



ZPRÁVA O UDRŽITELNOSTI DOPRAVNÍHO PODNIKU MĚSTA BRNA, A.S.

—

ZHOTOVITEL

EGU, a. s.

OBJEDNATEL

Dopravní podnik města Brna, a.s.

ČÍSLO SMLOUVY

Objednatel: 24/292/1040

EGU: 26 143

NÁZEV

Implementace problematiky ESG v DPMB, a.s.

ZPRÁVA O UDRŽITELNOSTI

ZPRACOVALI

Jakub Pelčák

Karolína Vítková

Marián Stárek

Martin Doskočil

a kolektiv EGU, a. s.

OBSAH

1	Obecné informace	10
1.1	Obecný základ	10
1.2	Rozsah konsolidace	11
1.3	Prezentace informací	11
1.4	Kontrola informací	12
2	Řízení udržitelnosti	14
2.1	Zapojení správních, řídicích a dozorčích orgánů	14
2.2	Politiky DPMB	14
3	Strategie, obchodní model a hodnotový řetězec	16
3.1	Strategie	16
3.2	Obchodní model	18
3.3	Hodnotový řetězec	19
4	Zúčastněné strany	21
5	Vyhodnocení dvojí významnosti	24
5.1	Cíl a rámec hodnocení	24
5.2	Průběh procesu hodnocení	24
5.3	Kritéria hodnocení a časové horizonty	25
5.4	Výsledky hodnocení dvojí významnosti	26
5.5	Identifikované dopady, rizika a příležitosti	26
5.6	Přehled dopadů, rizik a příležitostí	32
6	E – Životní prostředí	36
6.1	Taxonomie EU	36
6.2	Změna klimatu	42
6.3	Vodní hospodářství	54
6.4	Využívání zdrojů a oběhové hospodářství	56
7	S – Lidé a společnost	60
7.1	Vlastní pracovní síla	60
7.2	Dotčené komunity	68
7.3	Spotřebitelé a koncoví uživatelé	70

8	G – Řízení společnosti	73
8.1	Etika a Etický kodex	74
8.2	Certifikace systémů managementu	75
8.3	Řízení vztahů s dodavateli	82
8.4	Ochrana oznamovatelů	83
8.5	Prevence a odhalování korupce a úplatkářství	84
8.6	Politický vliv a lobbingové aktivity	84
9	Přílohy	86
9.1	Příloha č. 1 – Požadavky na začlenění formou odkazu	86
9.2	Příloha č. 2 – Seznam zkratk	93
9.3	Příloha č. 3 – Seznam způsobilých činností Dopravního podniku města Brna, a.s.	95
9.4	Příloha č. 4 – Klíčové ukazatele EU taxonomie	97

VYBRANÉ ESG ÚSPĚCHY DOPRAVNÍHO PODNIKU MĚSTA BRNA

Tato zpráva představuje historicky první ucelenou Zprávu o udržitelnosti Dopravního podniku města Brna, a.s. Ohlížíme se za uplynulým pětiletým obdobím, ve kterém jsme přes řadu výzev potvrdili roli lídra v ekologické městské mobilitě v České republice a stabilního partnera Statutárního města Brna.

E – ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Lídr v bezemisní dopravě

Více než 50 % celkového dopravního výkonu DPMB již nyní zajišťují bezemisní nebo nízkoemisní vozidla – tramvaje, trolejbusy, CNG autobusy a plně elektrická flotila na Brněnské přehradě.

Masivní modernizace flotily

Úspěšně jsme zajistili dotaci na pořízení 25 moderních obousměrných tramvají, které nahrazují starší typy vozů. Dokončili jsme také unikátní projekt vlastní kompletní 41 tramvají Drak.

Partnerství s Teplárnami Brno

Uzavřeli jsme strategické partnerství se společností Teplárny Brno a od roku 2026 odebíráme elektřinu vyrobenou primárně z energetické využití opadu (ZEVO SAKO Brno) a fotovoltaiky, což zásadně snižuje naši uhlíkovou stopu.

Zelená infrastruktura

Budujeme zelené tramvajové pásy a instalujeme zelené střechy na provozních objektech, čímž aktivně tak bojujeme proti tepleným ostrovům.

S – LIDÉ A SPOLEČNOST

MHD bez bariér

Ve spolupráci s Masarykovou univerzitou jsme zrealizovali unikátní výzkum, který identifikoval 178 podnětů pro zlepšení přístupnosti pro nevidomé a neslyšící. Na základě výsledků bude DPMB realizovat opatření pro zlepšení přístupnosti.

Péče o duševní a fyzické zdraví

Jako jeden z nejvýznamnějších zaměstnavatelů v regionu nabízí DPMB stabilitu a nadstandardní podporu svým zaměstnancům. Významným úspěchem je provoz rehabilitačního a psychologického centra UNITY, které poskytuje péči zejména řidičům při zvládání následků stresových situací v provozu.

Rozvoj Seniorbusu a sociálních služeb

Služba pro přepravu seniorů a držitelů průkazů ZTP je v Brně mimořádně populární, a proto rozšiřujeme flotilu o nové elektrické vozy, čímž dochází k zvýšení dostupnosti této služby při nulových emisích.

G – ŘÍZENÍ SPOLEČNOSTI

Pětinasobná certifikace ISO

Podnik v roce 2024 úspěšně obhájil a sjednotil pět certifikátů ISO (kvalita, životní prostředí, hospodaření s energií, IT služby a informační bezpečnost). Recertifikační audit vyzdvihl zejména erudovanost zaměstnanců a vysoký standard nastavených procesů.

Etika a transparentnost

DPMB uplatňuje modernizovaný Etický kodex a tzv. „Dopravácké desatero“. Jako veřejný subjekt zajišťuje transparentnost nad rámec zákona skrze interní směrnice.

Digitalizace a kybernetická bezpečnost

Podnik investuje do ochrany dat a cestujících a stability provozu skrze posílení systému SAP, nových firewallů, systémů pro testování zranitelnosti a plnou digitalizaci personálních agend.

Zelená firma

DPMB je držitelem certifikátu „Zelená firma“, který umožňuje zaměstnancům bezplatně odevzdávat elektroodpad z vlastních domácností přímo v areálech podniku, což přispívá k ochraně přírodních zdrojů a zdraví.

ÚVODNÍ SLOVO VEDENÍ

Vážení akcionáři, zaměstnanci, občané města Brna,

předkládám Vám první Zprávu o udržitelnosti Dopravního podniku města Brna, a.s. Je to pro nás důležitý krok – nejen proto, že nám jej ukládá evropská legislativa, ale především proto, že věříme, že odpovědné a udržitelné podnikání je správným směrem pro společnost, která tu je pro cestující, pro zaměstnance a pro město Brno.

Bezpečná a spolehlivá přeprava, péče o naše zaměstnance a nepřetržitá dopravní obslužnost města – to jsou hodnoty, na nichž stojí vize Dopravního podniku města Brna, a.s. A právě v nich se udržitelnost přirozeně prolíná s naší každodenní prací. Každý cestující, který nastoupí do našeho vozu, přispívá ke snižování dopravních emisí a odlehčení městského provozu. To nás však nezprošťuje od povinnosti starat se o vlastní dopad na životní prostředí, na naše zaměstnance i na komunitu, ve které působíme. Udržitelnost proto pro nás není novým pojmem – je součástí našeho poslání od samého začátku.

Zároveň si uvědomujeme, že nestačí být udržitelní ze své podstaty. Proto jsme udržitelnost zakotvili ve Strategii Dopravního podniku města Brna, a.s., na období let 2026-2030 a systematicky zmapovali naše dopady, rizika a příležitosti ve všech třech oblastech – životní prostředí, sociální oblast i řízení společnosti a výsledky této práce vám nyní předkládáme v této Zprávě.

Pokračujeme v obnově vozového parku ve prospěch nízkoemisních a čistějších technologií, investujeme do zelené infrastruktury a dbáme o bezpečné a slušné pracovní podmínky pro více než dva tisíce našich zaměstnanců. Zároveň budujeme systém, který nám umožní tato témata řídit systematicky a o jejich plnění pravidelně informovat.

Tato Zpráva je první svého druhu a odráží skutečný stav – včetně míst, kde nám ještě chybí data, procesy nebo zkušenosti. Považujeme to za přirozený výchozí bod, od něhož se můžeme rok od roku zlepšovat. Děkuji všem kolegům, kteří se na přípravě podíleli, a vám, čtenářům, za pozornost, kterou naší práci věnujete.

S úctou,

Ing. Miloš Havránek

generální ředitel a předseda představenstva

1 OBECNÉ INFORMACE

1.1 OBECNÝ ZÁKLAD

Dopravní podnik města Brna, a.s., (DPMB) je akciová společnost, která zajišťuje městskou hromadnou dopravu na území Statutárního města Brna (SMB). Jejím jediným akcionářem je Statutární město Brno. Společnost vystupuje jako městský podnik, který provozuje tramvajovou, trolejbusovou, autobusovou a lodní dopravu. Všechna tato odvětví jsou součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. DPMB je právním nástupcem někdejšího státního podniku Dopravní podnik města Brna a funguje podle zákona č. 90/2012 Sb., o obchodních korporacích jako akciová společnost.

DPMB je členem Koncernu statutárního města Brna (koncern SMB). Řídící osobou koncernu je město Brno. Vedle DPMB jsou do koncernu zařazeny také další městské společnosti, například Brněnské komunikace, a.s., SAKO Brno, a.s., Teplárny Brno, a.s., Lesy města Brna, a.s., Realitní společnost města Brna a další městské podniky.

Statutární město Brno jako jediný akcionář DPMB vykonává vlastnická práva prostřednictvím orgánů města a uplatňuje koncernovou politiku, která koordinuje investice, hospodaření a rozvoj městských společností.

Tato Zpráva o udržitelnosti (dále jen „Zpráva“) je vypracována v souladu s § 32k zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, v platném znění, kterým je prováděn čl. 29a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU, v souladu se zákonem č. 256/2004 Sb., o podnikání na kapitálovém trhu, v platném znění a s Evropskými standardy pro podávání zpráv o udržitelnosti zavedenými nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) ze dne 31.7.2023, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/34/EU (dále jen ESRS).

Zpráva představuje ucelený přehled o tom, jak DPMB ovlivňuje udržitelnost města Brna a jak aspekty udržitelnosti ovlivňují činnost společnosti. Struktura odpovídá požadavkům ESRS a zahrnuje:

- dopady činnosti DPMB na životní prostředí a společnost,
- rizika a příležitosti v oblasti udržitelnosti ovlivňující DPMB, a
- politiky, cíle a výsledky v environmentální oblasti, sociální oblasti a oblasti řízení společnosti.

Klíčové ukazatele výkonnosti EU taxonomie jsou v souladu s nařízením (EU) 2020/852, o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic, a příslušnými akty včetně podrobného popisu předpokladů a principů jejich výpočtu. Příloha č. 1 Zprávy obsahuje přehled požadavků ESRS (European Sustainability Reporting Standards), odkazy na konkrétní části a informace o metodologiích a uplatnění postupného zavádění povinných údajů.

V souladu s § 32h odst. 8) zákona o účetnictví Zpráva neobsahuje informace týkající se budoucího vývoje společnosti nebo právě projednávaných záležitostí, které jsou předmětem zákonných povinností mlčenlivosti nebo právně závazných dohod o mlčenlivosti.

