

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Pavla Prokopcová

Kalkulace a vykazování nákladů veřejné linkové dopravy

Bakalářská práce

2017



K617 Ústav logistiky a managementu dopravy

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Pavla Prokopcová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – MED – Management a ekonomika dopravy a telekomunikací

Název tématu (česky): **Kalkulace a vykazování nákladů veřejné linkové autobusové dopravy**

Název tématu (anglicky): Costing and Reporting of Public Transport Bus Service

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Definice autobusové dopravy a její kategorizace
- Metodiky kalkulace nákladů veřejné linkové autobusové dopravy (VLAD)
- Vykazování nákladů VLAD a jejich kontrola
- Vazba nákladů na účetní osnovu vybraného podniku
- Návrhy aktualizace metodiky k vykazování nákladů VLAD





- Rozsah grafických prací: podle pokynů vedoucího bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Eisler, J., Kunst, J., Orava, F. *Ekonomika dopravního systému*. Nakladatelství Oeconomia, 2011
Stejskal, P. *Tarify a ceny v dopravě*. Nakladatelství ČVUT, 2008
Federální ministerstvo dopravy a spojů: *Tarif silniční nákladní vnitrostátní dopravy (TR4)*, VC-21/21/90


Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jan Tichý, Ph.D.**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2016**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **30. listopadu 2017**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.
vedoucí
Ústavu logistiky a managementu dopravy


L. S.


prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.


Pavla Prokopcová
jméno a podpis studenta

V Praze dne 6. září 2017

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji panu Ing. Janu Tichému, Ph.D. za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytoval po celou dobu mého studia a dále bych chtěla poděkovat paní Mileně Mynářové za umožnění přístupu k mnoha důležitým informacím. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, které se mi dostávalo po celou dobu studia.


Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 30.11.2017



počpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ

Fakulta dopravní

Ústav logistiky a managementu dopravy

Kalkulace a vykazování nákladů veřejné linkové dopravy

bakalářská práce

leden 2017

Pavla Prokopcová

Abstrakt

Předmětem bakalářské práce „Kalkulace a vykazování nákladů veřejné linkové dopravy“ je návrh aktualizace metodiky DOP (MD) 2-04 pro zefektivnění vykazovaných nákladů dopravci.

Teoretická část práce se zabývá aktuální metodikou formuláře DOP (MD) 2-04 a vykazování nákladů v rámci metodiky. Dále se také zabývá dalšími statistickými formuláři a to DOP (MD) 3-04 a DOP (MD) 4-04.

V praktické části je návrh aktualizace metodiky statistického formuláře DOP (MD) 2-04.

Klíčová slova: veřejná linková doprava, vykazování nákladů, kalkulace nákladů, metodika

CZECH TECHNICAL UNIVERSITY IN PRAGUE
Faculty of Transportation Sciences
Department of Logistics and Management of Transport

Costing and reporting of public transport bus service

Bachelor thesis

January 2017

Pavla Prokopcová

Abstract

The subject of bachelor thesis „Costing and reporting of public transport bus service“ is to propose an actualization of a methodology DOP (MD) 2-04 to make statements of carrier's expenditure more effective.

The theoretical part is dealing with actual methodology of the from DOP (MD) 2-04 and statements of expenditure within the framework of he methodology. Furthermore, it is dealing with other statistic forms like DOP (MD) 3-04 and DOP 4-04

The practical part describes a proposal for an actualization of methodology of the statistic from DOP (MD) 2-04.

Key words: public transport bus service, reporting, costing, methodology

Obsah

Seznam použitých zkratk.....	8
1 Úvod.....	9
2 Definice autobusové dopravy a její kategorizace	10
2.1 Historie	10
2.2 Autobusová doprava	11
2.3 Kategorizace	12
2. 4 Cenotvorba	13
2.5 Přeprava	17
2.5.1 Ukazatele přepravy.....	17
2. 6 Financování autobusové dopravy	19
3 Metodika kalkulace nákladů veřejné linkové dopravy.....	22
3.1 Vymezení pojmů	22
3.2 Metodika	22
4 Vykazování nákladů veřejné linkové dopravy a jejich kategorizace	24
4.1 Kategorizace vykazování	24
4.1.1 DOP 2-04	24
4.1.2 DOP 3-04	29
4.1.3 DOP 4-04	30
5 Vazba nákladů na účetní osnovu vybraného podniku	31
5.1 Účetnictví	31
5.2 Vazba nákladů dopravního podniku na účetní osnovu	31
6 Návrh aktualizace metodiky k vykazování nákladů veřejné linkové dopravy	37
6.1 Vysvětlení navržené metodiky.....	41
7 Závěr	44
Seznam použitých zdrojů	45
Seznam použitých obrázků	48
Seznam použitých tabulek.....	49

Seznam použitých zkratk

MD	Ministerstvo dopravy
PHM	Pohonné hmoty
Kč	Koruna česká
Km	Kilometry
CPAD	Centrální dispečink autobusové přepravy
SPZ	registrační značka automobilu (státní poznávací značka)
Č.	číslo
Sb.	Sbírky
Os	Osoba
Oskm	Osobový kilometr
Tis.	Tisíc
Mil.	Milión

1 Úvod

Tato práce je zaměřená na autobusovou dopravu, konkrétně na veřejnou linkovou dopravu, metodiku kalkulace nákladů, vykazování nákladů a jejich kontrolu. Předmětem je typizovaný formulář DOP 2-04, což je čtvrtletní výkaz o činnosti dopravců autobusové dopravy, kde dopravci vykazují své náklady z důvodu kompenzace slevy na jízdné. Dále je řešena aktualizace metodiky DOP 2-04.

V úvodu práce popisují autobusovou dopravu a faktory, které s ní souvisí a na které v dalších kapitolách navazují. Je zde popsána cenotvorba a cenový věstník, který s metodikou úzce souvisí, neboť z nákladů, které se zde vykazují, se vypočítává koeficient k . S jeho pomocí je stanovena cena plného jízdného. V podkapitole přeprava popisují mimo jiné i ukazatele přepravy, neboť zde je návaznost na formulář DOP 3-04, který je zaměřený na výkony pravidelné i nepravidelné autobusové dopravy provozovanou dopravci. V neposlední řadě se vyjadřují k financování dopravy, kde je opět návaznost na formuláře DOP 2-04 a DOP 3-04. Formuláře jsou totiž vztaženy na nepravidelnou a linkovou autobusovou dopravu (mezinárodní, městská, ve veřejném zájmu a ostatní), proto v podkapitole financování autobusové dopravy se zaměřují na nepravidelnou a linkovou autobusovou dopravu.

V kapitole Metodika kalkulace nákladů veřejné linkové dopravy jsem vymezila několik pojmů, které s danou problematikou souvisí. Dále řeším metodiku formuláře DOP 2-04, kde se vyjadřuji k organizační struktuře podniku, tzn. společná provozní režie, provozní režie a správní režie. V kapitole je i vysvětlený způsob vykazování nákladů na jednotlivé SPZ a vykazování nákladů režijních. V neposlední řadě jsou vysvětleny i způsoby klíčování nákladů, které nebyly zaúčtovány přímo na SPZ.

Vykazování nákladů veřejné linkové dopravy a jejich kategorizace, v této kapitole se zaměřuji na typizované formuláře DOP 2-04, DOP 3-04 a DOP 4-04, které se vztahují k autobusové dopravě. Jsou zde vypsány informace k jednotlivým formulářům, k čemu slouží, jaké ukazatele obsahují, kdo provádí statistické zjišťování apod.

V kapitole Vazba nákladů na účetní osnovu vybraného podniku jsem na začátek definovala pojem účetnictví a legislativu, která se k účetnictví vztahuje. Dále je zde popsán účtový rozvrh, který slouží jako předloha při tvoření účetní osnovy podniku. Kapitola obsahuje i účetní osnovu, která obsahuje jednotlivé náklady vztahující se k číslům účtu a organizační struktuře podniku.

U návrhu aktualizace metodiky k vykazování nákladů veřejné linkové dopravy řeším samotný problém aktualizace. U jednotlivých ukazatelů jsem pro přehlednější porovnání vložila původní verzi metodiky a mnou navrženou metodiku. Dále jsem vytvořila tabulku pro

snadnější a přehlednější práci s metodikou. Na konec jsem popsala vytvořené změny v metodice a odůvodnila je.

Hlavním důvodem, proč jsem si zvolila dané téma, bylo, že ke správnému vyplnění typizovaného formuláře DOP 2-04 nestačí nastudovat jeho metodiku, a proto jsem se rozhodla ji aktualizovat. Dalším důvodem byl fakt, že u stejně velkých dopravců nalezneme odlišnou výši vykazovaných nákladů v rámci jednotlivých ukazatelů, což jednoznačně ukazuje, že každý dopravce si metodiku vykládá jiným způsobem a je třeba sjednotit jejich pohled na danou metodiku.

2 Definice autobusové dopravy a její kategorizace

2.1 Historie

Principy fungování autobusové dopravy a samotných autobusů, jak je dnes známe, jsou výsledkem vývoje, který započal již téměř před dvěma stoletími.

Počátky veřejné přepravy osob sahají již do 18. století, kdy tuto činnost zabezpečovaly nepravidelně jezdící formanské provozy, které byly později nahrazeny poštovními dostavníky s pravidelnými linkami. První linková doprava, která jezdila dle jízdního řádu, byla zavedena ve Velké Británii, tzv. *mail coach*. V té době mohl provozovat veřejnou linkovou dopravu stát, obce, živnostníci, soukromé společnosti i družstva. Roku 1827 zabezpečují veřejnou dopravu osob omnibusy neboli dostavníky, které dokázaly pojmout 18 až 50 cestujících. V té době se jednalo o prostředek s velkou kapacitou cestujících. V dalších letech dochází ke skokovému vývoji, např. sestavení prvního pístového parního stroje (J. Watt), spalovacího motoru (E. Lenoir), čtyřdobého spalovacího motoru (A. Otta) atd., tedy koňská síla začíná být nahrazována jinými způsoby pohonu. [1]

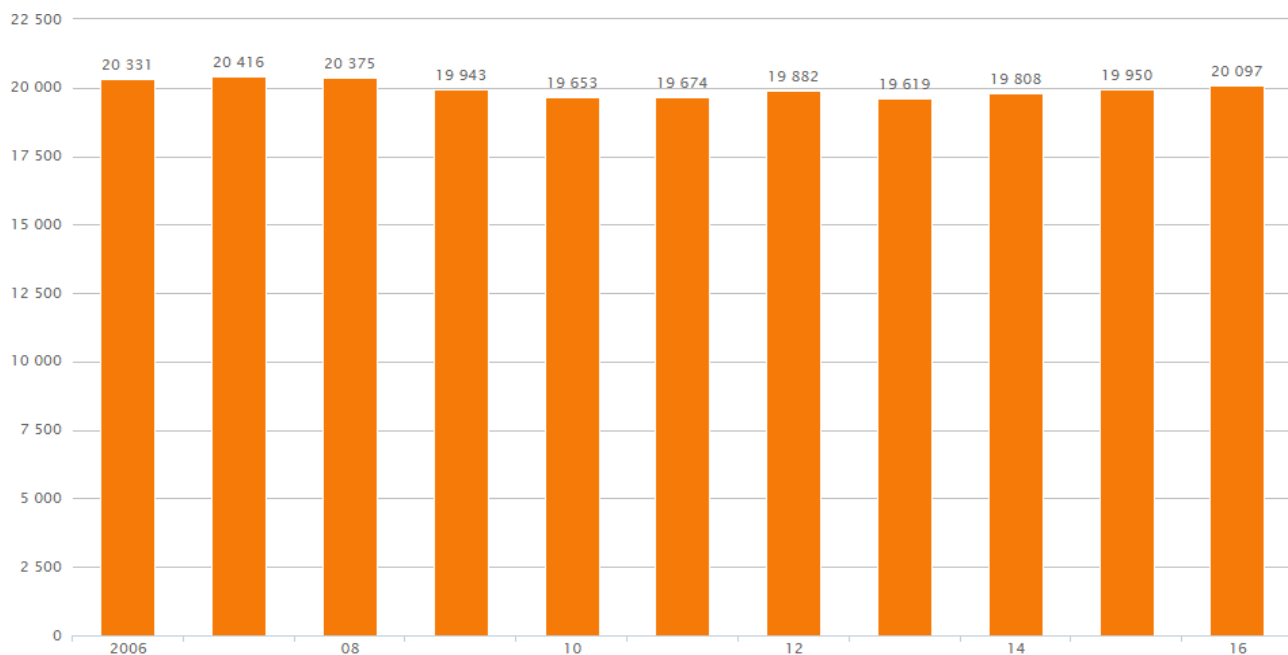
V 19. století byl představen první autobus, a to společností Mercedes-Benz. Vozidlo obsahovalo spalovací motor, ale nebylo příliš spolehlivé, mohlo pojmout malou kapacitu cestujících.

