozidlech a na konečných, služebna Městské policie)
- informační tabule (11 +1 ks)
- oblečení a školení řidičů



- atd.
nebyly pro zjednodušení v modelu vůbec použity.

Z pohledu obnovy vozidel vozového parku byly aplikovány:

- obměna vozového parku á 5 ks BUS od roku 2011
- cena BUS 5 mil. Kč, odpisy 8 let, úvěr na 6 let, úrok 2,5%

Přehled vývoje průměrného stáří vozidel v Liberci jako jednoho z ukazatelů kvality dopravy:

Rok	2010	2011	2012	2013
Počet / Stáří BUS DPMLJ (roky)	105 / 8,01	99 / 8,30	76 / 8,64	72 / 9,44
Počet / Stáří BUS BusLine (roky)	-- / --	14 / 5,43	27 / 3,30	29 / 3,10
Průměrné stáří BUS v Liberci (roky)	8,01	7,94	7,24	7,62

Přehled vývoje počtu vozidel v Liberci dle pohonu jako jednoho z ukazatelů kvality dopravy:

Rok	2010	2011	2012	2013
Počet BUS nafta (ks)	83	82	73	70
Počet BUS CNG (ks)	22	24	30	31

Přehled vývoje počtu nízkopodlažních vozidel v Liberci jako jednoho z ukazatelů kvality dopravy:

Rok	2010	2011	2012	2013
Počet nízkopodlažních BUS (ks)	78	92	98	97
Počet nízkopodlažních BUS (%)	74,3%	81,1%	95,1%	96,0%

6. ZÁVĚRY, VÝSLEDKY

6.1. Vyčíslení úspor

Výsledná data efektivnosti veřejné přepravy ukazuje následná tabulka.
Ukazuje porovnání modelu a skutečnosti očištěné o korekce.

Model: přepočtené hodnoty pro situaci, kdy by DPMLJ zajišťoval dopravu samostatně
Skutečnost: dosažená skutečnost hospodaření očištěna o korekce dle bodu 5.3

Rok	2010	2011	2012	2013
Modelová hodnota nákladů (tis. Kč)	256 186,9	262 151,1	276 034,5	270 842,2
Přepoč. skutečnost nákladů (tis. Kč)	--	246 003,2	253 135,0	246 687,8



Dosažené úspory v porovnání s 2010 (tis. Kč)	--	16 147,9	22 899,5	24 154,4
Dosažené úspory v porovnání s 2010 (%)	--	6,16	8,30	8,92

Z výsledků vyplývá jednoznačně, že efektivita veřejné dopravy zajišťované DPMLJ ve spolupráci s BusLine splnila a překročila ukazatele dané Smlouvou o zajištění výkonů závazků veřejné služby v hromadné dopravě.

Tzn., že v porovnání s rokem 2010 došlo k výraznému zlepšení hospodaření společnosti. Je zřejmé, že dosažené úspory jsou v modelovém provedení vyšší než v porovnání skutečných dat. Je to dáno skutečností, že dané úspory – projev efektivity – byly rozděleny do dvou směrů:

- umožnění snížení finanční zátěže Stat. města Liberec (snížení příspěvků)
- návratnost úspor do rozvoje společnosti, zvýšení kvality atd.

Jinými slovy se dá konstatovat, že efektivita veřejné přepravy by umožnila ještě vyšší úspory na straně příspěvků objednatelů, ale toto by bylo na úkor rozvoje dopravy, rozvoje kvality v dopravě a znamenalo by to stagnaci v oblasti efektivity využití majetku společnosti.

6.2. Výkaz č. 493

Z výše citovaných souborů a dat byly vytvořeny srovnávací výkazy dopravce v autobusové dopravě (Nařízení vlády č. 493/2004).

Důležité upozornění: hodnoty z výkazů obsahují i data z komerční dopravy MHD (obchodní centra) a výluky. Model pro oddělení podílu nákladů na tuto dopravu propojit s daty korekcí atd. by byl velmi složitý a nelze ho již realizovat pomocí tabulek Excel. Výsledná odchylka je však odhadována jako minimální a navíc pro její minimalizaci působí skutečnost, že náklady na soc. automobil jsou obsaženy v nákladech, ale km nejsou uplatňovány!

Rok	2010/2011	2010/2012	2010/2013
Modelová hodnota sazby (Kč/km)	57,88	60,95	59,80
Přepoč. skutečná hodnota sazby (Kč/km)	55,95	57,50	57,65

7. EPILOG K VÝNOSŮM

7.1. Tržby z MHD

V rámci této zprávy není pojednáváno o tržbách z MHD. Protože však i ony jsou významnou součástí efektivity veřejné dopravy a DPMLJ zaznamenal nespočet mylných informací mezi cestující veřejností, považuje DPMLJ poskytnout následující vysvětlení.

Jízdné MHD bylo naposledy upraveno v roce 2008. Další úpravy jízdného byly provedeny až v roce 2012. Úpravy v roce 2012 se však týkaly pouze ceny jednotlivých papírových jízdenek a tak zásadní úprava tarifů proběhla až k 1.1.2013. Relatační jízdné (TT Liberec x Jablonec nad Nisou) bylo dokonce upraveno až k 1.7.2013. Nutno podotknout, že vedle úpravy tarifů byla podpořena řada motivačních prvků – sleva 2 Kč při nákupu pomocí bezkontaktní čipové karty, sleva pro věrné cestující (typ Abonent) atd.



Důležitým faktorem konečné hodnoty tržeb je DPH. V roce 2008 (1. zdražení) byla změna DPH +4% (z 5 na 9%), v roce 2012 to již bylo z 10% na 14% a od 2013 je DPH 15%. Je logické, že při ročních tržbách cca 190 mil. Kč přichází DPMLJ s každým procentem DPH o cca -1,7 mil. Kč!!! Hodnoty tržeb z MHD bez DPH a hodnoty DPH ukazuje následná tabulka.

	2010	2011	2012
Tržby z MHD bez DPH (mil. Kč)	193	191	192
DPH (%)	10	10	14

Z tabulky je zřejmé, že zdražení jízdného v roce 2012 pokrylo maximálně růst DPH, tzn., že maximálně pokrylo odvod státu! DPMLJ tak zdražení nepřineslo žádné mylně medializované navýšení tržeb z MHD.

7.2. Příspěvky SML

Samostatnou kapitolou jsou příspěvky objednatelů. Zpravidla zůstávají na stejné úrovni již několik let. Bez ohledu na inflaci či jiné vlivy prostředí. V jiné situaci je Stat. město Liberec. Zde příspěvek již několik let klesá (z 224 mil. Kč v roce 2009, z 226 mil. Kč v roce 2010 až na 200 mil. Kč v roce 2013. **Ve srovnání s rokem 2010 tak za období 2011-2013 obdržel DPMLJ o plných 53 mil. Kč méně.**

	2010	2011	2012	2013
Příspěvky SML (mil. Kč)	226	215	210	200