1.2 ROZSAH KONSOLIDACE

Rozsah konsolidace této Zprávy odpovídá společnosti DPMB, a.s., jako samostatnému subjektu. Společnost nemá žádné dceřiné společnosti, které by byly předmětem konsolidace. DPMB je 100% vlastněn Statutárním městem Brnem.

Ačkoliv je DPMB součástí koncernu SMB, tato Zpráva pokrývá pouze činnost DPMB jako samostatné právnické osoby. Vztahy s dalšími členy koncernu jsou zohledněny v kapitole 3. Strategie, obchodní model a hodnotový řetězec jako součást popisu dodavatelských vztahů.

Podrobné informace o struktuře koncernu SMB, včetně Deklarace koncernu a koncernových pokynů, jsou uvedeny ve Výroční zprávě DPMB za rok 2025.

1.3 PREZENTACE INFORMACÍ

Následující informace vychází z požadavků standardů ESRS 1 a ESRS 2. Zpráva je tak připravena s ohledem na věrné, srozumitelné a vyvážené zobrazení činností DPMB.

Poskytované informace usilují o věrné vyjádření skutečností. Byla uplatněna zásada relevance, srozumitelnosti, neutrality a úplnosti. Popisy dopadů, rizik a příležitostí vycházejí z analýzy dvojí významnosti provedené v rámci přípravy této Zprávy podle požadavků ESRS 1 (oddíl 3.4).

Primárním vykazovaným obdobím je 1. ledna 2025 až 31. prosince 2025. Informace jsou strukturovány podle krátkodobého (do 1 roku), střednědobého (1-5 let) a dlouhodobého (>5 let) časového horizontu ve smyslu ESRS 1 (oddíl 5.2).

Referenčním rokem pro všechny kategorie je rok 2019, pokud není uvedeno jinak. Zatímco environmentální témata se primárně vztahují k tomuto roku, sociální a governance témata jsou vztahována zejména ke stavu roku 2025, který představuje nejúplnější dostupnou základnu.

Hodnotový řetězec je definován ve Zprávě v kapitole Hodnotový řetězec a kapitole Vyhodnocení dvojí významnosti. Na informace o hodnotovém řetězci je aplikováno pravidlo postupného zavádění zveřejňovaných informací (ESRS 1 odst. 133).

Při zpracování informací byl uplatněn postup odpovídající principům náležité péče (due diligence) dle ESRS 1 (oddíl 3.5). Identifikace dopadů, rizik a příležitostí vycházela z kombinace interních procesů řízení rizik (v rámci integrovaného systému managementu podle ISO norem a zavedeného systému řízení rizik), analýzy provozních dat, zpětné vazby zaměstnanců (prostřednictvím kolektivního vyjednávání, průzkumů a zpětné vazby skrze firemní systém) a cestujících (sociální sítě, podněty a stížnosti), hodnocení dodavatelských vztahů (zejména u strategických dodavatelů) a právních a regulačních požadavků vztahujících se k provozu MHD.

Detailní popis procesu náležité péče v jednotlivých oblastech je uveden v kapitole 8. G – Řízení společnosti.

1.4 KONTROLA INFORMACÍ

Vnitřní kontrolní systém

DPMB má zaveden vnitřní kontrolní systém, jehož cílem je zajistit věrné zobrazení informací, zlepšení výkonnosti procesů a identifikaci případných nesrovnalostí. Tento systém odpovídá velikosti společnosti a je nastaven vedením s ohledem na regulatorní požadavky České republiky, požadavky akcionáře (Statutární město Brno), koncernové pokyny v rámci koncernu SMB a mezinárodní standardy ISO na systémy managementu.

DPMB má certifikován integrovaný systém managementu podle následujících norem:

- ISO 9001 – Systém managementu kvality,
- ISO 14001 – Systém environmentálního managementu,
- ISO 50001 – Systém managementu hospodaření s energií,
- ISO 20000-1 – Systém managementu IT služeb, a
- ISO 27001 – Systém managementu informační bezpečnosti.

Podrobněji jsou tyto systémy popsány v kapitole 8. G – Řízení společnosti.

Zavedený kontrolní systém umožňuje společnosti ověřovat správnost poskytovaných informací a identifikovat oblasti pro zlepšení. Data procházejí analýzou a hodnocením, výsledky jsou následně předávány odpovědným útvarům. Vedení společnosti pak vyhodnocuje, zda systém řízení odpovídá potřebám společnosti a zda podporuje dosahování stanovených cílů.

Udržování a průběžné zlepšování těchto integrovaných systémů řízení představuje strategickou prioritu vycházející ze Strategie Dopravního podniku města Brna, a.s., na období let 2026-2030 (dále jen Strategie 2026-2030). Společnost plánuje realizaci certifikačních auditů v letech 2027 a 2030 pro všech pět systémů managementu, přičemž v mezidobí jsou prováděny každoroční kontrolní audity zajišťující kontinuální zlepšování procesů prostřednictvím interních auditů, detailních analýz a pravidelných revizí systému řízení rizik.

Řízení rizik a kontrola vykazování

DPMB uplatňuje systém řízení rizik vybudovaný v rámci systému managementu kvality dle normy ČSN EN ISO 9001. Společnost vede registr rizik, který pokrývá všechny útvary a mapuje rizika ve třinácti kategoriích zahrnujících mimo jiné rizika provozní, informační a technologická, finanční, právní, organizační, korupční a rizika lidských zdrojů. Každé riziko je hodnoceno z hlediska pravděpodobnosti výskytu a míry dopadu, přičemž výsledná významnost rizika určuje prioritu přijatých opatření. Za každé riziko je určen konkrétní řešitel

a odpovědný útvar. Registr rizik je spravován Odborem integrovaného systému řízení a rizika jsou přehodnocována v návaznosti na změny v provozním prostředí společnosti.

Proces tvorby a vykazování informací v této Zprávě zahrnuje sběr, zpracování a zveřejnění dat v souladu s požadavky ESRS. Na procesu se podílejí vedoucí pracovníci jednotlivých odborů a úseků, kteří jsou odpovědní za poskytnutí údajů z oblasti své působnosti. Data pocházejí z různých informačních provozních systémů společnosti. Koordinaci sběru dat a jejich zpracování do finální podoby Zprávy zajišťuje Odbor integrovaného systému řízení, který agendu ESG zaštiťuje.

Riziko v procesu vykazování představuje možnost, že zveřejněné informace nebudou odpovídat skutečnosti, budou neúplné nebo nebudou v souladu s požadavky ESRS. Ke snížení tohoto rizika přispívá odpovědnost vedoucích pracovníků za správnost jimi poskytnutých údajů, dohled Odboru integrovaného systému řízení nad procesem vykazování a kontrolní činnost Odboru kontrol a revizí, který svá zjištění předává vedení společnosti. Výbor pro audit pak dohlíží na funkčnost vnitřních kontrolních mechanismů. Společnost si je vědoma, že systém sběru a kontroly dat pro účely ESG reportingu je v počáteční fázi a jeho další rozvoj je plánován v návaznosti na nabyté zkušenosti z přípravy této Zprávy.

DPMB nevyužila možnost vynechat významné informace týkající se duševního vlastnictví, know-how či výsledků inovací.

2 ŘÍZENÍ UDRŽITELNOSTI

2.1 ZAPOJENÍ SPRÁVNÍCH, ŘÍDÍCÍCH A DOZORČÍCH ORGÁNŮ

Statutárním orgánem DPMB je představenstvo, které jedná jménem společnosti a nese odpovědnost za strategické řízení a dlouhodobý rozvoj podniku. Kontrolní funkci vykonává dozorčí rada. Výbor pro audit pak sleduje vnitřní kontroly a systémy řízení rizik. Funkci valné hromady vykonává Rada města Brna jako výkonný orgán jediného akcionáře – statutárního města Brna. Podrobné informace o složení a pravomocích těchto orgánů jsou uvedeny ve Výroční zprávě DPMB za rok 2025.

Odpovědnost za koordinaci agendy udržitelnosti ESG reportingu je v DPMB svěřena Odboru integrovaného systému řízení (dále jen Odbor ISŘ), který spadá do Správního úseku společnosti. Odbor ISŘ zajišťuje správu a rozvoj systémů řízení dle norem ISO, tvorbu a aktualizaci interní řídicí dokumentace a koordinaci procesů napříč organizací. V návaznosti na zpracování této Zprávy je vedoucí Odboru ISŘ pověřen koordinací ESG agendy, a to včetně zajištění souladu s požadavky ESRS, koordinace sběru dat a přípravy podkladů pro Zprávu. Dohled nad udržitelností je na úrovni orgánů pro rok 2025 realizován primárně formou informování představenstva o výstupních hodnoceních dvojí významnosti, identifikovaných dopadech, rizicích a příležitostech v oblasti udržitelnosti, a to v rámci standardních procesů řízení a reportingu. Formalizace rolí a periodicity projednávání udržitelnosti těmito orgány bude dále rozvíjena v návaznosti na zavádění ESRS procesů.

V roce 2025 nebyly členům řídicích orgánů poskytovány pobídky nebo variabilní složky odměňování navázané na cíle, dopady nebo metriky udržitelnosti.

V průběhu přípravy Zprávy byla uskutečněna interní osvěta zaměřená na vedoucí pracovníky odborů a úseků společnosti, jejímž cílem bylo seznámit je s požadavky ESG reportingu, jeho významem a dopadem na jejich oblasti odpovědnosti. Tato aktivita představuje první krok v budování systémové kapacity pro řízení udržitelnosti v rámci celé společnosti.

Řízení rizik ESG reportingu je v roce 2025 v počáteční fázi a není zatím formalizováno samostatnou metodikou prioritizace rizik. Zjištění z kontrol správnosti a úplnosti jsou řešena ad hoc v průběhu sběru a konsolidace dat ve spolupráci s vedoucími jednotlivých odborů. Periodické reportování zjištění orgánům společnosti nebylo v roce 2025 stanoveno. Informace jsou předávány v rámci standardních procesů řízení.

K 31. 12. 2025 činila genderová diverzita v orgánech společnosti 0 % žen v představenstvu (5 mužů), 0 % žen v dozorčí radě (6 mužů) a 33 % žen ve výboru pro audit (1 žena ze 3 členů).

2.2 POLITIKY DPMB

DPMB uplatňuje soubor interních politik a řídicích dokumentů, které definují zásady a pravidla chování společnosti v oblastech jejího fungování. Tyto politiky vycházejí z legislativních

požadavků, norem ISO a z hodnot zakotvených ve Strategii 2026-2030. Společnost rovněž přihlíží k relevantním mezinárodním rámcům, jako jsou základní úmluvy Mezinárodní organizace práce nebo cíle udržitelného rozvoje OSN, a to v míře odpovídající povaze a rozsahu své činnosti. Politiky jsou závazné pro zaměstnance na všech úrovních a přispívají k naplnění cílů udržitelného rozvoje v každodenní praxi společnosti.

Politiky jsou zpřístupněny zaměstnancům prostřednictvím interního systému řídicí dokumentace a jsou pravidelně přezkoumávány v rámci auditů systémů managementu. Podrobné informace o platných certifikátech ISO a výsledcích posledního recertifikačního auditu jsou uvedeny v kapitole 8, ve Výroční zprávě či dostupné veřejně na webu DPMB.