Po druhé světové válce došlo k velkému rozvoji technologií, což se významně projevilo v dopravě, a to především výstavbami nových komunikací, rozvojem automobilové dopravy, a také zlevněním pohonných hmot. V případě autobusové dopravy se jednalo o navýšení kapacity cestujících až na padesát osob a autobusy mohly být poháněny naftou, ale i svítíplynem¹. V dnešní době autobusy dominují v městské hromadné dopravě, neboť jsou levnější než tramvaje či trolejbusy a je s nimi spjata méně nákladů na zavedení do provozu. [2]

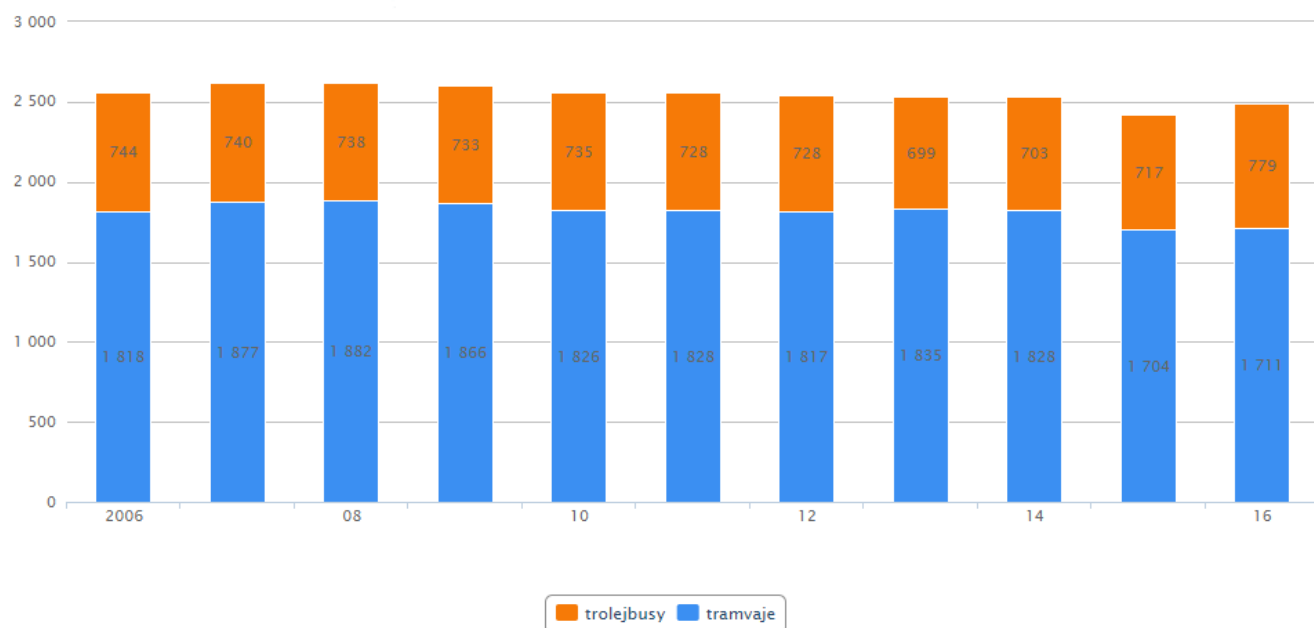
¹ Svítíplyn je technický plyn, který je tvořený směsí vodíku, oxidu uhelnatého, metanu a dalších plynů.

2.2 Autobusová doprava

Z hlediska nákladů je autobusová doprava nejméně náročná, co se týče zavedení do provozu, oproti jiným druhům dopravních prostředků (tramvaje, trolejbus), a proto se nejčastěji využívá. Důkazem jsou statistiky z roku 2016 promítnuté na obrázku 1 a 2, kdy celkový počet mikrobusu a autobusu činil 20 097 vozů, tramvajů 1 711 vozů, trolejbusů 779 vozů.



Obrázek 1: Počet silničních vozidel – mikrobusy a autobusy [18]



Obrázek 2 Počet vozidel elektrické trakce – trolejbusy a tramvaje [19]

Veřejná doprava má velký význam pro společnost, neboť umožňuje přepravu osob. Poskytování těchto služeb je podmíněno dotacemi, kompenzací slev z jízdného aj. Za rok 2015 byla výše dotace do pravidelné veřejné přepravy osob v rámci linkové autobusové dopravy (bez MHD) 5 127 mil. Kč. Kompenzace slev z jízdného činila 124,01 mil. Kč pro linkovou autobusovou dopravu (bez MHD) za rok 2016. V témž roce, v rámci linkové autobusové dopravy, dostala autobusová společnost Studen Agency, s.r.o. kompenzaci slev z jízdného 51,61 mil. Kč, což je i největší finanční kompenzace za daný rok. Nejmenší finanční kompenzace dostala autobusová společnost CDAP s.r.o., která činila 8 561 Kč. [3], [20]

2.3 Kategorizace

Autobusovou dopravu lze dělit do několika menších segmentů podle daných kritérií. [2], [17]

- **Pravidelnost**

- **Pravidelná (linková) autobusová doprava** – jedná se o pravidelnou přepravu cestujících na určité trase s předem stanoveným časem dle jízdního řádu.
- **Příležitostní autobusová doprava** – řadí se zde zájezdová autobusová doprava nebo jednorázové akce. Tato doprava nemá daný jízdní řád.

- **Místo uskutečnění**

- **Městská autobusová doprava** – jedná se o dopravu v rámci měst s větším počtem zastávek a kratšími vzdálenostmi mezi zastávkami. Ve větších městech se jedná o městskou hromadnou dopravu, kterou zajišťují Dopravní podniky. U měst, která nemají vlastní dopravní podnik, zajišťuje tuto přepravu daný kraj či obec prostřednictvím vybraného dopravce. Součástí městské hromadné dopravy mohou být tramvaje, autobusy, trolejbusy, metro, lanová dráha, vlaky, přívozy. Při tomto druhu dopravy je možné zakoupit jízdné, které platí na předem stanovenou dobu a tarifní pásmo. Autobusy městské hromadné dopravy převážejí více cestujících na kratší vzdálenost, a tím pádem prostory autobusu jsou přizpůsobeny jak pro sedící, tak pro stojící cestující. Z toho důvodu se nejčastěji zavádějí jednopatrové, kloubové a nízkopodlažní autobusy, kde výběr je dále ovlivněn faktory, jako je poptávka či stav infrastruktury.
- **Příměstská a regionální autobusová doprava** – u příměstské dopravy se jedná o obsluhu města a jeho okolí. Regionální doprava zajišťuje místní dopravní obsluhu v daných regionech, které představují větší oblasti území.

Oproti městským autobusům obsahují více míst pro sedící cestující než pro stojící. Vzdálenosti mezi zastávkami jsou delší.

- **Meziměstská a dálková autobusová doprava** – meziměstská doprava je taková doprava, která slouží pro přepravu cestujících mezi jednotlivými městy. V tomto případě je počet zastávek menší a vzdálenosti mezi nimi jsou delší. Z tohoto důvodu jsou prostory autobusu více přizpůsobeny pro sedící cestující a není zde vyhrazen prostor pro stojící cestující, ale stání je možné. U dálkové dopravy jsou cestující přepravováni na delší vzdálenosti, proto jsou prostory autobusu přizpůsobeny pouze sedícím cestujícím a není zde možnost stání. Na tyto spoje je nutné zakoupit jízdenku s konkrétním místem k sezení. U těchto typů autobusů se nachází i prostor pro zavazadla.
- **Mezinárodní autobusová doprava** – doprava spojuje destinace v různých státech. Autobusy na těchto trasách jsou obdobou dálkových autobusů.
- **Cílová skupina**
 - **Veřejná autobusová doprava** – je taková doprava, kde si cestující může zakoupit jízdné.
 - **Neveřejná autobusová doprava** – jedná se např. o poznávací zájezdy.
- **Způsob financování**
 - **Dotovaná** – linková autobusová doprava
 - **Komerční** – zájezdová autobusová doprava, jednorázové akce, mezinárodní autobusová doprava atd.

2. 4 Cenotvorba

„Zákon č. 526/1990 Sb. o cenách se vztahuje na uplatňování, regulaci a kontrolu cen výrobků, výkonů, prací a služeb (dále jen zboží) pro tuzemský trh, včetně cen zboží z dovozu a cen zboží určeného pro vývoz.“ [21]. Cenou se rozumí peněžní částka, která je sjednaná při nákupu a prodeji zboží nebo je stanovená dle zvláštního předpisu. Cena se stanovuje pro zboží, které je formulováno názvem, jednotkou množství a kvalitativními a dodacími či jinými podmínkami, které jsou sjednány vzájemnou dohodou stran. Dohodou o ceně se rozumí sjednání výši ceny nebo způsob, jakým bude cena vytvořena za podmínky, že cenu dostatečně určuje. Dohoda o ceně vzniká i tak, že kupující zaplatí prodávajícímu výši požadované ceny, a to bezprostředně před převzetím nebo po převzetí zboží. V případě, že prodávající či kupující jsou ve výhodnějším hospodářském postavení, tj. sjednávání cen na trhu bez vystavení cenové soutěži, nesmějí tohoto postavení zneužít pro získání nepřiměřeného majetkového prospěchu. Jedním ze způsobů získání nepřiměřeného majetkového prospěchu je prodání zboží prodávajícím za cenu vyšší, než by odpovídalo pravidlům cenové regulace. Cenovou regulací se rozumí stanovení cen a jejich mezí, ve

kterých mohou být ceny sjednávány. Dále usměrňování výše cen či určení postupu při sjednávání. Zákon vymezuje tři způsoby regulace cen:

- Úředně stanovené ceny – jsou ceny stanovené cenovými orgány, daného druhu zboží, jako maximální, pevné nebo minimální. Tyto ceny není možné překročit, změnit či snížit.
- Věcné usměrňování cen - regulaci zajišťují cenové orgány, které stanoví podmínky pro sjednání ceny. Těmito podmínkami se rozumí zvýšení ceny zboží v možném maximálním rozsahu ve vymezeném období. Dále možnost promítnutí do ceny maximální podíl zvýšení cen určených vstupů ve vymezeném období a zavazující postup při tvorbě ceny včetně zahrnutí přiměřeného zisku.
- Cenové moratorium – je zákaz, kdy v rámci časového omezení nesmí docházet ke zvyšování cen nad dosud platnou úroveň daného zboží na trhu.

Podle tohoto zákona jsou rozhodnutí cenovými orgány závazná pro daný okruh adresátů, který je vymezený.