3 STRATEGIE, OBCHODNÍ MODEL A HODNOTOVÝ ŘETĚZEC

3.1 STRATEGIE

Udržitelnost je v rámci DPMB vnímána jako integrální součást dlouhodobého směřování společnosti. V roce 2025 tak schválilo představenstvo DPMB dokument Strategie Dopravního podniku města Brna, a.s., na období let 2026-2030, který definuje základní směřování společnosti v oblasti zajišťování veřejné dopravní služby pro město Brno a mimo jiné stanovuje také konkrétní cíle v environmentální a sociální oblasti a oblasti řízení společnosti.

Základní pilíře strategie společnosti jsou ukotveny v definovaném poslání, vizi a strategickém cíli. Obyvatelům i návštěvníkům města Brna je zajišťována především bezpečná, kvalitní a udržitelná veřejná doprava, přičemž je DPMB budován jako moderní, inovativní a společensky odpovědný dopravce i zaměstnavatel.

K naplnění této vize je směřován hlavní strategický cíl, kterým je realizace poslání podniku s důrazem na neustálé zvyšování kvality služeb, modernizaci infrastruktury, ekologickou udržitelnost a technologické inovace. V rámci tohoto procesu jsou efektivně využívány dostupné zdroje a lidský potenciál k rozvoji moderního dopravního systému, který je schopen flexibilně reagovat na měnící se potřeby veřejnosti a udržitelný rozvoj regionu.

V souladu se Strategií 2026-2030 identifikovala společnost tyto hlavní strategické priority:

- minimalizovat negativní dopady na životní prostředí a odpovědně hospodařit s přírodními zdroji,
- pěstovat kvalitní vztahy se zaměstnanci a aktivně podporovat region, ve kterém společnost působí, a
- řídit společnost transparentně v souladu s vysokými etickými standardy a v souladu s principy ESG.

V rámci jednotlivých oblastí se jedná o tyto vybrané strategické cíle:

Tabulka 3.1 Strategické cíle vycházející ze Strategie DPMB na období let 2026-2030

Environmentální	Sociální	Řízení společnosti
Postupné snižování podílu vozidel se spalovacími motory a jejich náhrada nízkoemisními a bezemisními vozidly.	Udržení pozice stabilního a odpovědného zaměstnavatele v regionu.	Udržování certifikovaného integrovaného systému řízení podle norem ISO 9001, 14001, 50001, 20000-1 a 27001.
Rozšíření zelených ploch a zelených střech na budovách ve vlastnictví společnosti.	Zajištění kvalitního náboru a přípravy nových zaměstnanců, zejména řidičů.	Prohloubení systému řízení rizik v návaznosti na kybernetické hrozby.
Vysazování zelených tramvajových kolejí jako součást strategie adaptace na klimatickou změnu.	Kontinuální vzdělávání a rozvoj dovedností stávajících pracovníků.	Digitalizace klíčových interních procesů a zvýšení transparentnosti.
Snížení spotřeby vody a zlepšení efektivity jejího využívání v provozních objektech.	Zajištění atraktivního benefičního systému a nadstandardních pracovních podmínek.	Posílení kybernetické bezpečnosti a ochrana informačních systémů.
Rozvoj elektrické trakce s čistými a alternativními pohony.	Zlepšování přístupnosti dopravy pro osoby s omezenou mobilitou.	Transparentní komunikace se zúčastněnými stranami a systematický sběr zpětné vazby od cestujících.
Rozšíření kapacity služby Seniorbus.		
Systematický rozvoj bezbariérových zastávek.		
Dodržování Etického kodexu a Dopraváckého desatera.		

Strategické směřování společnosti vychází z potřeby spojit obchodní model s principy udržitelnosti. Díky tomu dokáže společnost lépe reagovat na vnější rizika a využívat nové možnosti pro zlepšování dopravních služeb a zavádění inovací v městské dopravě.

Z pohledu životního prostředí sleduje společnost několik propojených záměrů. Postupná obměna vozového parku směrem k technologiím s nižšími nebo nulovými emisemi následuje cíle dokumentu „Koncepce čistých pohonů MHD v Brně“, který doporučuje dominantní využití parciálních trolejbusů a další elektrifikaci dopravy. Rozvoj zelené infrastruktury potom zahrnuje budování zelených střech na provozních objektech a vysazování zelených tramvajových kolejí, což přispívá k mitigaci tepelných ostrovů a adaptaci města na klimatickou změnu. S tím přímo souvisí zavádění inteligentních systémů zavlažování zelených kolejí a také odpovědný přístup k nakládání s vodou v myčkách vozidel. Tyto záměry jsou v souladu se strategií #brno2050, která v oblasti hodnoty „Zdravé životní prostředí“ usiluje o zlepšení kvality ovzduší a snížení emisí z dopravy, a s Plánem udržitelné městské mobility města Brna zaměřeným na podporu

udržitelných druhů dopravy. Aktivita DPMB jsou rovněž v souladu s Územním plánem města Brna, který ve své koncepci veřejné infrastruktury stanovuje tramvajovou dopravu jako páteř městské hromadné dopravy doplněnou trolejbusovou a další nekolejovou dopravou a vymezuje řadu rozvojových tramvajových tratí jako veřejně prospěšné stavby a strategické investice města. Společnost svými aktivitami také přispívá k naplňování závazků Statutárního města Brna vyplývajících z Paktu starostů a primátorů pro klima a energii, zejména v oblasti snižování emisí CO₂ z dopravy v oblasti adaptace na klimatickou změnu. Naplnění těchto záměrů závisí na zajištění financování prostřednictvím smluvního vztahu se Statutárním městem Brnem o poskytování dopravních služeb. Transformace vozového parku a implementace environmentálních opatření přináší pozitivní účinky přesahující hranice samotné společnosti a přispívají k celkovému zlepšení kvality života ve městě.

V oblasti sociálních standardů společnost respektuje základní principy v oblasti pracovních práv a etiky. Řídí se mezinárodními úmluvami, které zapracovává do svých vnitřních předpisů. Kvalitní pracovní prostředí a systematické vzdělávání zaměstnanců tvoří součást strategického rámce. Důraz je kladen na získávání kvalifikovaných pracovníků a vytváření podmínek pro jejich dlouhodobé setrvání ve společnosti.

K pozitivním přínosům patří také kultura dodržování stanovených pravidel, důraz na etické jednání v každodenní praxi, vysoké standardy bezpečnosti při provozu dopravy, zapojení do inovačních aktivit a profesionální přístup ke spolupráci s externími partnery.

Proces strategického řízení a odpovědnosti

Transformace dlouhodobých vizí do měřitelných výsledků je v DPMB zajišťována prostřednictvím pevně nastaveného cyklu strategického řízení. Dokumentem Strategie 2026-2030 jsou udávány vize a klíčové úkoly, které jsou tematicky rozděleny do gescí jednotlivých odborných ředitelů.

Pro každý strategický úkol je definován odpovědný pracovník, kterým je zpravidla vedoucí příslušného odborného útvaru. Tímto pracovníkem jsou následně na každý rok navrhovány konkrétní aktivity, kterými je v rámci dané vize přispíváno k naplnění strategického úkolu. Navržené aktivity jsou předkládány vedení společnosti, jež tyto kroky schvaluje.

Po schválení jsou daným pracovníkem aktivity rok po roce zaváděny do praxe, přičemž je celý proces soustavně monitorován. Průběžným sledováním je umožněna včasná identifikace rizik a případná úprava aktivit tak, aby bylo dosaženo stanovených cílů i při změně vnějších podmínek. Výsledky jsou pravidelně vyhodnocovány a o plnění Strategie je podávána zpráva vedení.

3.2 OBCHODNÍ MODEL

Společnost DPMB zajišťuje městskou hromadnou dopravu pro Statutární město Brno a přispívá k udržitelné mobilitě ve druhém největším městě České republiky. Společnost provozuje druhou největší tramvajovou síť a největší trolejbusovou síť v zemi.

Standard ESRS požaduje vykazování provozních výnosů podle ESRS sektorů, nicméně klasifikace sektorů nebyla do doby zpracování této Zprávy oficiálně vydána. Byla tak aplikována neoficiální verze klasifikace a využito detail ekonomických činností dle EU taxonomie v souladu s aktuálně platnou úpravou dle kódu CZ NACE. Provozní výnosy v členění dle EU taxonomie a klíčové ukazatele výkonnosti jsou uvedeny ve Zprávě v kapitole 6.1. Taxonomie EU.

Provoz společnosti je organizován do čtyř hlavních úseků, které tvoří funkčně propojený celek zajišťující městskou hromadnou dopravu. Každý úsek odpovídá za specifickou část provozního a podpůrného hodnotového řetězce DPMB.

Společnost uplatňuje integrované řízení v rámci čtyř hlavních úseků:

- Správní úsek,
- Dopravní úsek,
- Ekonomický úsek, a
- Technicko-provozní úsek.

Podrobné informace o organizační struktuře jsou uvedeny ve Výroční zprávě za rok 2025, kapitole Organizační schéma společnosti.

100 % zaměstnanců DPMB pracuje v České republice, podnik není aktivní v sektoru fosilních paliv a nenabízí zakázané služby či produkty.

3.3 HODNOTOVÝ ŘETĚZEC

Hodnotový řetězec DPMB zahrnuje činnosti, zdroje a vztahy využívané pro zajišťování městské hromadné dopravy na území města Brna a přilehlých obcí. Kromě vlastního provozu se jedná o subjekty v předcházejících a navazujících částech hodnotového řetězce, což jsou dodavatelé vozidel, infrastruktury, energií a služeb, které DPMB využívá, a také cestující využívající dopravní služby společnosti.

Zahrnutí hodnotového řetězce do vykazování dle ESRS

DPMB využil možnost postupného zavádění zveřejňovaných informací dle přechodného ustanovení pro hodnotový řetězec (ESRS 1, odst. 133), tedy možnost tříletého odkladu. V prvních třech letech vykazování je společnost v souladu s tímto ustanovením oprávněna:

- Při vykazování informací o politikách, akcích a cílech omezit informace o hodnotovém řetězci na data dostupná interně a veřejně dostupné informace.
- Při vykazování metrik nevykazovat informace o hodnotovém řetězci s výjimkou datových bodů vyplývajících z jiné legislativy EU.

DPMB v současnosti systematicky monitoruje své přímé dodavatele z hlediska finančního zdraví, dodržování smluvních podmínek a základních zákonných povinností. Toto

monitorování zahrnuje obecné sledování dodržování pracovních podmínek a lidských práv v rámci standardních obchodních procesů.

Detailní mapování dopadů, rizik a příležitostí v celém hodnotovém řetězci včetně „upstream“ a „downstream“ vlivu se nachází ve fázi přípravy metodiky. Společnost pracuje na identifikaci vhodných datových zdrojů a nástrojů pro systematické hodnocení aspektů udržitelnosti u nejvýznamnějších dodavatelů.

V následujícím období plánuje DPMB postupné rozšíření sběru dat o hodnotovém řetězci, včetně vývoje procesů pro hodnocení dodavatelů z hlediska environmentálních a sociálních aspektů.

4 ZÚČASTNĚNÉ STRANY

DPMB přistupuje k zúčastněným stranám na základě firemní kultury vstřícnosti a otevřenosti, jejímž cílem je maximálně vycházet vstříc oprávněným potřebám a očekáváním všech dotčených skupin. Společnost udržuje dialog prostřednictvím různých komunikačních kanálů přizpůsobených povaze a potřebám jednotlivých skupin. Výstupy z tohoto dialogu slouží jako jeden z důležitých vstupů pro hodnocení dvojí významnosti a pro identifikaci témat udržitelnosti relevantních pro DPMB.

DPMB identifikoval následující skupiny zúčastněných stran:

- koncern Statutární město Brno a město Brno jako objednatel,
- cestující,
- zaměstnanci a odbory,
- dodavatelé,
- městské části Brna,
- obce a přilehlé zájmové oblasti,
- výzkumné a vzdělávací instituce,
- neziskové organizace, a
- média.

Koncern Statutární město Brno a město Brno jako objednatel

Statutární město Brno je jediným akcionářem DPMB a řídící osobou koncernu, jehož je DPMB součástí. Dialog v rámci koncernu probíhá zejména prostřednictvím koncernových pokynů vydávaných Radou města Brna a prostřednictvím orgánů společnosti – představenstva, dozorčí rady a výboru pro audit. Tématy tohoto vztahu jsou strategické směřování společnosti, koordinace v oblastech jako energetika či investice a naplňování koncernových zájmů.

Statutární město Brno zároveň vystupuje jako objednatel dopravních služeb. Dialog o rozsahu, kvalitě a podmínkách poskytování veřejné dopravy probíhá průběžně s Radou města Brna a Odborem dopravy Magistrátu města Brna. Výsledkem tohoto dialogu je mimo jiné průběžná aktualizace smluvního rámce reflektující měnící se potřeby města a jeho obyvatel.

Zaměstnanci a odbory

V DPMB působí šest odborových organizací zastupujících zaměstnance napříč všemi profesními skupinami. Dialog se zaměstnanci probíhá na více úrovních. Pravidelné čtvrtletní schůzky předsedů odborových organizací s generálním ředitelem slouží k projednávání zásadních otázek pracovních podmínek a chodu podniku. Na provozní úrovni se nejméně dvakrát měsíčně setkávají zástupci odborů s dopravním ředitelem. Zaměstnanci jsou průběžně informováni prostřednictvím intranetu, podnikového časopisu Šalina a nástěnek na

provozovnách. Výsledkem tohoto dialogu je každoročně uzavíraná kolektivní smlouva upravující mzdové podmínky, pracovní dobu, bezpečnost a ochranu zdraví při práci i zaměstnanecké benefity.

Cestující

Cestující jsou skupinou, jejíž potřeby a zpětná vazba přímo formují každodenní provoz MHD. DPMB udržuje s cestujícími průběžný dialog prostřednictvím široké škály komunikačních kanálů – zákaznické linky, webového formuláře, e-mailu, sociálních sítí a aplikace Munipolis. Součástí komunikace jsou i přímé kontakty při dnech otevřených dveří provozoven a dopravních staveb, které se těší značné oblibě veřejnosti. U rozsáhlejších stavebních akcí DPMB zřizuje samostatné stránky na sociálních sítích sloužící k informování veřejnosti o průběhu prací. DPMB rovněž aktivně komunikuje prostřednictvím newsletteru, podcastu Šalina do ucha a kampaní realizovaných formou letáků, bannerů a polepů vozidel zaměřených na různá témata, například bezpečnost.

V roce 2025 vydal Dopravní podnik novou aplikaci s názvem DPMBinfo. Aplikace přináší moderní design, přehledné ovládání a nové funkce jako chatbota, nákup jízdenek a platby přes Google Pay a Apple Pay, zobrazení obsazenosti tramvají, upozornění na končící platnost jízdenky a samozřejmě vyhledávání spojů.

Přijaté podněty a stížnosti jsou směřovány na příslušné odbory dle jejich povahy a DPMB vede jejich přehled včetně evidence oprávněných a neoprávněných případů. Tato zpětná vazba slouží jako jeden z podkladů pro průběžné zlepšování kvality poskytovaných služeb.

Dodavatelé

Dodavatelé tvoří důležitou součást hodnotového řetězce DPMB, od dodávek vozidel a energií po stavební práce a IT služby. Při výběru dodavatelů DPMB preferuje subjekty s příslušnými certifikacemi a sleduje plnění smluvních podmínek včetně reklamací. Dialog s dodavateli probíhá především v rámci zadávání a realizace zakázek. Mapování dodavatelského řetězce z hlediska udržitelnosti a odpovědného podnikání je oblastí, kterou DPMB plánuje dále rozvíjet.

Městské části Brna a přilehlé obce

Městské části Brna a obce v přilehlé zájmové oblasti se mohou na DPMB obracet s podněty týkajícími se dopravní obsluhy jejich území, například s požadavky na úpravu tras, frekvenci spojů či počet zastávek. Komunikace probíhá prostřednictvím podnětů a stížností adresovaných přímo DPMB nebo prostřednictvím Statutárního města Brna jako objednatele dopravních služeb. Požadavky městských částí a obcí jsou tak zohledňovány v rámci průběžné aktualizace smluvního rámce mezi DPMB a městem Brnem.

Výzkumné a vzdělávací instituce

DPMB se zapojuje do spolupráce s výzkumnými a vzdělávacími institucemi v oblastech relevantních pro rozvoj městské dopravy. Příkladem je partnerství s Masarykovou univerzitou na výzkumu přístupnosti MHD v Brně a účast na výzkumném projektu Centra dopravního výzkumu zaměřeném na vodíkové technologie, při němž byl DPMB zapojen jako potenciální provozovatel těchto technologií. Cílem této spolupráce je získávání poznatků využitelných pro zlepšování kvality a dostupnosti dopravních služeb a pro přípravu na technologické změny v tomto odvětví.

Neziskové organizace

DPMB spolupracuje s neziskovými organizacemi zaměřenými na podporu osob se zdravotním postižením a sníženou pohyblivostí. Tato spolupráce zahrnuje mimo jiné školení řidičů i samotných cestujících s hendikepem zaměřená na bezpečné a důstojné cestování MHD s cílem zvýšení dostupnosti veřejné dopravy pro všechny skupiny obyvatel.

Média

Komunikaci s médii zajišťuje v DPMB tisková mluvčí ve spolupráci s Odborem marketingu a komunikace. DPMB přistupuje k mediální komunikaci aktivně – pravidelně vydává tiskové zprávy, v nichž informuje jak o provozních záležitostech, jako jsou změny linek, výluky nebo nehodovost, tak o strategických tématech zahrnujících obnovu vozového parku, investice do infrastruktury, výsledky výzkumných projektů nebo nové služby pro cestující. Součástí komunikace jsou i témata s širším společenským přesahem, například bezpečnost provozu, přístupnost dopravy pro osoby se smyslovým postižením nebo prevence vandalismu. DPMB rovněž proaktivně komunikuje svoji kulturu a identitu – například prostřednictvím kampaní s reálnými cestujícími, představení nového maskota nebo oslav výročí jako například 125 let elektrické tramvajové trakce. Mediální komunikace tak plní dvojí funkci – operativní informování veřejnosti o změnách v provozu a budování dlouhodobé pověsti odpovědného a moderního dopravce.

5 VYHODNOCENÍ DVOJÍ VÝZNAMNOSTI

5.1 CÍL A RÁMEC HODNOCENÍ

DPMB je v souladu s požadavky Směrnice o podávání zpráv o udržitelnosti podniků (CSRD) a platných evropských standardů pro podávání zpráv o udržitelnosti (ESRS) povinen provést hodnocení dvojí materiality (Double Materiality Assessment, dále jen „DMA“). Cílem tohoto hodnocení je identifikovat a vyhodnotit témata udržitelnosti, která jsou pro DPMB významná, a to jak z pohledu dopadů činností DPMB na životní prostředí, lidi a společnost (dopadová významnost), tak z pohledu vlivu těchto témat na finanční stabilitu a provozní rizika společnosti (finanční významnost).

DPMB provedl DMA poprvé v rámci přípravy této Zprávy o udržitelnosti. Hodnocení bylo navrženo v souladu s ESRS 2 (IRO-1) a zohledňuje specifický charakter DPMB jakožto veřejného dopravního podniku ve vlastnictví Statutárního města Brna, který hospodaří v rámci schváleného rozpočtu a působí v regulovaném prostředí.

V kontextu DMA je finanční významnost u DPMB chápána jako dopad témat udržitelnosti na schopnost společnosti spolehlivou a hospodárnou měrou plnit své závazky vůči zřizovateli a udržet provozní stabilitu. Zahrnuje například rizika spojená s růstem nákladů na energie a paliva, zpřísněním regulačních požadavků nebo dopady na pověst společnosti.

Do procesu DMA vstupovaly všechny části hodnotového řetězce DPMB:

- předcházející část, tzv. „upstream“ (dodavatelé vozidel, energií, stavebních prací a dalších vstupů),
- vlastní provoz (přímé provozní a údržbové aktivity DPMB), a
- navazující část, tzv. „downstream“ (cestující, dotčené komunity a SMB jako odběratel dopravní obslužnosti).

Výstupy z procesu hodnocení dvojí materiality jsou integrovány do strategického řízení DPMB a vstoupily do přípravy Strategie 2026-2030.

5.2 PRŮBĚH PROCESU HODNOCENÍ

Hodnocení probíhalo iterativně a sestávalo z následujících kroků:

- **Analýza kontextu a datových podkladů**
 - Hodnocení vycházelo z důkladné analýzy širokého spektra interních dokumentů, provozních dat a strategických podkladů DPMB, dále z příslušných právních předpisů a ze závazků vyplývajících z vlastnické struktury společnosti. Analýza klimatických scénářů nebyla v tomto vykazovaném období použita a její zavedení je plánováno v rámci dalšího rozvoje ESG reportingu.

▪ **Zapojení zainteresovaných stran**

- Jako součást hodnocení dvojí významnosti byly zohledněny výstupy komunikace se zainteresovanými stranami představené v předchozí kapitole. Identifikované zájmy a priority zainteresovaných stran sloužily jako jeden z podkladů pro posouzení relevance jednotlivých témat udržitelnosti.

▪ **Konzultace s odbornými pracovníky**

- V průběhu hodnocení proběhla opakovaná setkání s vedoucími pracovníky příslušných odborů, vybavenými hlubokou znalostí své oblasti a důkladným povědomím o provozním kontextu DPMB. Na základě svého odborného úsudku identifikovali zásadní témata pro svůj úsek, ale také témata, která v daném provozním kontextu nepovažují za relevantní.

▪ **Paralelní vývoj strategie DPMB**

- Hodnocení probíhalo současně s přípravou Strategie 2026-2030. Analýza dat a identifikace významných témat byly přímo promítnuty do obsahu této strategie. Řada z návrhů, jako například pokračující přechod na nízkoemisní a bezemisní vozový park, byla následně do schválené strategie zahrnuta. Strategie zároveň vymezuje udržitelnost jako jeden z prioritních směrů rozvoje DPMB.

▪ **Zohlednění vnějšího prostředí**

- V rámci hodnocení byl zohledněn aktuální legislativní vývoj a požadavky platných standardů ESRS. S ohledem na specifický charakter DPMB jako veřejného dopravního podniku nebyly v době hodnocení k dispozici srovnatelné zprávy o udržitelnosti subjektů ve stejném sektoru, jelikož podniky městské hromadné dopravy takové zprávy dosud nepublikovaly.