Regulace cen se nevztahuje na nepravidelnou autobusovou dopravu, pravidelnou autobusovou dopravu prováděnou za zvláštních podmínek a mezinárodní dopravu.

V cenovém věstníku, který vydává ministerstvo financí, je obsažen seznam zboží s regulovanými cenami. Tento seznam je platný pro všechny prodávající a kupující zboží, kromě zboží, které je určeno pro dodání nebo zaslání do jiného členského státu Evropské Unie. [21]

V části II Cenového věstníku (seznam zboží, u něhož se uplatňují věcně usměrňované ceny) se nachází vyjádření k regulaci cen ve veřejné linkové osobní vnitrostátní pravidelné silniční dopravě. Kdy pro regulaci cen platí vzorec (1):

$$k = \frac{N+Z}{T+D} * n \quad (1),$$

kde

N – představuje ekonomicky oprávněné náklady linkové dopravy v roce 2015

Z – přiměřený zisk, který odpovídá podmínkám roku 2015

T – celkové tržby bez DPH za linkovou dopravu provozovanou v roce 2015

D – dotace, které byly poskytnuty za rok 2015

n – roční růst provozních nákladů za rok 2007 a to ve výši 1,19

Koeficient k se vypočítává podle vzorce (2) v případě, že dopravce začal provozovat linkovou dopravu po roce 2015:

$$k = \frac{N+Z}{t*S} \quad (2),$$

kde

N – ekonomicky oprávněné náklady

Z – přiměřený zisk

t – konstanta s hodnotou 25,6 v případě, že provoz byl zahájen v roce 2016

t – konstanta s hodnotou 25,7 v případě zahájení provozu v roce 2017

S – propočtené množství ujetých km jednotlivými spoji na všech linkách

Cenový věstník dále obsahuje výpočet přiměřeného zisku dle vzorce (3):

$$Z = \left(\frac{AxCA}{8} + I - O_A - O_I \right) x \frac{1}{1-d} - D_A \quad (3),$$

kde

Z – představuje přiměřený zisk,

A – jedná se o počet vozidel dopravce, které zajišťují linkovou dopravu. Jsou to vozidla, která pro daný rok ujedou více než 80 % kilometrů ve veřejné linkové dopravě z celkově ujetých kilometrů,

C_A – cena za vozidlo ve výši 4,7 mil. Kč,

I – roční objem investic, který souvisí s provozováním linkové dopravy,

O_A – jedná se o částku celkových uplatněných účetních odpisů vozidel zajišťující linkovou dopravu,

O_I – výše celkových uplatněných účetních odpisů investic, které souvisejí s provozem linkové dopravy,

d – koeficient zdanění ve výši 0,19,

D_A – výše přiznané dotace z rozpočtu státu, krajů nebo obcí.

Na výpočet koeficientu k se používají údaje o skutečném či předpokládaném rozsahu linkové dopravy v daném roce zahájení.

Věcně usměrňovaná cena zlevněného a plného jízdného se zaokrouhuje na celé číselné hodnoty v korunách dle pravidel zaokrouhlování, tzn. do 0,50 Kč bude hodnota zaokrouhlená dolů a od 0,50 Kč včetně bude zaokrouhlená nahoru. Jelikož se jedná o cenu věcně usměrňovanou, tak je možné tuto cenu navýšit dopravcem maximálně o 20 % na spojích s podmínkou odsouhlasení příslušným dopravním úřadem. Tento propočet se však nevztahuje na jízdné u linek, které jsou provozovány v rámci integrované veřejné služby. [4]

Tabulka 1: Ceny pro propočet plného věcně usměrňovaného jízdného [4]

Tarifní pásmo	Plné jízdné
Km	Kč
1-4	10
5-7	14
8-10	17
11-13	21
14-17	25
18-20	28
21-25	32
26-30	37
31-35	42
36-40	47
41-45	52
46-50	57
51-55	61
56-60	66
61-70	71
71-80	77
81-90	82

Tabulka 1 obsahuje Tarifní pásmo (neboli ujeté km) a cenu Plného jízdného v korunách. V prvním kroku si dopravce vypočte koeficient k dle výše zmíněného vzorce. Po té koeficient k vynásobí s hodnotou Plného jízdného dle tabulky č. 1 vždy pro dané tarifní pásmo. Tímto výpočtem dopravce dostává číslo, které mu vyjadřuje hodnotu Plného jízdného pro dané Tarifní pásmo. [4]

2.5 Přeprava

Dopravou se rozumí pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Dopravu dělíme na nákladní a osobní, tedy převoz zboží a osob. Výsledkem aktivit dopravy je přeprava, kterou dělíme také na nákladní a osobní. Přeprava vyjadřuje, kolik zboží či osob bylo přemístěno, na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za dalších právních nebo obchodních podmínek. V osobní dopravě začíná přepravní proces tehdy, když cestující zjišťuje informace o možnostech přemístění a zajistí veškeré jízdních dokladů, které jsou potřeba. Přepravní proces končí opuštěním prostoru, který dopravce vyhradil pro cestující.

Trh dopravních služeb se dělí, z hlediska předmětu přepravy, na osobní a nákladní dopravu, z hlediska prostoru dopravní obsluhy se dělí na místní, regionální, vnitrostátní a mezinárodní trh. Charakteristika dopravního trhu se v první řadě odvíjí od poptávky po přepravě.

Trh dopravních služeb zahrnuje dvě základní činnosti, a to činnost dopravních firem a chování zákazníků. Požadavky cestujících a dopravců jsou různorodé. Cestující požadují za přepravu platit co nejméně, což se neslučuje s cílem dopravců, které usilují o maximalizaci zisku. Proto stát reguluje cenu plného jízdného a snaží se nabídnout optimální řešení pro obě strany. [5]

2.5.1 Ukazatele přepravy

Základem je, aby dopravce zjistil poptávku po dané přepravě. Z těchto informací dopravci dále určují potřebu dopravních prostředků, organizaci jejich pohybu a využití v čase. Dále je potřeba stanovit cenu, která pokryje náklady vzniklé provozem dopravy. Proto se používají určité ukazatele, kterými dopravci zjišťují výši poptávky po přepravě na dané trase.

V osobní dopravě se používají tyto ukazatele:

- **Objem přepravy** – značí se jako *os*, neboť vyjadřuje počet přepravených cestujících (osob). Tento počet se obvykle zjišťuje na základě prodaných jízdenek.
- **Přepravní výkon** – jedná se o součin objemu přepravy (osob) a vzdálenosti, kterou cestující urazil. Z toho vyplývá, že se přepravní výkon vyjadřuje v osobových kilometrech (*oskm*). Typický způsob zjištění je součin počtu jízdenek a vzdáleností, pro kterou jízdenka platí.
- **Přepravní vzdálenost** – udává vzdálenost, kterou cestující urazí, a je vyjádřena v kilometrech.
- **Kapacita vozidla** – vyjadřuje počet osob, které je možné přepravit jedním vozidlem. Kapacita vozidla určuje výrobce dopravního prostředku.

Doprovci provozující linkovou autobusovou dopravu vykazují ve formuláři DOP 3-04 své výkony. Jedná se o přepravu cestujících, přepravní výkon a jízdní výkon. Z hlediska státní

správy se tyto údaje využívají pro analýzy, rozhodovací procesy a vytváření strategií a také pro plánování údržby a rozvoje dopravní infrastruktury. Formulář DOP 3-04 je více rozebrán v podkapitole č. 4.1.2. [5]

Tabulka 2: Souhrnný přehled o autobusové dopravě [22]

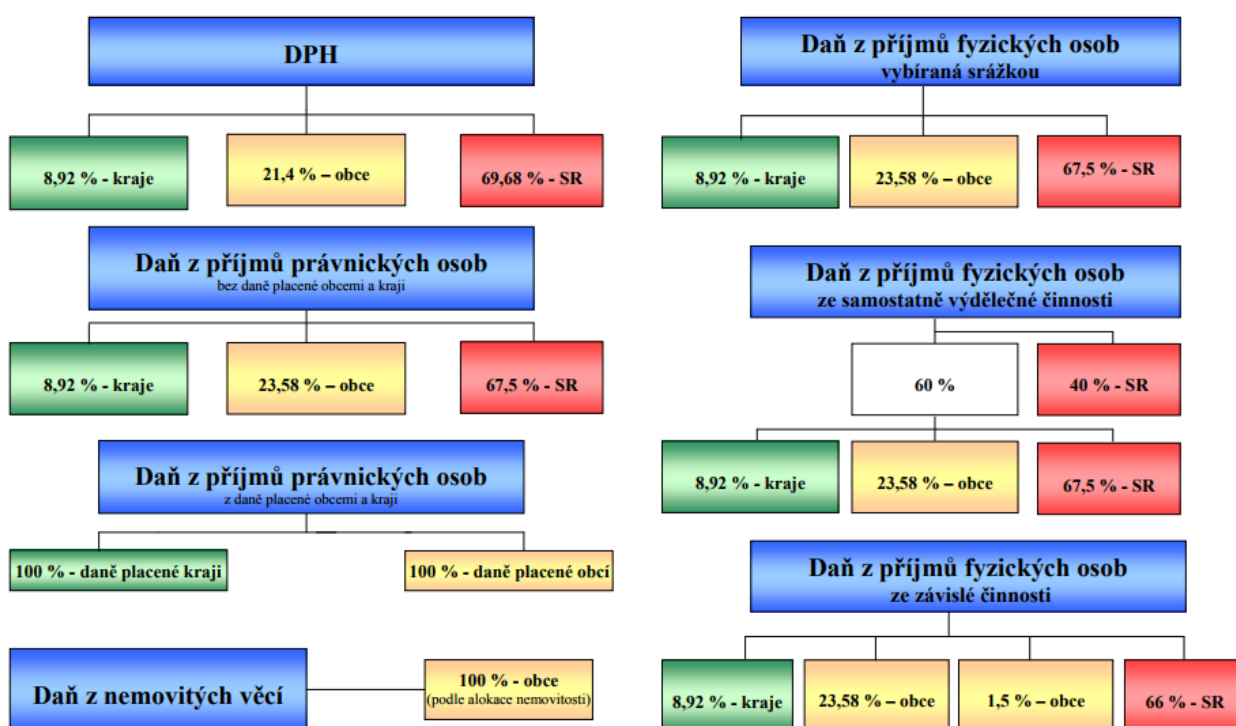
	1.Q	2.Q	3.Q	4.Q	Od počátku roku
Přepravené osoby celkem (tis.osob)	86 283				86 283
v tom:					
doprava nepravidelná	6 318				6 318
doprava linková celkem	79 964				79 964
v tom:					
linková mezinárodní	534				534
linková vnitrostátní	79 430				79 430
v tom:					
linková doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu	71 511				71 511
linková doprava ostatní	7 919				7 919
Přepravní výkony celkem (mil.oskm)	2 127				2 127
v tom:					
doprava nepravidelná	638				638
doprava linková celkem	1 489				1 489
v tom:					
linková mezinárodní	238				238
linková vnitrostátní	1 251				1 251
v tom:					
linková doprava vnitrostátní ve veřejném zájmu	888				888
linková doprava ostatní	364				364

Tabulka 2 obsahuje souhrnný přehled o přepravených osobách a přepravním výkonu za rok 2016. Jedná se o dopravu nepravidelnou a linkovou (mezinárodní, vnitrostátní, ve veřejném zájmu a ostatní). Celkový počet přepravených osob za rok 2016 činil 332 065 tis.osob. Přepravní výkon za téže rok činil 10 192 mil. oskm. [22]

2. 6 Financování autobusové dopravy

Ve statistických formulářích (DOP 2-04, DOP 3-04, DOP 4-04), vydávaných ministerstvem dopravy, jsou veškeré údaje vztažené k nepravidelné a linkové autobusové dopravě. Z toho důvodu se v této kapitole zaměřuji na financování autobusové dopravy v těchto segmentech.