▪ **Konzultace výsledků**

- Identifikovaná významná témata a zamýšlený obsah Zprávy o udržitelnosti byly konzultovány s příslušným odpovědným zaměstnancem, do jehož gesce ESG spadá, tedy s vedoucím Odboru integrovaného systému řízení.

5.3 KRITÉRIA HODNOCENÍ A ČASOVÉ HORIZONTY

Hodnocení bylo provedeno ve dvou dimenzích.

Dopadová významnost (Impact Materiality) hodnotila, jaké skutečné nebo potenciální dopady mají činnosti DPMB na životní prostředí, lidi a společnost. U negativních dopadů byla posuzována jejich závažnost (rozsah, intenzita a možnost nápravy) a v případě potenciálních dopadů také pravděpodobnost výskytu. U pozitivních dopadů byl hodnocen význam přínosů pro dotčené strany.

Finanční významnost (Financial Materiality) hodnotila, do jaké míry mohou témata udržitelnosti ovlivnit provozní stabilitu, náklady nebo pověst DPMB, a tím i schopnost společnosti plnit své závazky vůči zřizovateli.

Hodnocení mělo kvalitativní povahu a bylo provedeno na základě dostupných interních podkladů a výstupů z konzultací s odbornými pracovníky. Výsledné hodnocení bylo vyjádřeno na třístupňové škále (nízká – střední – vysoká). Za významné bylo považováno téma, které dosahuje alespoň střední hodnoty v alespoň jedné z dimenzí. Zdůvodnění hodnocení každého významného tématu je uvedeno v [kapitole 5.5](#).

Časové horizonty byly definovány takto:

- krátkodobý horizont: 1 rok (rok 2026),
- střednědobý horizont: 2-5 let (2027-2030), v souladu s platnou Strategií DPMB na období let 2026-2030,
- dlouhodobý horizont: 5 a více let (po roce 2030), v souladu se strategickými dokumenty SMB a Jihomoravského kraje.

5.4 VÝSLEDKY HODNOCENÍ DVOJÍ VÝZNAMNOSTI

Výsledkem hodnocení dvojí významnosti je seznam témat, která DPMB považuje za významná a o nichž podává informace v této Zprávě o udržitelnosti. Hodnocení pokrylo všechna témata a dílčí témata definovaná v platných standardech ESRS. Přehled výsledků uvádí následující tabulka.

Tabulka 5.1 Výsledky hodnocení dvojí významnosti

ESRS	téma	dopadová významnost	finanční významnost	významné
E1	Změna klimatu	Vysoká	Vysoká	Ano
E3	Vodní zdroje a mořské zdroje	Střední	Střední	Ano
E5	Využívání zdrojů a oběhové hospodářství	Střední	Střední	Ano
S1	Vlastní pracovní síla	Vysoká	Vysoká	Ano
S3	Dotčené komunity	Střední	Střední	Ano
S4	Zákazníci a koncoví uživatelé	Vysoká	Vysoká	Ano
G1	Řízení společnosti	Vysoká	Vysoká	Ano
E2	Znečištění	Nízká	Nízká	Ne
E4	Biologická rozmanitost a ekosystémy	Nízká	Nízká	Ne
S2	Pracovníci v hodnotovém řetězci	Nízká	Nízká	Ne

5.5 IDENTIFIKOVANÉ DOPADY, RIZIKA A PŘÍLEŽITOSTI

Na základě procesu hodnocení dvojí významnosti byly pro každé materiální téma udržitelnosti identifikovány relevantní dopady, rizika a příležitosti (IRO). Dopady jsou posuzovány z perspektivy „zevnitř ven“, tj. jako důsledky aktivit DPMB na životní prostředí, společnost a zainteresované strany. Rizika a příležitosti jsou naopak hodnoceny z perspektivy „zvenčí dovnitř“ a odrážejí, jakým způsobem mohou vnější faktory – regulační, tržní, klimatické nebo společenské – ovlivnit provozní stabilitu a schopnost DPMB plnit své poslání. Část hodnotového řetězce je vymezena jako předcházející (dodavatelé a subdodavatelé), vlastní

provoz (přímé aktivity DPMB) a navazující (cestující, komunity a SMB jako odběratel dopravní obslužnosti). Vzhledem k současné fázi implementace ESG procesů společnost využívá přechodné ustanovení ESRS E1-9 a finanční účinky těchto rizik uvádí pouze v kvalitativní formě.

E1 – Změna klimatu

Negativní dopad (skutečný): Provoz vozidel na fosilní paliva – diesel a CNG – a nepřímé emise z odebrané elektřiny generují emise skleníkových plynů přispívající ke změně klimatu. Přímé emise (Scope 1) pocházejí ze spalování nafty v dieselových autobusech a ze záložní dieselové flotily, jež je udržována mimo jiné z důvodu zákonné povinnosti zajistit evakuační kapacitu pro oblast Dukovan. Nepřímé emise (Scope 2) jsou spojeny s rostoucí spotřebou elektřiny při modernizaci vozového parku, mimo jiné v důsledku zavádění technologií do vozidel, které v letních měsících zvyšují komfort cestujících.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: střednědobý a dlouhodobý. Dopad: skutečný, negativní.

Pozitivní dopad (skutečný): Více než 50 % dopravního výkonu DPMB zajišťují bezemisní nebo nízkoemisní vozidla – tramvaje, trolejbusy, elektrobusy a plně elektrické lodě na Brněnské přehradě. Provoz MHD jako celku přispívá k omezení emisí z individuální automobilové dopravy v Brně a k naplňování cílů udržitelné mobility statutárního města Brna.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz, navazující. Časový horizont: krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý. Dopad: skutečný, pozitivní.

Riziko – přechodné (regulatorní a dotační): Ukončení dotační způsobilosti pro nové autobusy na CNG v rámci programu IROP 2021-2027 a potenciální zpřísnění emisní regulace zvyšují tlak na urychlení transformace vozového parku směrem k alternativním nebo bezemisním pohonům. Přístup k veřejným dotacím pro obnovu vozidel je podmíněn souladem s aktuálními požadavky na typy pohonů.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: krátkodobý a střednědobý.

Riziko – tržní: Rostoucí spotřeba elektřiny při modernizaci vozového parku a nezbytnost udržovat záložní dieselovou flotilu vytvářejí dvojí expozici vůči cenovému vývoji na energetických trzích. Volatilita cen elektřiny a pohonných hmot ovlivňuje provozní náklady DPMB.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: střednědobý a dlouhodobý.

Příležitost: Transformace vozového parku na bezemisní pohony otevírá přístup k evropským a národním dotačním programům (zejména IROP, Modernizační fond) a posiluje pozici DPMB jako udržitelného dopravce v souladu s klimatickými cíli Evropské unie. Pokračující optimalizace spotřeby energie, zejména v oblasti vytápění objektů, kde spotřeba zemního plynu v posledních letech prokazatelně klesá, nabízí příležitosti pro další snižování provozních nákladů.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý.

E3 – Vodní a mořské zdroje

Pozitivní dopad (skutečný): Zelené tramvajové pásy a zelené střechy provozované DPMB snižují efekt tepelného ostrova v zastavěné oblasti a zadržují dešťovou vodu, čímž přispívají ke klimatické adaptaci Brna. Provoz zcela elektrické lodní flotily na Brněnské přehradě eliminuje riziko znečištění vodní nádrže pohonnými hmotami.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz, navazující. Časový horizont: průběžně. Dopad: skutečný, pozitivní.

Negativní dopad (skutečný): Závlaha zelených tramvajových pásů na čtyřech lokalitách tvoří přibližně 17 % celkové roční spotřeby (vodné) DPMB. Spotřeba je silně závislá na klimatických podmínkách a v období sucha a veder roste. DPMB na tuto skutečnost reaguje zaváděním inteligentních závlahových systémů s čidly dešťových srážek.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: průběžně. Dopad: skutečný, negativní.

Riziko – klimatické: Vyšší frekvence a intenzita veder a suchých období v důsledku změny klimatu zvyšuje potřebu závlahy zelené infrastruktury a s ní spojené náklady na spotřebu vody. DPMB toto riziko aktivně řídí zaváděním automatizovaných hospodárných závlahových systémů zakotvených ve Strategii 2026-2030.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: střednědobý a dlouhodobý.

Příležitost: Rozšiřování zelené tramvajové infrastruktury a dalších prvků zelené infrastruktury v návaznosti na rozvoj tramvajové sítě posiluje příspěvek DPMB ke klimatické adaptaci Brna a jeho vnímání jako odpovědného správce veřejného prostoru. Rozvoj zelené infrastruktury je součástí Strategie 2026-2030.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: krátkodobý a střednědobý.

E5 – Využívání zdrojů a oběhové hospodářství

Negativní dopad (skutečný): Roční produkce odpadu DPMB dosahuje přibližně 4 tisíce tun. Dominantní složku tvoří kovy a šrot z obnovy vozidel a tramvajové infrastruktury, následovaný komunálním odpadem a dalšími kategoriemi včetně kalů z odlučovačů a žump. DPMB uplatňuje principy oběhového hospodářství opravami a repasováním komponentů, pokud to technický stav umožňuje.

Část hodnotového řetězce: celý hodnotový řetězec. Časový horizont: průběžně. Dopad: skutečný, negativní.

Riziko – regulatorní: Zpřísnění legislativních požadavků na sledovatelnost způsobu nakládání s odpady, zejména v oblasti průkazu finálního zpracování (recyklace, spalování, skládkování), může v budoucnu zvýšit administrativní a operační náklady. DPMB průběžně

sleduje vývoj odpadové legislativy a vyhodnocuje, zda je stávající systém evidence odpadu dostačující pro plnění případných přísnějších požadavků.

Část hodnotového řetězce: celý hodnotový řetězec. Časový horizont: střednědobý.

Příležitost: Systematický rozvoj oběhového přístupu při obnově vozového parku a infrastruktury zahrnující přednostní opravy a repasování komponentů, preference dodavatelů s prokázaným přístupem k recyklaci a zavádění kritérií oběhového hospodářství do zadávání veřejných zakázek může snížit celkový objem produkováného odpadu a přispět k efektivnějšímu využívání zdrojů a úsporám nákladů.

Část hodnotového řetězce: celý hodnotový řetězec. Časový horizont: střednědobý a dlouhodobý.

S1 – Vlastní pracovní síla

Pozitivní dopad (skutečný): DPMB zaměstnává přibližně 2 400 osob ve stabilních pracovních pozicích napříč profesemi, včetně řidičů, dělnických profesí a administrativních pracovníků. Rozsáhlý systém zaměstnaneckých benefitů, vlastní rehabilitační centrum s možností využití psychologického poradenství a fyzioterapeutické péče a organizace kulturních a sportovních akcí prokazatelně přispívají k fyzické a psychické pohodě zaměstnanců, a to zejména v náročných profesích.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: průběžně. Dopad: skutečný, pozitivní.

Negativní dopad (potenciální): Provoz a údržba vozidel a tramvajové infrastruktury jsou spojeny s vyšším rizikem pracovních úrazů. DPMB spravuje systém řízení BOZP a vede evidenci pracovních úrazů členěnou dle pohlaví, závažnosti a vybraných pracovních skupin.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: průběžně. Dopad: potenciální, negativní.