Od roku 2000 je v platnosti Zákon č. 243/2000 Sb. o rozpočtovém určení daní, který určuje, kolik procent z celostátního výnosu některých daní (DPH, daň z příjmů právnických a fyzických osob a daň z nemovitých věcí), se poskytne krajům, obcím a státnímu rozpočtu. Toto procentuální rozdělení se každý rok liší a pro rok 2017 se jedná o toto rozdělení – viz. Obrázek 3. [6]



Obrázek 3: Schéma rozpočtového určení daní od 1.1.2017 [6]

Kraj je povinen zajistit minimální povinnou dopravu, tzn. dojíždění do škol a práce, jedná se tedy o základní dopravní obslužnost územního obvodu. Rozšíření dopravní obslužnosti poskytovat nemusí. V případě rozšíření dopravní obslužnosti, hradí tuto službu již obec a jedná se o ostatní dopravní obslužnost. Dopravní úřady kraje, obce a města určují rozsah potřeby dopravní obslužnosti a k jejímu zajištění uzavírají závazky veřejné služby s dopravci ve veřejné linkové dopravě. [28]

U městské autobusové dopravy, která není provozována dopravním podnikem města, neboť dané město jej nemá, je třeba zajistit tuto přepravu prostřednictvím nějakého dopravce. Kraje

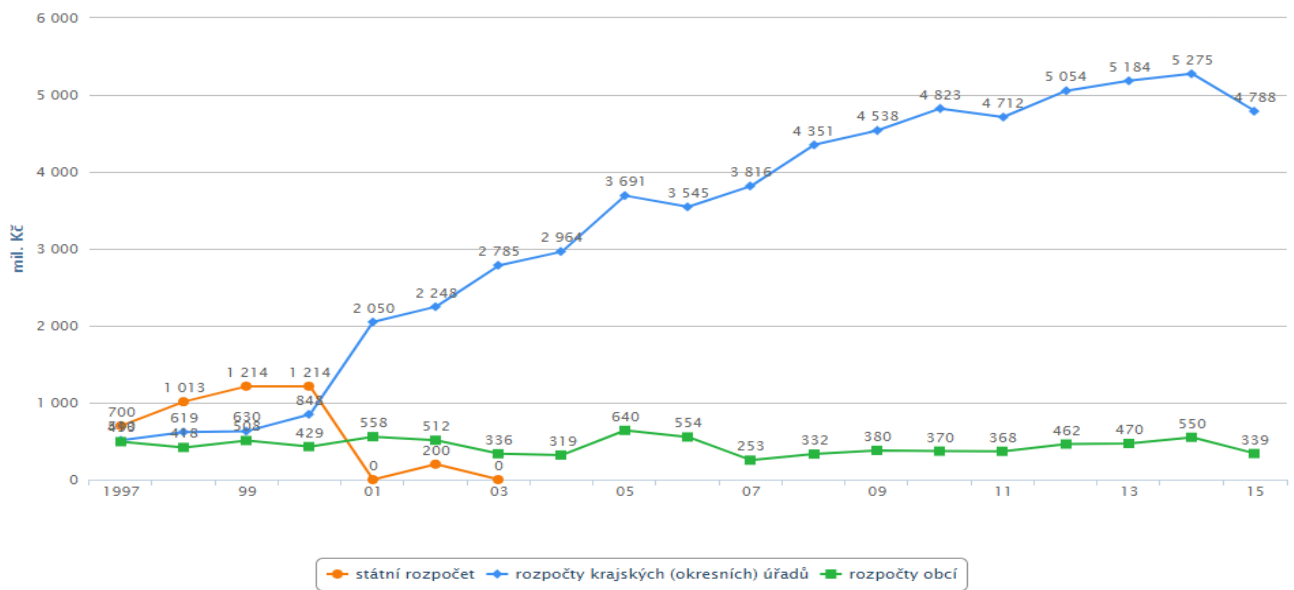
či obce tedy platí dopravci za tuto službu. V tomto případě se jedná o linkovou autobusovou dopravu, a musí zde být akceptovány slevy, které MD nařídí. Proto MD poskytne kompenzace slev z jízdného. [28]

Nepravidelná a mezinárodní autobusová doprava je provozována v komerčním zájmu, tudíž dopravce není povinen akceptovat slevy nařízené MD, a tím pádem nemá nárok na poskytnutí kompenzace slev z jízdného. Nicméně na některých linkách, které dopravní společnost zavede v komerčním zájmu, má nárok na kompenzaci slevy z jízdného. Když nastane případ, kdy se společnost rozhodne zavést nějakou linku, třeba z důvodu vysoké poptávky, ale kraj či obec zavedení linky nepotřebují, tak společnost nedostane od kraje ani obce žádné příspěvky na provozování této linky. Dopravce má ale licenci v rámci linkové autobusové dopravy a tím pádem musí akceptovat slevy, které jsou nařízeny MD, tudíž mu bude poskytnuta kompenzace slev z jízdného.

V následující tabulce 3 jsou zohledněny každoroční dotace do pravidelné veřejné přepravy osob v mil. Kč. Za rok 2015 činí dotace do linkové autobusové dopravy (bez MHD) celkem 5 128 mil Kč. [7]

Tabulka 3: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mil. Kč) [7]

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<i>Linková autobusová doprava (bez MHD)</i>						
Rozpočty krajských (okresních) úřadů	4 823	4 712	5 054	5 184	5 275	4 788
Rozpočty obcí	370	368	462	470	550	339
Celkem	5 193	5 080	5 516	5 654	5 825	5 128



Obrázek 4: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob – linková autobusová doprava (bez MHD) [23]

Z obrázku 4 lze vyčíst, že největší dotace poskytují krajské (okresní) úřady. Na obrázku dále vidíme, že mezi lety 2000–2001 došlo k výraznému skoku, co se týče financování krajskými úřady, a to o 1202 mil. Kč, což bylo zapříčiněno vznikem krajských samospráv v roce 2001. Dne 15. 5. 2000 vyšel v platnost Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích, díky kterému vznikly krajské samosprávy. Na základě toho stát dále rozhodl, že kraje budou financovat veřejnou linkovou autobusovou dopravu a regionální železniční dopravu. [24]

3 Metodika kalkulace nákladů veřejné linkové dopravy

3.1 Vymezení pojmů

Na začátek uvedu několik pojmů, které se tématiky týkají. [8]

Náklady – jedná se o spotřebu hodnot, která se prezentuje v peněžní formě. Tato hodnota je vyvolaná činnostmi podniku za určité období s cílem vytvoření výnosu a zisku.

Kalkulace nákladů – rozumíme tím výpočet nákladů, které jsou podstatné pro zajištění výroby výrobku či služeb. Záměrem je zjištění množství nákladů a jeho kontrola pro ocenění produktu zákazníkovi.

Kalkulační jednice – jedná se o jednotku produkce v dopravě neboli nositele nákladů, v silniční dopravě se jedná o 1 ujetý km, 1 výkonový km (1 km v jízdním řádě, 1 km ložený), anebo 1 hodina stání (příp. 1 hodina doby jízdy, 1 hodina práce řidiče apod.)

Metodika – je to postup, jakým jsou náklady kalkulovány.

3.2 Metodika

Jak již bylo výše definováno, tak metodikou se rozumí určitý postup, díky kterému jsou náklady kalkulovány. Absolutní náklady dopravců provozujících linkovou autobusovou dopravu nalezneme v typizovaném formuláři DOP 2-04. V tomto formuláři je metodika pouze doporučená, ale není pevně daná. Z toho vyplývá, že dopravce volí sám detailní postup pro naplnění výkazu. Metodika DOP 2-04 je obsažená v kapitole č. 6 (Návrh aktualizace metodiky k vykazování nákladů veřejné linkové dopravy) této práce.

Nejdříve je třeba si stanovit organizační strukturu podniku, což je důležité pro stanovení metodiky, díky které se dostaneme k samotnému vykazování nákladů. Základní dělení podniku je:

- **provozní oblast** se vztahuje na jednotlivá depa, takže zde spadají všechny vynaložené náklady v rámci těchto dep např. autobusy, vlastní doprava, řidiči, technici, mistři atd. V rámci provozní oblasti je třeba stanovit činnost středisek, tzn.: závazek veřejné služby na příměstskou dopravu a městskou hromadnou dopravu, nepravidelná doprava, dálková doprava atd.
- **správní střediska**, která se dále dělí na:
 - **Společná provozní režie** je zaměřená na autobusy, zde patří odborní ředitelé v oblasti obchodu a provozu (zajišťování uniforem, mobilních telefonů, zpracování jízdních řádů atd.). Řadí se zde i správce vozového parku, provozní technik v oblasti dopravních nehod, pracovníka, který zajišťuje změny v evidenci vozidel na dopravním inspektorátu atd.

- **Správní režie**, zde se jedná o správu společnosti, a tudíž o náklady, které jsou v rámci správy společnosti vynaloženy. Jedná se o náklady ekonomického, personálního a ředitelského oddělení.

Vozidla jsou provozována na základě jízdních řádů příp. plánu oběhu vozidel. Tato informace se zapisuje do denních záznamů, díky čemuž je vedena evidence přepravního systému jednotlivých vozidel. Přepravní systém určuje charakter trasy vozidla a v jakém závazku vykonal přepravu. Na základě této evidence dostáváme informace o přepravní činnosti vozidla a o tom, pro kterého zadavatele vykonal danou přepravní činnost. Na základě těchto informací můžeme přiřadit náklady k jednotlivým SPZ vozidla.

Náklady, které se vztahují k poplatkům za vjezdy do autobusových nádraží, jsou dané charakterem přepravní činnosti vozidla. Na tomto základě zde dochází k tzv. naklíčování. Tím se rozumí, že se vjezdy do autobusového nádraží se rozdělí dle druhu přepravy a naklíčují se na kilometry daných druhů přepravní činnosti.

U režijních nákladů není možné náklady přiřazovat ke konkrétnímu vozidlu. Tyto náklady se přiřazují k jednotkovým dopravním výkonům, které vykonávají konkrétní dopravní prostředky. A tento klíč může být jiný pro různé části režijních nákladů.

4 Vykazování nákladů veřejné linkové dopravy a jejich kategorizace

V předchozí kapitole jsem se věnovala pojmu metodika. V této kapitole se zaměřím na naplnění metodiky, což je samotné vykazování nákladů. Vykázané náklady se zapisují do statistického výkazu DOP 2-04, který je předmětem této práce.

4.1 Kategorizace vykazování

MD vydává statistické výkazy, které jsou zaměřeny na železniční, leteckou, silniční (autobusová, silniční nákladní a městská hromadná doprava), vnitrostátní vodní dopravu a silniční nákladní dopravu. V rámci autobusové dopravy se jedná o formuláře DOP 2-04, DOP 3-04 a DOP 4-04. První dva statistické výkazy jsou zaměřeny na autobusovou dopravu jako celek a třetí pouze na městskou hromadnou dopravu. Výkony formulářů DOP 3-04 a DOP 4-04 se vztahují k formuláři DOP 2-04.