Riziko – trh práce: Strukturální napětí na trhu práce v profesích řidiče a odborných technických profesí představují dlouhodobé riziko pro provozní stabilitu. DPMB toto riziko aktivně řídí formou náborových kampaní, stipendijních programů pro technické obory a partnerství se středními školami. Tato témata jsou zakotvena ve Strategii 2026-2030 jako strategická priorita.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: střednědobý a dlouhodobý.

Příležitost: Rozsah nabízených benefitů, stabilita zaměstnání a rozvinutý systém vzdělávání a kariérního rozvoje posilují schopnost DPMB přitahovat a udržet kvalitní pracovníky v konkurenčním prostředí trhu práce. Stipendijní programy a partnerství se školami budují dlouhodobý přísun kvalifikovaných zaměstnanců pro stěžejní profesní skupiny.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: střednědobý a dlouhodobý.

S3 – Dotčené komunity

Pozitivní dopad (skutečný): DPMB zajišťuje veřejnou dopravní obslužnost pro obyvatele Brna a okolních obcí nepřetržitě, 24 hodin denně a 7 dní v týdnu. Každý cestující, který zvolí MHD místo osobního automobilu, přispívá ke snížení intenzity silničního provozu, a tím ke snížení výfukových plynů a prašnosti v ulicích města, čímž DPMB jako celek hraje nezastupitelnou roli při ochraně kvality ovzduší v Brně.

Část hodnotového řetězce: navazující. Časový horizont: průběžně. Dopad: skutečný, pozitivní.

Negativní dopad (skutečný): Provoz tramvajové infrastruktury způsobuje hluk a vibrace v dotčených obytných ulicích a čtvrtích. DPMB toto negativní působení aktivně zmírňuje instalací protihlukových a protivibračních opatření při rekonstrukcích a výstavbě nových tratí. Rozsáhlé rekonstrukce tramvajových tratí také dočasně omezují dostupnost dotčených oblastí, proto DPMB proaktivně komunikuje průběh a rozsah prací se Statutárním městem Brnem a dotčenými městskými částmi a zajišťuje náhradní dopravní obsluhu.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz, navazující. Časový horizont: průběžně. Dopad: skutečný, negativní.

Riziko – reputační: Nedostatečná nebo opožděná komunikace při stavebních intervencích může vést k nespokojenosti obyvatel a městských částí a ohrozit důvěryhodnost DPMB jako spolehlivého poskytovatele veřejné dopravy. DPMB toto riziko řídí systematickou koordinací s magistrátem a průběžnou komunikací s dotčenými stranami.

Část hodnotového řetězce: navazující. Časový horizont: průběžně.

Příležitost: Rozšiřování sítě MHD do dosud neobsluhovaných lokalit, zakotvené ve Strategii 2026-2030 a Územním plánu Brna, posílí dopravní dostupnost pro nové skupiny obyvatel. Rozvoj MHD sítě přispívá k udržitelné mobilitě města a posiluje roli DPMB jako zásadního aktéra rozvoje Brna.

Část hodnotového řetězce: navazující. Časový horizont: krátkodobý a střednědobý.

S4 – Zákazníci a koncoví uživatelé

Pozitivní dopad (skutečný): DPMB ročně realizuje přibližně 384 milionů přepravních výkonů a zajišťuje tak přístupnou a cenově dostupnou mobilitu pro obyvatele a návštěvníky Brna a okolí. Systematická výstavba bezbariérových zastávek, pořizování nízkopodlažních vozidel a rozvoj specializovaných služeb (Seniorbus) rozšiřují přístupnost MHD pro osoby se sníženou pohyblivostí, seniory a rodiny s dětmi.

Část hodnotového řetězce: navazující. Časový horizont: průběžně. Dopad: skutečný, pozitivní.

Negativní dopad (potenciální): Provoz veřejné dopravy je inherentně spojen s rizikem dopravních nehod ohrožujících bezpečnost cestujících a dalších účastníků dopravního provozu. V roce 2024 DPMB evidoval 757 dopravních nehod, což představuje meziroční pokles o 8 % oproti roku 2023, řidiči DPMB přitom zavinili pouze třetinu z nich. Za účelem systematického snižování nehodovosti zahájil DPMB v roce 2025 výzkumný projekt ve

spolupráci s Centrem dopravního výzkumu, jehož cílem je detailní analýza příčin nehod s důrazem na lidský faktor a návrh konkrétních preventivních opatření.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz, navazující. Časový horizont: průběžně. Dopad: potenciální, negativní.

Riziko – reputační a provozní: Spolehlivost a kvalita přepravních služeb jsou klíčovými faktory důvěry veřejnosti v MHD. Stížnosti a podněty cestujících jsou systematicky evidovány a slouží jako zpětná vazba pro operativní zlepšování. Neschopnost udržet požadovanou úroveň spolehlivosti by mohla negativně ovlivnit počet přepravených cestujících a veřejné vnímání MHD.

Část hodnotového řetězce: navazující. Časový horizont: průběžně.

Příležitost: Rostoucí společenský zájem o omezení individuální automobilové dopravy ve městech a rozšiřující se poptávka po udržitelných způsobech přepravy vytvářejí příznivé podmínky pro posilování role MHD. Rozvoj bezbariérové infrastruktury a specializovaných přepravních služeb rozšiřuje možnosti pro všechny typy cestujících a posiluje společenskou relevanci DPMB jako poskytovatele veřejné dopravy.

Část hodnotového řetězce: navazující. Časový horizont: střednědobý a dlouhodobý.

G1 – Řízení společnosti

Pozitivní dopad (skutečný): Jako subjekt ve veřejném vlastnictví zajišťuje DPMB vysokou úroveň transparentnosti prostřednictvím povinného zveřejňování relevantních smluv v registru smluv, interní směrnice zpřisňující rozhodovací proces při zadávání veřejných zakázek nad rámec zákonných požadavků a funkčního systému ochrany oznamovatelů zavedeného v souladu se zákonem č. 171/2023 Sb. Etický kodex zaměstnance s Dopraváckým desaterem a pravidla prevence korupce a střetu zájmů jsou závazné pro všechny zaměstnance.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz, předcházející. Časový horizont: průběžně. Dopad: skutečný, pozitivní.

Riziko – integrita při zadávání zakázek: Vysoký objem investic do obnovy vozového parku a tramvajové infrastruktury generuje rozsáhlé zadávání veřejných zakázek, u něž je riziko střetu zájmu a integrity inherentní. DPMB toto riziko řídí prostřednictvím interní směrnice překračující zákonné požadavky, preferencí certifikovaných dodavatelů a hodnocením dodavatelů dle více kritérií zahrnujících i ESG aspekty.

Část hodnotového řetězce: předcházející, vlastní provoz. Časový horizont: průběžně.

Riziko – kybernetické: Rostoucí digitalizace provozu a řídicích systémů zvyšuje závislost DPMB na IT infrastruktuře a expozici vůči kybernetickým hrozbám. Kritické informační systémy DPMB jsou provozovány v souladu se zákonem č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti. Podnik také spravuje certifikovaný systém ISMS dle normy ISO/IEC 27001:2023 a v letech 2026-2027 plánuje realizaci projektů posílení IT bezpečnosti zakotvených ve Strategii 2026-2030.

Část hodnotového řetězce: vlastní provoz. Časový horizont: krátkodobý a střednědobý.

Příležitost: Systematické rozšiřování ESG kritérií do hodnocení a výběru dodavatelů, které DPMB již zahájil, posiluje odpovědnost v hodnotovém řetězci a vytváří základ pro budování dlouhodobých, důvěryhodných a vzájemně výhodných dodavatelských vztahů.

Část hodnotového řetězce: předcházející. Časový horizont: střednědobý a dlouhodobý.

5.6 PŘEHLED DOPADŮ, RIZIK A PŘÍLEŽITOSTÍ

Tabulka 5.2 Přehled IRO standardu E1

Téma ESRS	Typ IRO	Název IRO	Stručný popis	Hodnotový řetězec
E1 – Změna klimatu	Negativní dopad (skutečný)	Emise GHG z provozu vozového parku	Diesel a CNG vozidla generují přímé emise (Scope 1); rostoucí spotřeba elektřiny při modernizaci vozového parku se promítá do nepřímých emisí (Scope 2).	Vlastní provoz
E1 – Změna klimatu	Pozitivní dopad (skutečný)	Příspěvek k dekarbonizaci městské mobility	Více než 50 % dopravního výkonu zajišťují bezemisní vozidla, čímž DPMB nahrazuje individuální automobilovou dopravu a snižuje emise v Brně.	Vlastní provoz, navazující
E1 – Změna klimatu	Riziko (přechodné)	Zpřísnění dotačních podmínek a emisní regulace	Ukončení dotační způsobilosti CNG autobusů (IROP 2021–2027) nutí DPMB k rychlejší transformaci na alternativní nebo bezemisní pohony.	Vlastní provoz
E1 – Změna klimatu	Riziko (tržní)	Expozice vůči cenám energií	Rostoucí spotřeba elektřiny a nutnost udržovat záložní dieselovou flotilu zvyšují závislost na cenovém vývoji energetických trhů.	Vlastní provoz
E1 – Změna klimatu	Příležitost	Přístup k dotacím pro bezemisní technologie	Transformace vozového parku otevírá přístup k evropským a národním dotačním programům a posiluje image udržitelného dopravce.	Vlastní provoz

Tabulka 5.3 Přehled IRO standardu E3 a E5

Téma ESRS	Typ IRO	Název IRO	Stručný popis	Hodnotový řetězec
E3 – Vodní zdroje	Pozitivní dopad (skutečný)	Zelená infrastruktura a klimatická adaptace města	Zelené tramvajové pásy snižují teplotní ostrov a zadržují dešťovou vodu; elektrické lodě eliminují riziko znečištění Brněnské přehrady.	Vlastní provoz, navazující
E3 – Vodní zdroje	Negativní dopad (skutečný)	Spotřeba vody na závlahu zelené infrastruktury	Závlaha zelených pásů tvoří ~17 % roční spotřeby vody DPMB; v obdobích sucha spotřeba roste. DPMB zavádí inteligentní závlahové systémy.	Vlastní provoz
E3 – Vodní zdroje	Riziko (klimatické)	Rostoucí poptávka po závlaze v důsledku změny klimatu	Vyšší frekvence veder a sucha zvyšuje potřebu závlahy a náklady na vodu. DPMB riziko řídí automatizovanými systémy hospodaření s vodou.	Vlastní provoz
E3 – Vodní zdroje	Příležitost	Rozvoj zelené infrastruktury jako příspěvek k udržitelnosti	Rozšiřování zelených pásů při výstavbě tratí posiluje klimatickou adaptaci Brna a pozici DPMB jako odpovědného správce veřejného prostoru.	Vlastní provoz, navazující
Téma ESRS	Typ IRO	Název IRO	Stručný popis	Hodnotový řetězec
E5 – Oběhové hospodářství	Negativní dopad (skutečný)	Produkce odpadu z provozu a obnovy vozového parku	Roční produkce přibližně 4 t odpadu; ~50 % tvoří kovy ze šrotu vozidel a infrastruktury. DPMB uplatňuje repasování komponentů.	Celý hodnotový řetězec
E5 – Oběhové hospodářství	Riziko (regulatorní)	Zpřísnění legislativy v oblasti sledovatelnosti odpadů	Rostoucí požadavky na průkaz způsobu finálního zpracování odpadu mohou zvýšit administrativní náklady; sledování vývoje legislativy z pohledu zpřísnění požadavků.	Celý hodnotový řetězec
E5 – Oběhové hospodářství	Příležitost	Rozvoj oběhového přístupu při obnově flotily a infrastruktury	Systematické repasování, preference dodavatelů s recyklačním přístupem a ESG kritéria v zakázkách mohou snížit objem odpadů i náklady.	Celý hodnotový řetězec