4.1.1 DOP 2-04

Formulář DOP 2-04 (tabulka 4) poskytuje údaje o dopravcích, kteří provozují vnitrostátní pravidelnou linkovou autobusovou dopravu. Jedná se o statistické zjišťování zaměřené na činnosti dopravců. V jednotlivých řádcích jsou vypsány ukazatele a ve sloupcích druhy provozu autobusové dopravy. Cílem formuláře je využití dat pro výkon státní správy, jedná se konkrétně o cenotvorbu a dotace. Z údajů, které formulář obsahuje, se vypočte cena plného jízdného tzv. výpočet koeficientu k . Výpočet koeficientu byl v práci již popsán. Periodicita statického zjišťování je čtvrt roku. Předkládá se Ministerstvu dopravy, který provádí statistické zjišťování, vždy do 45. kalendářního dne po skončení sledování čtvrtletí. [9]

Tabulka 4: typizovaný formulář DOP 2-04 [9]

Ukazatele	Č. řád.	Autobusová doprava							
		Celkem (sloupec 2 až 6)	nepravidelná	linková autobusová doprava					
				mezinárodní	městská		vnitrostátní		ostatní
					celkem	V IDS	ve veřejném zájmu		
a	b	1	2	3	4	4a	5	5a	6
Pohonné hmoty	11								
Přímý materiál a energie	12								
Opravy a udržování	13								
Odpisy	14								
Leasing (pronájem)	15								

	Přímé mzdy	16								
	Sociální a zdravotní pojištění	17								
	Cestovné	18								
	Úhrada za použití infrastruktury	19								
	Silniční daň	20								
	Elektronické mýtné	21								
	Pojištění zákonné odpovědnosti	22								
	Ostatní přímé náklady	23								
	Ostatní služby	24								
	Režijní náklady	25								
	Náklady (ř. 11 až 25)	26								
	+ Zisk, - ztráta	27								
	Součet (ř. 29 + ř. 33)	28								
Tržby a výnosy	celkem (ř. 30 + 31 + 32)	29								
	jízdné	30								
	jiné tržby	31								
	výnosy autobusových nádražích	32								
Dotace od tržeb	celkem (ř. 34 + 35 + 36)	33								
	od obcí a měst	34								
	od krajů	35								
	slevy	36								
	Jízdné (včetně DPH) (tis. Kč)	37								
	Výše poskytnuté slevy dle CVMF celkem (tis. Kč)	38								
z ř. 38	jízdné I (50% sleva)	39								
	jízdné II (75% sleva)	40								
	jízdné V (100% sleva)	41								
	Dotace na pořízení DIM	42								
	z řádku 42 dotace od MD (obnova autobusů)	43								
	z ř. 23 náklady autobusových nádraží	44								

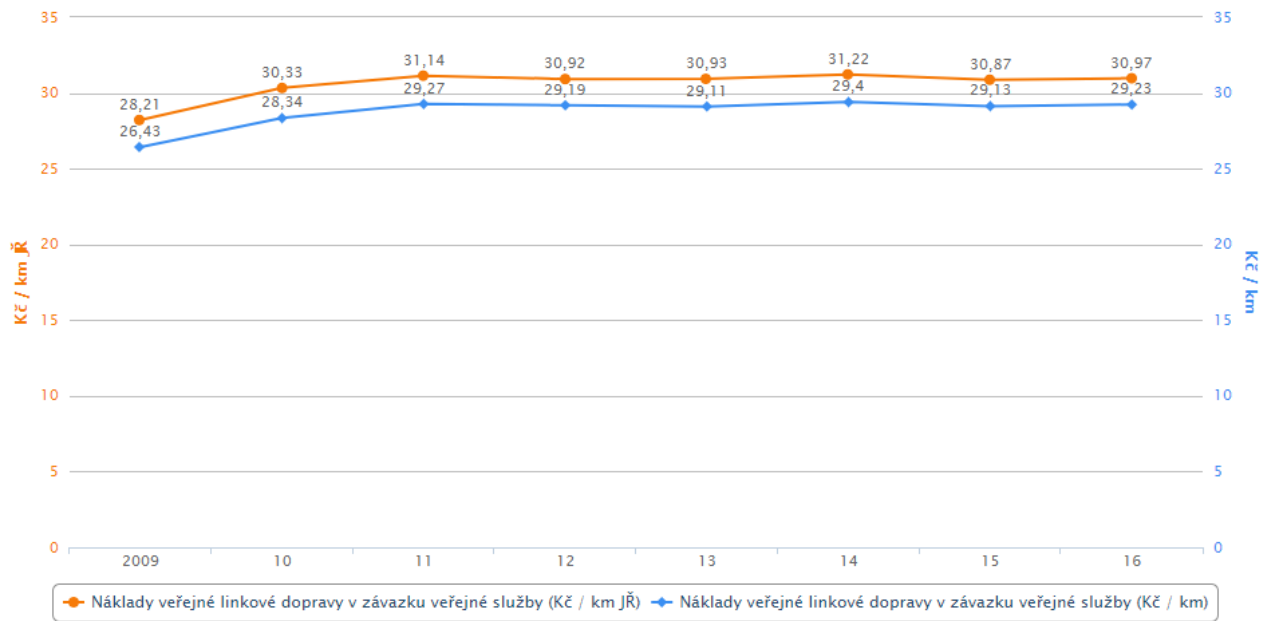
Dopravci, kteří provozují linkovou autobusovou dopravu, musí akceptovat slevy, které jsou nařízeny MD, tudíž mají nárok na poskytnutí kompenzace slev z jízdného. Tato kompenzace jim je poskytnutá v případě, že naplní formulář svými náklady a tržbami z přepravní činnosti dle metodiky. Problémem je, že metodika v DOP 2-04 je lehce zastaralá a není zde uvedený přesný postup výpočtu nákladů na kalkulační jednice.

Za rok 2016 činily vybrané náklady vykázané dopravci (těch, kteří výkaz dodali MD) celkově 50 324 846 Kč. Náklady na jednotlivé ukazatele jsou vypsány v tabulce 5. [10]

Tabulka 5: Vykazování vybraných nákladů formuláře DOP 2-04 za rok 2016 [10]

Položky	Cena [Kč]
Pohonné hmoty	9 535 584,3
Přímý materiál a energie	2 055 136,8
Opravy a udržování	5 053 374,0
Odpisy	5 548 864,9
Leasing (pronájem)	1 439 115,3
Přímé mzdy	12 251 219,8
Sociální a zdravotní pojištění	4 139 386,3
Cestovné	678 150,5
Úhrada za použití infrastruktury	874 754,2
Silniční daň	32 444,3
Elektronické mýtné	134 709,8
Pojištění zákonné odpovědnosti	552 536,1
Ostatní přímé náklady	3 345 319,4
Ostatní služby	1 044 262,2
Režijní náklady	3 639 988,2
Náklady (ř. 11 až 25)	50 324 846,0

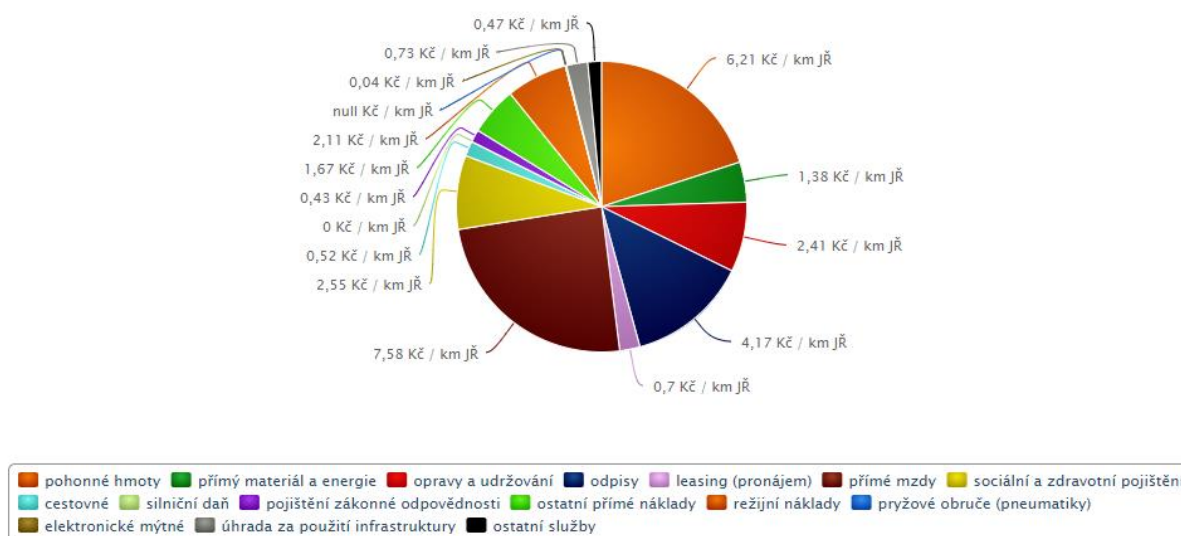
Z tabulky 5 lze vyčíst, že nejmenší částka, která byla vykázaná, činila 32 444,3 Kč – položka Silniční daň. Důvodem je, že v současné době jsou autobusy, které zabezpečují linkovou osobní vnitrostátní přepravu, od silniční daně osvobozeny v případě, když ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu jimi ujetých kilometrů ve zdaňovacím období. Naopak největší částka byla vykázaná za přímé mzdy, a to 12 251 219,8 Kč. [10]



Obrázek 5: Náklady veřejné dopravy v závazku veřejné služby (Kč/km JŘ) [27]

Na obrázku 5 jsou znázorněny náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby od roku 2009 do 2016. Oranžový spojnicový graf vyjadřuje náklady vztahující se k jednotce Kč/km JŘ. Jedná se o vykonané kilometry dle jízdního řádu, tzn. nejsou zohledněny tzv. přístavné, odstavné a přejezdové kilometry. Naopak modrý spojnicový graf vyjadřuje náklady, které se vztahují k jednotce Kč/km. Jednotka zohledňuje veškeré vykonané kilometry v závazku veřejné služby, tzn. včetně přístavných, odstavných a přejezdových kilometrů. [27]

Náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby (Kč / km JŘ) (2016)



Obrázek 6: Náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby (Kč/km JŘ) (2016)

[25]

Na obrázku 6 jsou graficky znázorněny náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby v Kč/km JŘ, kde jsou náklady rozčleněny dle DOP 2-04. Nejvýraznějšími položkami jsou: přímé mzdy s výší nákladů 7,58 Kč/km JŘ, pohonné hmoty s 6,21 Kč/km JŘ a odpisy s 4,17 Kč/km JŘ. Sečtením všech nákladů jednotlivých položek nám vyjde výše celkových nákladů, která je 30,97 Kč/km JŘ, což je zobrazeno na předchozím obrázku.

4.1.2 DOP 3-04

Jedná se o formulář DOP 3-04 (tabulka 6), který poskytuje údaje o výkonech pravidelné i nepravidelné autobusové dopravy provozované dopravci. V jednotlivých řádcích tabulky jsou vypsané ukazatele a ve sloupcích druhy provozu autobusové dopravy. Údaje, které jsou obsáhlé v ukazatelích jsou přeprava cestujících, přepravní výkon a jízdní výkon v pravidelné i nepravidelné autobusové dopravě vnitrostátní i mezinárodní. Cílem zjišťování je využití údajů pro výkon státní správy a pro potřeby mezinárodních organizací, především Evropské hospodářské komise, Organizace spojených národů a Mezinárodního fóra pro dopravu. Periodicita statického zjišťování je čtvrt roku a předkládá se Ministerstvu dopravy, orgánu, který provádí statistické zjišťování, vždy do 30. kalendářního dne po skončení sledování čtvrtletí. [11]

Tabulka 6: Typizovaný formulář DOP 3-04 [11]

Ukazatele		Autobusová doprava						
		Celkem	nepravidelná	linková autobusová doprava				
				mezinárodní	městská	vnitrostátní		ostatní
						celkem	ve veřejném zájmu	
Přeprava osob celkem (tis. osob)								
Přeprava osob se slevou 100% (tis. osob)								
Přepravní výkony celkem (tis. oskm)								
Přepravní výkony u osob se slevou 100% (tis. oskm)								
Jízdní výkony celkem (tis. km)								
v tom	vytížené							
	manipulační							
Spotřeba PHM - nafta								
Spotřeba PHM - alternativní paliva								

4.1.3 DOP 4-04

DOP 4-04 (tabulka 7) obsahuje údaje o výkonech městské hromadné dopravy. V jednotlivých řádcích tabulky jsou vypsány ekonomické ukazatele a ve sloupcích druhy dopravních prostředků městské hromadné dopravy. Údaje, které jsou obsáhlé v ukazatelích, jsou: počet přepravených osob, ujeté kilometry (voz/km, m/km, os/km), hodiny provozu celkem a vypravené vozy. Tyto ukazatele jsou vztaženy zvlášť k autobusům, trolejbusům, tramvajím a metru. Účelem formuláře je získání údajů o městské hromadné dopravě. Jedná se o údaje např. o struktuře linek, struktuře vozového parku, přepravních výkonech dle jednotlivých trakcí. Údaje z formuláře slouží pro potřeby mezinárodních organizací, především Evropské hospodářské komise, Organizace spojených národů a Mezinárodního fóra pro dopravu. Ministerstvo dopravy je orgánem, který provádí statistické zjištění a periodicitu zjišťování je jedno čtvrtletí. [12].

Tabulka 7: Typizovaný formulář DOP 4-04 [12]

Ukazatel	Č. řád	Městská hromadná doprava				
		celkem (sl. 2 až 5)	autobusy	trolejbusy	tramvaje	metro
a	b	1	2	3	4	5
Přepravené osoby v tis.	11					
Ujeté vozové kilometry v tis.	12					
Místové kilometry v tis.	13					
Osobové kilometry v tis.	14					
Hodiny provozu celkem	15					
Vypravené vozy	špička	16				
	sedlo					

5 Vazba nákladů na účetní osnovu vybraného podniku

V této kapitole se zabírám vazbou nákladů na účetní osnovu vybraného podniku. Je zde popsáno, co je náplní účetnictví, k čemu slouží a základní právní předpisy. Dále se zabírám vazbou nákladů formuláře DOP 2-04 na účetní osnovu.

5.1 Účetnictví

Účetnictví je proces, díky kterému podnik sleduje a zároveň zobrazuje stav, tok a výsledek činnosti podniku v peněžních jednotkách. [13]

V rámci České republiky je účetnictví usměrňováno těmito základními právními předpisy:

- zákon o účetnictví č. 563/1991 Sb.,
- vyhláška č. 500/2002 Sb.,
- České účetní standardy

Zákon o účetnictví č. 563/1991 Sb., upravuje rozsah a způsob vedení účetnictví, požadavky na jeho průkaznost, rozsah a způsob zveřejňování informací z účetnictví a podmínky předávání účetních záznamů pro potřeby státu. [14]

Vyhláška č. 500/2002 Sb, je stanovena Ministerstvem financí a díky ní se provádějí některá ustanovení zákona o účetnictví č. 563/1991 Sb. V rámci této práce je nejdůležitější čtvrtá část zákona, která se jmenuje Účetní metody. V této části se nachází účetní rozvrh, kde je stanovený název účtové třídy a skupiny. [15]

České účetní standardy jsou pravidla pro vedení finančního účetnictví a sestavování účetní závěrky. Tyto standardy se používají na území České republiky a zveřejňuje je Ministerstvo financí. [16]

5.2 Vazba nákladů dopravního podniku na účetní osnovu

Aby byl dopravce schopen sestavit výkaz DOP 2-04, musí si vytvořit organizační strukturu a účetní rozvrh. V předchozích kapitolách jsem popsala organizační strukturu podniku a typizovaný formulář DOP 2-04. Tato kapitola obsahuje účetní osnovu.

Účetní osnova podniku vychází z účetního rozvrhu (Tabulka 8), který je obsažený ve vyhlášce Ministerstva financí 500/2002 Sb. Účetní osnova se každý rok mění dle aktualizace vyhlášky. Veškeré náklady v tabulce 8 spadají v účetní osnově do skupiny Účtová třída 5 – Náklady.

Tabulka 8: Účetní rozvrh: Účtová třída 5 – Náklady [26]

50 – Spotřebované nákupy	552 – Tvorba a zúčtování zákonných rezerv podle zvláštních právních předpisů
	554 – Tvorba a zúčtování ostatních rezerv
501 – Spotřeba materiálu	555 – Tvorba a zúčtování komplexních nákladů příštích období
502 – Spotřeba energie	557 – Zúčtování oprávky k oceňovacímu rozdílu k nabytému majetku
503 – Spotřeba ostatních neskladovatelných dodávek	558 – Tvorba a zúčtování zákonných opravných položek v provozní činnosti
504 – Prodané zboží	559 – Tvorba a zúčtování opravných položek v provozní činnosti
51 – Služby	56 – Finanční náklady
511 – Opravy a udržování	561 – Prodané cenné papíry a podíly
512 – Cestovné	562 – Úroky
513 – Náklady na reprezentaci	563 – Kursové ztráty
518 – Ostatní služby	564 – Náklady z přecenění cenných papírů
	565 – Náklady z finančního majetku
52 – Osobní náklady	566 – Náklady z derivátových operací
	567 – Mimořádné finanční náklady
521 – Mzdové náklady	568 – Ostatní finanční náklady
522 – Příjmy společníků obchodní korporace ze závislé činnosti	569 – Manka a škody na finančním majetku
523 – Odměny členům orgánů obchodní korporace	
524 – Zákonné sociální a zdravotní pojištění	57 – Rezervy a opravné položky ve finanční oblasti
525 – Ostatní sociální pojištění	
526 – Zdravotní a sociální pojištění individuálního podnikatele	574 – Tvorba a zúčtování finančních rezerv
527 – Zákonné sociální náklady	579 – Tvorba a zúčtování opravných položek ve finanční činnosti
528 – Ostatní sociální náklady	
	58 – Změny stavu zásob vlastní činnosti a aktivace
53 – Daně a poplatky	
	581 – Změna stavu nedokončené výroby
531 – Daň silniční	582 – Změna stavu polotovarů

532 – Daň z nemovitých věcí	583 – Změna stavu výrobků
538 – Ostatní daně a poplatky	584 – Změna stavu mladých a ostatních zvířat
	585 – Aktivace materiálu a zboží
54 – Jiné provozní náklady	586 – Aktivace vnitropodnikových služeb
	587 – Aktivace dlouhodobého nehmotného majetku
541 – Zůstatková cena prodaného dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	588 – Aktivace dlouhodobého hmotného majetku
542 – Prodaný materiál	
543 – Dary	59 – Daně z příjmů, převodové účty a rezerva na daň z příjmů
544 – Smluvní pokuty a úroky z prodlení	
545 – Ostatní pokuty a penále	591 – Daň z příjmů splatná
546 – Odpis pohledávky	592 – Daň z příjmů odložená
547 – Mimořádné provozní náklady	593 – Tvorba a zúčtování rezervy na daň z příjmů
548 – Ostatní provozní náklady	595 – Dodatečné odvody daně z příjmů
549 – Manka a škody z provozní činnosti	596 – Převod podílu na výsledku hospodaření společníkům v.o.s. a komplementářům k.s.
	597 – Převod provozních nákladů
55 – Odpisy, rezervy, komplexní náklady příštích období a opravné položky v provozní oblasti	
	598 – Převod finančních nákladů
	599 – Náklady hospodářských středisek
551 – Odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku	

Každá organizace (účetní jednotka) má povinnost sestavit vlastní účetní osnovu s analytickými účty vyhovujícími potřebám této účetní jednotky. Tato účetní osnova se nachází v tabulce 9.

Tabulka 9: Vazba nákladů na účetní osnovu vybraného podniku [26]

ř.	Název	Účet	Organizační struktura
1	pohonné hmoty	501, 507/3	provozní
2	přímý materiál, energie	506, 507 bez 507/3,505,514	provozní
3	přímé mzdy	521,522	provozní
			provozní režie – obchod
			provozní režie – provoz
4	odpisy	551,541	provozní
			provozní režie – obchod
			provozní režie – provoz
5	leasing	516/210	provozní

6	opravy a udržování	511 bez 511/1,599/7- 599/791-3, 507/7	provozní
7	silniční daň	531	provozní
8	elektronické mýtné	548/601/602/609	provozní
9	pojištění zákonné a havarijní (vč. Úrazového pojištění)	548/1, 548/21, 548/22, 548/29, 548/600, 548/610, 548/25	provozní
			provozní režie – provoz
10	cestovné	512 bez 512/190 a 512/9	provozní
11	sociální a zdravotní pojištění	524, 554	provozní
			provozní režie – provoz
12	úhrada za použití infrastruktury	518/1	provozní
13	ostatní služby	517, 518 bez 518/1,519	provozní
		517, 518 bez 518/1,519	společná provozní režie
14	ostatní přímé náklady	502, 504, 511/1, 516 bez 516/210, 525, 527, 532, 538, 542, 548/230, 548/240, 548/4, 548/5, 548/7, 548/8, 562, 568, 599	provozní režie – provoz
		501, 502, 504,505, 506, 507, 511, 512 bez 512/190 a /9, 514, 516, 525, 527, 531, 532, 538, 541, 542, 548 bez /300 a /9, 551, 562, 568, 599	provozní režie – obchod

		501, 502, 504,505, 506, 507, 511, 512 bez 512/190 a /9, 514, 516, 525, 527, 531, 532, 538, 541, 542, 548 bez /300 a /9, 551, 562, 568, 599	společná provozní režie
15	režijní náklady	501, 502, 504,505, 506, 507, 511, 512 bez 512/190 a/ 9, 514, 516, 517, 518, 519, 521,522, 524, 525, 527, 531, 532, 538, 541, 542, 548 bez /300 a /9, 551, 562, 568, 599	správní režie

Na uvedené účty jsou účtovány náklady a výnosy jak z hlediska přímého zajišťování provozu autobusové dopravy, tak položky, které jsou režijního a správního charakteru. Rozlišení charakteru nákladů a výnosů dle dalších hledisek a požadavků je zajištěno organizační strukturou společnosti a přiřazováním tzv. činností k jednotlivým položkám nákladů a výnosů.

Do jednotlivých oblastí jsou zařazeny dopravní prostředky, ostatní majetek a zaměstnanci zajišťující autobusovou přepravu. V rámci oblasti jsou nákladové položky děleny prostřednictvím tzv. činností na náklady přímé – jednoznačně přiřaditelné ke konkrétní SPZ (činnost 31, 32) a náklady režijní, které bezprostředně souvisí s provozem dopravy, ale týkající se zajištění činnosti celé oblasti (činnosti 38, 39, 59 u provozních středisek, střediska obchodní, přepravní pokladny, psychologická laboratoř) – náklady na vybraných účtech těchto středisek tvoří náplň položek 1 až 14 Výkazu.

V položce 15 jsou uvedeny údaje na vyjmenovaných účtech za oblast správního řízení.

Pro vyplnění Výkazu není možné zjistit všechny údaje v účetnictví. Údaje o dopravních a přepravních výkonech (ujeté kilometry, počet přepravených osob, počet vykonaných osobových kilometrů) jsou zjišťovány z podsystemu osobní dopravy jako samostatné evidence. V podsystemu osobní dopravy jsou sledovány km dle jednotlivých SPZ v rozdělení dle přepravních systémů. Údaje jsou získávány z turnusů, záznamů o provozu vozidla, evidence odbavovací techniky. Údaje o tržbách jsou získávány z podsystemu evidence odbavovací techniky.

Náklady, které nebyly zaúčtovány přímo na SPZ (činnost 31) jsou klíčovány podle následujících zásad:

Provozní střediska: mzdy a cestovné (činnost 31) bez SPZ (týkající se řidičů – školení, dovolená, jiné náhrady) a činnost 32 jsou klíčovány dle km celkem dané provozní oblasti. Výjimkou je cestovné, ostatní mzdové náklady vč. odvodů, vjezdy na autobusová nádraží, které se klíčí dle km ujetých v příslušném přepravním systému. Klíčované náklady jsou zahrnuty do jednotlivých řádků výkazu.