Tabulka 5.4 Přehled IRO standardu S1 a S3

Téma ESRS	Typ IRO	Název IRO	Stručný popis	Hodnotový řetězec
S1 – Vlastní pracovníci	Pozitivní dopad (skutečný)	Stabilní zaměstnanost a nadstandardní péče o zaměstnance	~2 400 zaměstnanců v stabilních pracovních místech; rozsáhlé benefity, rehabilitační centrum a psychologické poradenství přispívají k pohodě zaměstnanců.	Vlastní provoz
S1 – Vlastní pracovníci	Negativní dopad (potenciální)	Pracovní úrazy v rizikových profesích	Provoz a údržba vozidel a infrastruktury jsou spojena s vyšším rizikem úrazů. DPMB spravuje systém BOZP a vede evidenci pracovních úrazů členěnou dle pohlaví, závažnosti a vybraných profesních skupin	Vlastní provoz
S1 – Vlastní pracovníci	Riziko (trh práce)	Nedostatek řidičů a odborných dělníků	Strukturální napětí na trhu práce v klíčových profesích ohrožuje provozní stabilitu. DPMB riziko řídí náborovými kampaněmi, stipendii a školními partnerstvími.	Vlastní provoz
S1 – Vlastní pracovníci	Příležitost	Pozice atraktivního zaměstnavatele	Rozsah benefitů, stabilita a systém rozvoje posilují schopnost DPMB přitahovat a udržet pracovníky. Stipendijní programy budují dlouhodobý přísun kvalifikovaných zaměstnanců.	Vlastní provoz
Téma ESRS	Typ IRO	Název IRO	Stručný popis	Hodnotový řetězec
S3 – Dotčené komunity	Pozitivní dopad (skutečný)	Zajištění mobility pro obyvatele Brna a okolních obcí	DPMB zajišťuje dopravní obslužnost 24/7; kvalitní MHD snižuje závislost na individuální automobilové dopravě a přispívá ke kvalitě života ve městě.	Navazující
S3 – Dotčené komunity	Negativní dopad (skutečný)	Hluk, vibrace a dočasná omezení při rekonstrukcích tratí	Tramvajový provoz způsobuje hluk a vibrace; rekonstrukce dočasně omezují dostupnost oblastí. DPMB proaktivně komunikuje a zajišťuje náhradní dopravu.	Vlastní provoz, navazující
S3 – Dotčené komunity	Riziko (reputační)	Nedostatečná komunikace při stavebních intervencích	Opožděná komunikace o uzavírkách může vést k nespokojenosti obyvatel a městských částí. DPMB riziko řídí koordinací s magistrátem.	Navazující
S3 – Dotčené komunity	Příležitost	Rozšiřování sítě MHD do nových lokalit	Rozvoj sítě zakotvený ve Strategii 2026–2030 a Územním plánu Brna posílí dostupnost pro nové skupiny obyvatel a roli DPMB v udržitelné mobilitě.	Navazující

Tabulka 5.5 Přehled IRO standardu S4 a G1

Téma ESRS	Typ IRO	Název IRO	Stručný popis	Hodnotový řetězec
S4 – Zákazníci	Pozitivní dopad (skutečný)	Přístupná a cenově dostupná mobilita pro širokou veřejnost	~384 mil. přepravních výkonů ročně; bezbariérové zastávky, nízkopodlažní vozidla a Seniorbus rozšiřují dostupnost MHD pro všechny skupiny uživatelů.	Navazující
S4 – Zákazníci	Negativní dopad (potenciální)	Riziko nehod a mimořádných událostí	Provoz veřejné dopravy je inherentně spojen s rizikem nehod. DPMB toto riziko řídí systémem BOZP a výcvikem řidičů.	Vlastní provoz, navazující
S4 – Zákazníci	Riziko (reputační/provozní)	Spolehlivost a kvalita služeb jako faktor důvěry	Stížnosti a podněty jsou systematicky evidovány. Neschopnost udržet spolehlivost by negativně ovlivnila důvěru veřejnosti v MHD.	Navazující
S4 – Zákazníci	Příležitost	Rostoucí poptávka po udržitelné mobilitě	Omezování individuální dopravy ve městech a zájem o udržitelné způsoby přepravy posilují roli MHD. Rozvoj bezbariérových a speciálních služeb rozšiřuje uživatelské skupiny.	Navazující
Téma ESRS	Typ IRO	Název IRO	Stručný popis	Hodnotový řetězec
G1 – Řízení společnosti	Pozitivní dopad (skutečný)	Transparentní řízení a protikorupční standardy	Zveřejňování smluv v registru smluv, interní směrnice nad rámec zákona o ZVZ a funkční whistleblowing systém (zákon č. 171/2023 Sb.) zajišťují vysokou transparentnost.	Vlastní provoz, předcházející
G1 – Řízení společnosti	Riziko (integrita)	Riziko střetu zájmů při zadávání veřejných zakázek	Vysoký objem investic generuje rozsáhlé veřejné zakázky s inherentním rizikem integrity. DPMB řídí riziko interními směrnici, preferencí certifikovaných dodavatelů a ESG hodnocením.	Předcházející, vlastní provoz
G1 – Řízení společnosti	Riziko (kybernetické)	Kybernetické hrozby a závislost na IT infrastruktuře	Digitalizace provozu zvyšuje kybernetickou zranitelnost. DPMB spravuje ISMS dle ISO/IEC 27001:2023 a v 2026–2027 realizuje projekty posílení IT bezpečnosti.	Vlastní provoz
G1 – Řízení společnosti	Příležitost	Rozvoj ESG kritérií v hodnocení dodavatelů	Rozšiřování ESG kritérií do výběru dodavatelů posiluje odpovědnost v hodnotovém řetězci a buduje základ pro dlouhodobé důvěryhodné dodavatelské vztahy.	Předcházející

6 E – ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Tato zpráva byla zpracována v souladu s Evropskými standardy pro reporting udržitelnosti (ESRS), které jsou stanoveny nařízením Komise 2023/2772, vydaným na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2022/2464 (CSRD). Uvedené nařízení definuje průřezové a tematické standardy platné pro všechny vykazující subjekty bez ohledu na odvětví jejich působení.

Standard ESRS 2 vyžaduje mimo jiné zveřejnění informací o obchodním modelu a hodnotovém řetězci v členění podle ESRS sektorů. Sektorová klasifikace, která by jednoznačně přiřadila ekonomické činnosti k příslušným ESRS sektorům, by měla být zakotvena v samotném standardu ESRS SEC 1. **Tento standard však ke dni sestavení zprávy nebyl Evropskou komisí formálně přijat.**

Za účelem zajištění souladu s požadavky ESRS 2 byl pro klasifikaci ekonomických činností využit nejnovější veřejně dostupný pracovní dokument vypracovaný organizací EFRAG – *European Sustainability Reporting Standards – SEC 1 Sector Classification and General Requirements – Exposure Draft* ze září 2024. Tento dokument, přestože nemá závazný právní charakter, představuje nejpropracovanější a nejaktuálnější metodiku dostupnou v době přípravy zprávy a je odvětvovou praxí široce využíván jako referenční rámec do doby přijetí finálního standardu.

6.1 TAXONOMIE EU

Taxonomie EU je jednotný klasifikační systém EU, jenž stanovuje, které ekonomické činnosti lze považovat za environmentálně udržitelné. Jejím hlavním účelem je vytvořit jednoznačná pravidla pro firmy, investory a finanční instituce, a omezit riziko tzv. *greenwashingu*¹ při financování a komunikaci udržitelných aktivit.

Základním právním předpisem je **nařízení EU 2020/852** o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic (nařízení o taxonomii), které vymezuje rámec a principy posuzování udržitelnosti a zmocňuje Komisi k vydávání navazujících aktů.

Taxonomie neposuzuje udržitelnost firmy jako celku, ale konkrétní ekonomické činnosti firmy. Aby byla činnost považována za environmentálně udržitelnou, musí současně splnit čtyři rámcové podmínky:

- významně přispívat alespoň jednomu ze šesti environmentálních cílů (zmírňování změny klimatu, přizpůsobování se změně klimatu, udržitelné využívání a ochrana vodních a mořských zdrojů, přechod na oběhové hospodářství, prevence a omezování znečištění, ochrana a obnova biologické rozmanitosti a ekosystémů),

¹ Greenwashing je klamavé prezentování firmy či produktu jako „zeleného“ bez reálného dopadu.

- nezpůsobovat významnou újmu ostatním cílům (*DNSH – Do No Significant Harm*),
- dodržovat minimální záruky lidských práv, pracovních standardů a odpovědného řízení,
- splnit kritéria stanovená pro danou činnost v příslušných delegovaných aktech.

Pro účely reportingu taxonomie rozlišuje zejména, zda je činnost taxonomicky způsobilá, tj. spadá do seznamu činností pokrytých taxonomií, a zda je zároveň taxonomicky sladěná, tj. splňuje i všechna kritéria včetně DNSH.

Tabulka níže ukazuje přehled hlavních způsobilých činností společnosti dle EU taxonomie:

Tabulka 6.1 Přehled hlavních způsobilých činností dle EU taxonomie

název činnosti	kategorie	kód činnosti
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	udržitelná ¹	CCM 3.3
Výroba, instalace a servis elektrických zařízení vysokého, středního a nízkého napětí pro přenos a distribuci elektřiny, která vedou nebo umožňují podstatný příspěvek ke zmírňování změny klimatu	udržitelná	CCM 3.20
Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava	udržitelná ¹	CCM 6.3
Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly	udržitelná ¹	CCM 6.5
Vnitrozemská vodní osobní doprava	udržitelná	CCM 6.7
Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou silniční dopravu a veřejnou dopravu	udržitelná	CCM 6.15
Renovace stávajících budov	způsobilá	CCM 7.2
Opravy, renovace a repasování	způsobilá	CEY 5.1

¹ činnost je pouze částečně udržitelná

Seznam všech způsobilých činností DPMB s kódy dle EU taxonomie je uveden v Příloze č. 3.

6.1.1 Klíčové ukazatele výkonnosti dle EU taxonomie

Nefinanční podniky mají povinnost zveřejňovat tzv. klíčové ukazatele (*KPI – Key Performance Indicators*), mezi něž se řadí:

- provozní výnosy,
- investiční náklady dle taxonomie (CAPEX), a
- provozní náklady dle taxonomie (OPEX).

Tyto KPI jsou vztaženy ke každé udržitelné způsobilé činnosti, neudržitelné způsobilé činnosti a souhrnně ke všem nezpůsobilým činnostem. Tabulky níže shrnují nejdůležitější údaje. Podrobně vyplněné povinné výkazy dle EU taxonomie jsou dostupné v Příloze č. 4.