Provozní střediska: činnost 38 a 39 jsou klíčovány dle km celkem dané provozní oblasti. Klíčované náklady jsou zahrnuty do řádků výkazu – přímé mzdy, odpisy, odvody do fondů, ostatní přímé uznatelné náklady.

Obchodní střediska: náklady jsou klíčovány dle km celkem dané provozní oblasti. Klíčované náklady jsou zahrnuty do řádků výkazu – přímé mzdy, odpisy, odvody do fondů, ostatní přímé uznatelné náklady.

Střediska tvořící společnou provozní režii: náklady jsou klíčovány dle km celkem. Klíčované náklady jsou zahrnuty do řádků výkazu - přímé mzdy, odpisy, odvody do fondů, ostatní přímé uznatelné náklady.

Střediska tvořící správní režii: náklady jsou klíčovány dle mezd za. Klíčované náklady jsou zahrnuty do řádku výkazu – režijní náklady.

6 Návrh aktualizace metodiky k vykazování nákladů veřejné linkové dopravy

Po nastudování a odborné konzultaci formuláře DOP 2-04 a metodiky k jeho vyplnění, jsem vypracovala zaktualizovanou verzi metodiky. Pro lepší přehlednost a porovnání jsem k jednotlivých nákladů vložila původní verzi a mnou navrženou verzi.

Pohonné hmoty

- **Původní verze:** „Zahrnuje spotřebu pohonných hmot, tj. spotřebu nafta, LPG, CNG, oleje, případně benzín, maziva 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]
- **Navržená verze:** Zahrnuje pouze spotřebu pohonných hmot, tzn. nafta, LPG, CNG, benzín (v jednotkách kWh (kilowatthodina), elektrická energie). Do této položky patří i spotřeba pohonných hmot na vytápění vozidel v zimním období dle norem. [9]

Přímý materiál a energie

- **Původní verze:** „Zahrnuje přímý materiál spotřebovaný přímo na autobus (např. nové pneumatiky, protektory a příslušenství (duše, ventilky), náhradní díly a materiál na běžné opravy, spojovací materiál, elektromateriál, čisticí a mycí potřeby, nemrznoucí směsi, uniformy, pracovní a ochranné pomůcky.“ [9]
- **Navržená verze:** Zahrnuje přímý materiál spotřebovaný přímo na autobus (např. nové pneumatiky, protektory a příslušenství (duše, ventilky), náhradní díly a materiál na běžné opravy, spojovací materiál, elektromateriál, čisticí a mycí potřeby, nemrznoucí směsi, pracovní a ochranné oblečení a pomůcky, uskladnění, AdBlue², oleje, maziva, příměsí. [9]

Opravy a udržování

- **Původní verze:** „Zahrnuje náklady za provedené externí opravy, vyjádřené fakturami, nebo opravy ve vlastní režii, snížené o spotřebu materiálu, pokud je uvedena v oddíle II. na řádku 12. V případě, že je prováděno zúčtování oprav hodinovou zúčtovací sazbou na pracovníka, je potřeba doložit kalkulaci této hodinové sazby.“ [9]

² AdBlue je chemický roztok syntetické močoviny sloužící ke snížení emisí oxidů dusíků.

- **Navržená verze:** Zahrnuje náklady za provedené externí opravy, vyjádřené fakturami, nebo opravy ve vlastní režii, snížené o spotřebu materiálu, pokud je uvedena v položce Přímý materiál a energie. V případě, že je prováděno zúčtování oprav hodinovou zúčtovací sazbou na pracovníka, je potřeba doložit kalkulaci této hodinové sazby. Patří zde modernizace autobusů, servis a montáž informačních a odbavovacích zařízení atd. [9]

Odpisy

- **Původní verze:** „Zahrnuje 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.“ [9]

Leasing (pronájem)

- **Původní verze:** „Obsahuje 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.“ [9]

Přímé mzdy

- **Původní verze:** „Zahrnuje náklady na mzdy řidičů, technickohospodářských pracovníků, plně řídící autobusovou dopravu, a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (revizoři, přepravní poklady, informátoři, průvodčí, uklízečky, pracovníci autobusového nádraží atd. Nesmí zde být zaúčtovány mzdy režijních a dalších pracovníků, ty musí být zahrnuty v položce „režijní náklady“.“ [9]
- **Navržená verze:** Položka zahrnuje náklady na mzdy všech pracovníků, včetně dovolených a benefitů, kteří plně řídí a zabezpečují provoz autobusové dopravy a autobusového nádraží, tzn. patří zde náklady vynaložené na mzdy, dovolené a benefity v rámci společné provozní režie a provozní režie. Jedná se pouze o interní zaměstnance, náklady spjaté s externími zaměstnanci se promítnou v položce Ostatní služby. Nesmí zde být zaúčtovány mzdy zaměstnanců působící ve správě podniky, ty jsou zařazeny do režijních nákladů. Jedná se o řidiče, technickohospodářské pracovníky, revizory, přepravní pokladny, informátory, průvodčí, uklízečky. [9]

Sociální a zdravotní pojištění

- **Původní verze:** „Zahrnuje příspěvky hrazené zaměstnavatelem z mezd vyplacených zaměstnancům. Náklady a tržby z přepravní činnosti 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.“ [9]

Cestovné

- **Původní verze:** „Obsahuje náklady podle zákona č. 119/1992 Sb., o cestovních náhradách ve znění změn a doplňků vztahované na zaměstnance v rozsahu odpovídající položce na řádku 16 oddílu II. (zase položka se odvolat nato) Náklady a tržby z přepravní činnosti.“ [9]

Úhrada za použití infrastruktury

- **Původní verze:** „Jedná se např. o pronájem infrastruktury vztahující se k veřejné linkové dopravě, poplatky za užívání autobusových nádraží atd.“ [9]
- **Navržená verze:** Jedná se o náklady vynaložené na užívání infrastruktury vztahující se k veřejné linkové dopravě. Např. poplatky za užívání autobusových nádraží a stání, vjezd do městské zóny, parkování, trajekt, vjezd do tunelu, dálniční známky atd. [8], [9]

Silniční daň

- **Původní verze:** „Zahrnuje 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.“ [9]

Elektronické mýtné

- **Původní verze:** „Zahrnuje náklady na mýtné za užívání určených pozemních komunikací dle nařízení vlády č. 484/2006 Sb.“ [9]

Pojištění zákonné odpovědnosti

- **Původní verze:** „Obsahuje 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.“ [9]

Ostatní přímé náklady

- **Původní verze:** „Obsahuje 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, technické prohlídky autobusů.“ [9]
- **Navržená verze:** Jedná se o ostatní přímé náklady, které lze vztáhnout k autobusové dopravě a nebyly zařazeny do žádné ze shora uvedených položek. Náklady na provoz nocležen, autobusových nádraží a předprodejních zařízení, školení řidičů, udržování a provoz zastávek a označnicků, informatiku, AMS, provoz služebních vozidel, technické prohlídky autobusů, mytí vozidel, STK (provozní režie a provoz), ověřování technologií, měření emisí, clearing, úroky z externího financování na pořízení vozového parku, poplatky za telekomunikační služby, poplatky za realizaci bankovních záruk, penzijní a životní pojištění, technické náklady, vyřízení škod, zpracování jízdních řádů a jejich tisk, silniční daň (společná provozní a provozní režie), pronájem kanceláří (dispečink), odstavní plochy, hasicí přístroje, evidence majetku, vyřizování škod. [9]

Ostatní služby

- **Původní verze:** „Ostatní náklady nezařazené do žádné ze shora uvedených položek.“ [9]
- **Navržená verze:** Ostatní náklady, které nebyly zařazeny do žádné z předchozích uvedených položek. Jedná se o náklady na informační technologie (GPS, odbavovací technologie), externí přepravní kontrola, koordinátor, úroky z úvěrů a leasingu včetně poplatků, poplatky za přenos dat a za využívání služeb (poplatky za přenos z odbavovacích technologií, zpracování hotovosti) atd.

Režijní náklady

- **Původní verze:** „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.“ [9]

- **Navržená verze:** Jedná se o náklady, které jsou vynaložené v rámci ředitelského, personálního a ekonomického oddělení, tzn. správní režie (správa společnosti). Náklady vynaložené na pronájem kanceláří, spotřeba médií, propagace, mzdy, silniční daň atd.

6.1 Vysvětlení navržené metodiky

Hlavním důvodem aktualizace formuláře DOP 2-04 je, že každý dopravce si jeho obsah vykládal jiným způsobem, což lze poznat porovnáním konečných čísel ve formuláři některých dopravců. Dalším důvodem je metodika, která ve formuláři je určitým způsobem nastíněná a doporučená, ale není pevně daná. Většina dopravců by náklady kalkulovala i bez metodiky DOP 2-04 kvůli vlastním potřebám. To je jedním z důvodů, proč jsem náklady v jednotlivých položkách rozdělila trochu jiným způsobem, než tomu je v původní metodice.

U položky pohonné hmoty jsem odebrala náklady spjaté s olejem, mazivem a příměsí, aby nedocházelo ke zkreslování ceny PHM. Náklady vynaložené na oleje, maziva a příměsi jsem přesunula do položky č. 2 Přímý materiál a energie. Do položku Přímý materiál a energie jsem ještě zařadila náklady spjaté s AdBlue.

Položkou č. 3 jsou náklady vynaložené na opravy a udržování, kde jsem obsah obohatila o několik příkladů nákladů, které zde patří.

V Přímých mzdách jsem uvedla, že tyto náklady jsou vynaloženy v rámci společné provozní režie a provozní režie. Náklady spjaté se správní režii jsem přesunula do položky režijní náklady, neboť zde není přímá návaznost na autobusovou dopravu.

U položky Úhrada za použití infrastruktury jsem uvedla několik příkladů vynaložených nákladů.

V Ostatních přímých nákladech a ostatních službách jsem obsah doplnila o několik příkladů vynaložených nákladů, které do této položky spadají, ale opět jen co se týče společné provozní režie a provozní režie.

Do položky Režijní náklady jsem zařadila pouze náklady správní režii, neboť zde není přímá návaznost na autobusovou dopravu. A proto navrhuji přejmenování položky na název Správní režie, aby název Režijní náklady nebyl matoucí. Jedná se o náklady spjaté s ekonomickým, personálním a ředitelským oddělením.

Ve všech následujících položkách jsem neučinila žádný návrh pro změnu či doplnění obsahu, neboť jsou metodikou jednoznačně definovány. Jedná se o: Odpisy, Leasing, Sociální a zdravotní pojištění, Cestovné, Silniční daň, Elektronické mýtné a pojištění zákonné odpovědnosti.

Vypracovala jsem tabulku 10, která obsahuje jednotlivé položky a jednotlivé náklady formuláře DOP 2-04. Tabulka je zpracována podle navržené aktualizace metodiky (nové rozdělení nákladů). Jsou v ní uvedeny příklady nákladů, které se do položek řadí. Tabulka má sloužit jako pomůcka pro rychlejší vyhledání nákladů.

Tabulka 10: Náklady vztažené na ukazatele formuláře DOP2-04 [9]

Položky	Obsah
Pohonné hmoty	nafta, LPG, CNG, benzín
Přímý materiál a energie	nové pneumatiky, protektory, duše, ventilký, spojovací materiál, elektromateriál, čisticí a mycí potřeby, nemrznoucí směsi, pracovní a ochranné oblečení a pomůcky, uniformy, uskladnění, AdBlue, uskladnění, oleje, maziva, příměsí
Opravy a udržování	modernizace autobusů, servis a montáž informačních a odbavovacích zařízení
Odpisy	autobusy, odbavovací strojky, budovy, informační systémy, předprodej jízdenek, pokladní činnost, informační panely a technologie
Leasing	-
Přímé mzdy	řidiči, technicko-hospodářští pracovníci, přepravní kontrola, přepravní pokladny, informátoři, průvodčí, uklízečky, dovolená, benefity
Sociální a zdravotní pojištění	-
Cestovné	-
Úhrada za použití infrastruktury	pronájem infrastruktury, poplatky za užívání autobusových nádražích
Silniční daň	-
Elektronické mýtné	-
Pojištění zákonné odpovědnosti	-

<p style="text-align: center;">Ostatní přímé náklady</p>	<p>provoz nocležen, autobusových nádraží a předprodejních zařízení, školení řidičů, udržování a provoz zastávek a označků, informatiku, AMS, provoz služebních vozidel, technické prohlídky autobusů, mytí vozidel, STK (provozní režie a provoz), ověřování technologií, měření emisí, clearing, úroky z externího financování na pořízení vozového parku, poplatky za telekomunikační služby, poplatky za realizaci bankovních záruk, penzijní a životní pojištění, technické náklady, vyřízení škod, zpracování jízdních řádů a tisk, silniční daň (společná provozní a provozní režie), pronájem kanceláří (dispečink), odstavní plochy, hasící přístroje, evidence majetku, vyřizování škod</p>
<p style="text-align: center;">Ostatní služby</p>	<p>GPS, odbavovací technologie, zpracování hotovosti, software, externí přepravní kontrola, koordinátor, úroky z úvěrů a leasingu, poplatky za přenos dat</p>
<p style="text-align: center;">Správní režie</p>	<p>pronájem kanceláří, spotřeba médií, propagace, mzdy, silniční daň</p>

7 Závěr

Celá práce pojednává o kalkulaci a vykazování nákladů veřejné linkové dopravy. K pochopení tématu bylo třeba si nejdříve vysvětlit kategorizaci a financování autobusové dopravy. Dále bylo třeba vysvětlit metodiku kalkulace nákladů a formuláře, které se k autobusové dopravě vztahují.

Cílem práce bylo aktualizovat metodiku k vyplňování statistického formuláře DOP 2-04. V rámci metodiky bylo potřeba podrobněji vysvětlit, jakým způsobem mají dopravci rozříditi své náklady k jednotlivým položkám formuláře. Dále bylo třeba objasnit, které náklady lze přiřadit k SPZ vozidla, a které je třeba dále klíčovat.

Za prvé jsem musela sesbírat potřebný počet informací, abych byla schopná pochopit danou problematiku. Základem bylo nastudování statistického formuláře DOP 2-04 a metodiky k jeho vyplňování. Po nastudování jsem si uvědomila, že pro komplexní pochopení problematiky musím vyhledat firmy, které mi poskytnou více informací k dané metodice a umožní mi tak širší úhel pohledu. Po konzultaci se zástupci externích firem jsem vypracovala návrh aktualizace metodiky. Ta se v položkách jako jsou Pohonné hmoty, Přímý materiál a energie, Odpisy aj. lehce liší od původní verze. Nicméně u některých položek jsem na základě odborných konzultací usoudila, že jsou dostatečně výstižné, tudíž jsem změnu neprovedla. Jedná se např. o Silniční daň či Elektronické mýtné. Co se týče položky Režijní náklady, zde jsem provedla největší změnu. Zařadila jsem zde pouze náklady správní režie a navrhla, aby se položka přejmenovala na Správní režie.

I přes veškeré mé úsilí zůstávají v metodice druhy nákladů, u kterých bude nadále docházet k zkrusování výše vynaložených peněžních jednotek. Zejména se jedná o náklady spojené s externími a interními službami. Dobrým příkladem je přepravní kontrola. Některé podniky využívají na tuto službu zaměstnance externích firem a někteří mají své interní zaměstnance. V případě využití externí firmy na tuto činnost, spadají tyto náklady do položky Ostatní služby. Zatímco náklady spjaté s interním zaměstnancem spadají do položky přímé mzdy.

Práce mi přinesla mnoho nových informací a zkušeností, které v budoucnu využiji ve svém následujícím studiu a poté i v praxi. Práce obsahuje mnoho informací, které by mohly pomoci lidem při zakládání podniku, aby se lépe orientovali v metodice a k jejímu pochopení jim stačilo její samotné nastudování. Věřím, že zaktualizovaná verze je srozumitelná a bude přínosem pro začínající podnikatele, kteří si chtějí založit dopravní podnik.

Seznam použitých zdrojů

- [1] HARÁK, Martin. *Encyklopedie československých autobusů a trolejbusů I*. Praha: Corona, 2005. ISBN 9788086116303.
- [2] *Geocaching: Autobus* [online]. [cit. 2017-04-27]. Dostupné z: https://www.geocaching.com/geocache/GC4Q83B_autobus?guid=2677f6cd-7a2a-4f91-b63f-63b57e475606
- [3] *IODA: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob* [online]. [cit. 2017-05-05]. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=469s_all-899&z=upr&sv=1
- [4] *Webyschopy: Cenový věstník* [online]. [cit. 2017-07-12]. Dostupné z: http://www.webyschopy.cz/upload/pohrebnictvi/docs/Cenovy-vestnik_2016-c-12.pdf
- [5] EISLER, Jan, Jaromír KUNST a František ORAVA. *Ekonomika dopravního systému: Přeprava a přepravní proces*. Praha: Oeconomika, 2011. ISBN 978-80-245-1759-9.
- [6] *Finanční správa: Rozpočtové určení daní* [online]. [cit. 2017-11-14]. Dostupné z: <http://www.financnisprava.cz/cs/dane/danovy-system-cr/rozpoctove-urceni-dani>
- [7] *Ministerstvo dopravy: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob* [online]. [cit. 2017-08-19]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/Statistiky/Souhrnne-ukazatele/Souhrnne-ukazatele-ekonomiky-dopravniho-sektoru/Dotace-do-pravidelne-verejne-prepravy-osob>
- [8] TICHÝ, Jan. *Kalkulace nákladů v silniční dopravě*. Praha: IODA, 2017. ISBN 978-80-270-1405-7.
- [9] *Ministerstvo dopravy: Čtvrtletní výkaz o činnosti dopravců autobusové dopravy na rok 2016 DOP 2-04* [online]. [cit. 2017-08-17]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Resortni-statisticke-vykazy/Ctvrtletni-vykaz-o-cinnosti-dopravcu-autobusove-do>
- [10] *Ministerstvo dopravy: Ekonomické ukazatele dopravců v silniční linkové dopravě* [online]. [cit. 2017-08-17]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Autobusova-doprava/Ekonomicke-ukazatele-v-autobusove-doprave/Ekonomicke-ukazatele-dopravcu-v-silnicni-linkove-d>
- [11] *Ministerstvo dopravy: Čtvrtletní výkaz o autobusové dopravě na rok 2016 DOP 3-04* [online]. [cit. 2017-08-17]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Resortni-statisticke-vykazy/Ctvrtletni-vykaz-o-autobusove-doprave-na-rok-2016>

- [12] *Ministerstvo dopravy: Čtvrtletní výkaz o městské hromadné dopravě na rok 2016 DOP 4-04* [online]. [cit. 2017-08-17]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Resortni-statisticke-vykazy/Cvrtletni-vykaz-o-mestske-hromadne-doprave-na-rok>
- [13] *Podvojně účetnictví: Definice účetnictví* [online]. [cit. 2017-10-05]. Dostupné z: <http://podvojne-ucetnictvi.webnode.cz/co-je-ucetnictvi/co-je-ucetnictvi/>
- [14] *Zákony pro lidi: Zákon č. 563/1991 Sb.* [online]. [cit. 2017-10-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-563>
- [15] *Zákony pro lidi: Vyhláška č. 500/2002 Sb.* [online]. [cit. 2017-10-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2002-500#cast4>
- [16] *Wikipedie: České účetní standardy* [online]. [cit. 2017-10-05]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/České_účetní_standardy
- [17] *Ofotravel: Autobusová doprava* [online]. [cit. 2017-11-18]. Dostupné z: <http://www.ofotravel.sk/autobusova-doprava/>
- [18] *IODA: Počet silničních vozidel* [online]. [cit. 2017-08-14]. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=168s_233-all&sv=1
- [19] *IODA: Počet vozidel elektrické trakce MHD* [online]. [cit. 2017-08-14]. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=169s_all-263.264_dim2&z=upr&sv=1
- [20] *IODA: Kompenzace slev z jízdného (podle druhu dopravy)* [online]. [cit. 2017-05-05]. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=647s_1161-all&d=tabulka
- [21] *Zákony pro lidi: Zákon č. 526/1990 Sb. o cenách* [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-526>
- [22] *Ministerstvo dopravy: Souhrnný přehled o autobusové dopravě 2016* [online]. [cit. 2017-11-25]. Dostupné z: <https://www.mdcr.cz/Statistiky/Autobusova-doprava/Souhrnny-prehled/Cvrtletni-prehledy-zakladnich-ukazatelu/Souhrnny-prehled-o-autobusove-doprave-2016>
- [23] *IODA: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob* [online]. [cit. 2017-11-11]. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=469s_all-899_dim1&z=upr&po=line&sv=1
- [24] *Zákony pro lidi: Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích* [online]. [cit. 2017-11-11]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-129>
- [25] *IODA: Náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby* [online]. [cit. 2017-10-19]. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=595s_all-all_dim1&z=upr&det=0&sv=1

[26] *Účtování: Účetní osnova* [online]. [cit. 2017-10-05]. Dostupné z: <https://www.uctovani.net/files/ucetni-osnova.pdf>

[27] *IODA: Náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby* [online]. [cit. 2017-10-19]. Dostupné z: http://data.ioda.cz/#ds=595s_all-all,596s_all-all&po=line&so=line&z=upr&sv=1

[28] *Deník veřejné správy: Financování veřejné dopravy ze státního rozpočtu, krajských a obecních rozpočtů* [online]. [cit. 2017-09-30]. Dostupné z: <http://denik.obce.cz/clanek.asp?id=6677587>

Seznam použitých obrázků

Obrázek 1: Počet silničních vozidel – mikrobusey a autobusy [18]	11
Obrázek 2 Počet vozidel elektrické trakce – trolejbusy a tramvaje [19].....	11
Obrázek 3: Schéma rozpočtového určení daní od 1.1.2017 [6]	19
Obrázek 4: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob – linková autobusová doprava (bez MHD) [23].....	21
Obrázek 5: Náklady veřejné dopravy v závazku veřejné služby (Kč/km JŘ) [27]	27
Obrázek 6: Náklady veřejné linkové dopravy v závazku veřejné služby (Kč/km JŘ) (2016) [25].....	28

Seznam použitých tabulek

Tabulka 1: Ceny pro propočet plného věcně usměrňovaného jízdného [4]	16
Tabulka 2: Souhrnný přehled o autobusové dopravě [22].....	18
Tabulka 3: Dotace do pravidelné veřejné přepravy osob (mil. Kč) [7]	20
Tabulka 4: typizovaný formulář DOP 2-04 [9]	24
Tabulka 5: Vykazování vybraných nákladů formuláře DOP 2-04 za rok 2016 [10].....	26
Tabulka 6: Typizovaný formulář DOP 3-04 [11]	29
Tabulka 7: Typizovaný formulář DOP 4-04 [12]	30
Tabulka 8: Účetní rozvrh: Účtová třída 5 – Náklady [26].....	32
Tabulka 9: Vazba nákladů na účetní osnovu vybraného podniku [26].....	33
Tabulka 10: Náklady vztažené na ukazatele formuláře DOP2-04 [9]	42