Tabulka 6.2 KPI dle jednotlivých cílů

cíle	provozní výnosy (%)		CAPEX (%)		OPEX (%)	
	udržitelné	způsobilé celkem	udržitelné	způsobilé celkem	udržitelné	způsobilé celkem
CCM - zmírňování změny klimatu	25,78%	27,45%	96,21%	97,16%	61,52%	65,70%
CCA - přizpůsobování se změně klimatu	-	-	-	-	-	-
WTR - ochrana vody	-	-	-	-	-	-
CEY - přechod na oběhové hospodářství	-	-	-	-	-	0,97%
PPC - prevence a snižování znečištění	-	-	-	-	-	-
BIO - ochrana biodiverzity a ekosystémů	-	-	-	-	-	-

Tabulka 6.3 KPI dle kategorií činností

hospodářské činnosti	provozní výnosy		CAPEX		OPEX	
	mil. Kč	%	mil. Kč	%	mil. Kč	%
udržitelné způsob. činnosti dle taxonomie	1 070,10	25,78%	2 239,98	96,21%	2 370,34	61,52%
neudržitelné způsob. činnosti dle taxonomie	69,13	1,67%	22,15	0,95%	198,30	5,15%
způsobilé činnosti	1 139,23	27,45%	2 262,13	97,16%	2 568,63	66,67%
nezpůsobilé činnosti	3 011,00	72,55%	66,16	2,84%	1 284,33	33,33%

Tabulka 6.4 KPI dle hlavních udržitelných činností

hospodářské činnosti	provozní výnosy		CAPEX		OPEX	
	mil. Kč	%	mil. Kč	%	mil. Kč	%
Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	-	-	8,97	0,39%	683,76	17,75%
Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava	999,65	24,09%	1 521,96	65,37%	1 494,29	38,79%
Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly	55,19	1,33%	2,11	0,09%	3,75	0,10%
Vnitrozemská vodní osobní doprava	15,26	0,37%	-	-	53,70	1,39%
Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou silniční dopravu a veřejnou dopravu	-	-	660,03	28,35%	0,95	0,02%

Taxonomie EU klasifikuje činnosti podle jejich příspěvku k environmentálním cílům. DPMB vykazuje činnosti téměř výhradně v oblasti zmírňování změny klimatu (CCM) a marginálně v oblasti přechodu na oběhové hospodářství, kde je vykazována část provozních nákladů na opravy, renovace a repasování. Z hlediska způsobilých činností celkem dosahuje taxonomie až 97 % u kapitálových výdajů, což svědčí o významných investicích do nízkouhlíkové dopravy.

Z celkového objemu činností je 27 % provozních výnosů, 97 % kapitálových výdajů a 67 % provozních výdajů taxonomicky způsobilých. Z toho významná většina splňuje kritéria udržitelnosti.

Hlavní udržitelné činnosti DPMB zahrnují pět oblastí. Nejvýznamnější je městská a příměstská doprava, která představuje 24 % provozních výnosů, 65 % investičních výdajů a 39 % provozních nákladů. Z pohledu investic je pak významná činnost infrastruktura pro nízkouhlíkovou dopravu, která tvoří 28 % investičních nákladů. Oblast výroby nízkouhlíkových technologických zařízení reprezentuje významné provozní výdaje, což odráží zejména údržbu a servis vozového parku. Marginální podíl má doprava osobními vozidly a vnitrozemská vodní doprava, což jsou však pro DPMB velmi významné činnosti.

Dopravní podnik města Brna vykazuje silný profil v oblasti udržitelné mobility s vysokým podílem taxonomií způsobilých činností, z nichž většina splňuje kritéria udržitelnosti. Důležitým závěrem je extrémně vysoké procento udržitelných kapitálových výdajů, které dokládá strategické zaměření organizace na nízkouhlíkovou veřejnou dopravu.

6.1.2 Udržitelné činnosti dle EU taxonomie

Podrobnější informace o jednotlivých udržitelných ekonomických činnostech, které mají významný dopad na KPI, a o kritériích jejich udržitelnosti, jsou popsány zde. Činnosti bez významného dopadu na KPI jsou sdruženy do kategorie Ostatní udržitelné činnosti.

DPMB identifikoval své hlavní ekonomické aktivity, které významně přispívají k dekarbonizaci města a jsou v souladu s klasifikačním systémem EU taxonomie. Vzhledem k charakteru podniku se jedná primárně o činnosti zaměřené na bezemisní a nízkoemisní mobilitu.

Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu

Tato kategorie (CCM 3.3) v podmínkách dopravního podniku zahrnuje unikátní kompetenci v podobě vlastní kompletace vozidel v ústředních dílnách a specializovaných vozovnách, ale také jejich údržbu, modernizaci a opravy. Typickým příkladem vlastní výroby může být tramvaj Drak v rámci projektu „Tramvaj pro Brno“ či trolejbus Mario.

Činnost naplňuje podstatný příspěvek tím, že se jedná o sestavování bezemisních vozidel pro drážní a silniční elektrickou dopravu. Procesy v dílnách jsou řízeny systémem managementu kvality ISO 9001 a environmentálního managementu ISO 14001, což zajišťuje dodržování standardů pro ochranu životního prostředí i při výrobní fázi.

Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava

Jedná se o hlavní ekonomickou činnost podniku (CCM 6.3), která tvoří páteř dopravního systému města Brna. Tou je provozování tramvajové, trolejbusové a autobusové dopravy s vysokým podílem pohonu na stlačený zemní plyn (CNG) splňující normu EURO VI. DPMB provozuje nejrozsáhlejší trolejbusovou síť v ČR a strategicky rozvíjí využívání parciálních trolejbusů (elektrobusů s průběžným dobíjením).

Tramvaje a trolejbusy mají nulové výfukové emise CO₂, čímž automaticky splňují technická kritéria. U autobusů dopravní podnik prosazuje „Koncepci čistých pohonů“, kdy moderní vozy na CNG a naftu plní nej přísnější emisní limity EURO VI. Všechny provozy jsou v souladu s environmentální politikou a certifikací ISO 14001.

Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozy

Aktivita (CCM 6.5) zahrnuje provoz doprovodné flotily a specifických sociálních služeb. Významnou službou je především provozování tzv. Seniorbusů, což jsou speciální vozy určené pro přepravu seniorů a držitelů průkazů ZTP. V roce 2025 činila flotila Seniorbusů DPMB celkem 5 vozů, z nichž 2 jsou elektromobily. Navíc došlo k nákupu dalších dvou Seniorbusů na elektrický pohon.

U užitkových vozů je strategickým cílem upřednostňovat vozidla s pohonem na CNG před naftou, pokud to technické parametry umožňují. Vozidla splňují požadavky na energetické štítky pneumatik a nakládání s odpady dle legislativy EU.

Vnitrozemská vodní osobní doprava

DPMB provozuje specifický segment lodní dopravy na Brněnské přehradě a poskytuje sezónní pravidelnou i nepravidelnou přepravu cestujících flotilou 7 plavidel. Tato činnost (CCM 6.7) je z pohledu taxonomie EU stoprocentně udržitelná, neboť všechny lodě DPMB jsou poháněny elektrickou energií, což zajišťuje bezemisní provoz v chráněné rekreační oblasti. Systém hospodaření s energií pro nabíjení lodí je certifikován dle ISO 50001.

Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou silniční dopravu a veřejnou dopravu

Do této kategorie (CCM 6.15) patří realizace strategických projektů, jako je výstavba nových tramvajových tratí (např. TT Kampus, TT Kamechy), modernizace trakčních napájecích soustav a budování infrastruktury pro nabíjení parciálních trolejbusů.

Vyčleněná je výhradně infrastruktura určená pro provoz bezemisních nebo nízkemisních vozidel. Při výstavbě dbá DPMB na nakládání se stavebním odpadem v souladu s hierarchií odpadového hospodářství dle vnitřních směrnic a upřednostňuje materiálové využití odpadu. Projekty podléhají hodnocení vlivu na životní prostředí a screeningům biologické diversity tam, kde je to vyžadováno.

Ostatní udržitelné činnosti

CCM 3.20: Výroba, instalace a servis elektrických zařízení vysokého, středního a nízkého napětí pro přenos a distribuci elektřiny. Jedná se o činnosti spojené s provozem a modernizací vlastní trakční napájecí soustavy, včetně měření a kabelových rozvodů, které umožňují distribuci elektřiny pro bezemisní drážní a trolejbusovou dopravu.

CCM 6.16: Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou vodní dopravu. Aktivita se zaměřuje na rozvoj a údržbu přístavišť na Brněnské přehradě, která jsou technicky uzpůsobena pro provoz a dobíjení plně elektrické lodní flotily.

CCM 7.3: Instalace, údržba a opravy zařízení pro zvýšení energetické účinnosti. DPMB realizuje dílčí opatření ke zvyšování energetické účinnosti svých provozních a administrativních objektů.

CCM 7.5: Instalace a opravy přístrojů a zařízení pro měření, regulaci a kontrolu energetické náročnosti budov. Společnost v rámci certifikovaného systému managementu hospodaření s energií využívá měřicí systémy pro monitoring a regulaci spotřeby tepla a elektřiny v areálech vozoven a budovách.

Všechny výše uvedené činnosti jsou v DPMB prováděny při současném dodržování minimálních záruk v oblasti lidských práv a pracovních standardů, které jsou zakotveny v Etickém kodexu zaměstnance DPMB.

6.1.3 Metodologie reportingu dle EU taxonomie

Proces reportingu a hodnocení kritérií byl v Dopravním podniku města Brna, a.s., proveden prostřednictvím sběru dat a informací napříč útvary společnosti na úrovni jednotlivých ekonomických aktivit. DPMB v souladu s legislativou EU vykazuje informace o taxonomické způsobilosti a environmentální sladěnosti svých činností. U každé identifikované činnosti je posouzen soulad s platnými technickými screeningovými kritérii, která se skládají ze souboru kritérií pro významný přínos k vybranému environmentálnímu cíli (zejména CCM) a souboru kritérií DNSH pro ostatních pět environmentálních cílů. Veškeré činnosti jsou také v souladu s požadavkem minimálních záruk.

Vzhledem k charakteru podnikání DPMB jsou činnosti v oblasti městské hromadné dopravy primárně zaměřeny na podstatný příspěvek k cíli zmírňování změny klimatu, a to zejména prostřednictvím provozování tramvajové, trolejbusové, autobusové a lodní dopravy. Soulad s těmito kritérii je posuzován na úrovni jednotlivých typů dopravy, vozidel a infrastrukturních projektů. Pokud společnost vykonává více činností, jsou KPI přiřazovány konkrétním činnostem podle oborů podnikání a použitých technologií. V odůvodněných případech DPMB používá poměrové koeficienty založené na objektivních provozních a technologických údajích, jako jsou počet najetých vozových kilometrů nebo složení vozového parku.

DPMB důsledně zajišťuje, aby v hodnotách klíčových ukazatelů výkonnosti nebyly žádné finanční hodnoty započteny dvakrát do různých kategorií cílů při určení procenta v souladu s EU taxonomií. Vykazování KPI je v případě ekonomických činností, které jsou pouze částečně udržitelné, zodpovědně rozděleno mezi udržitelné a pouze způsobilé činnosti. Splnění kritérií je v souladu se směrnicí EU 2021/2178 a směrnicí EU 2023/2486, a všemi dalšími relevantními směrnicemi.

Minimální záruky

DPMB zajišťuje plné dodržování minimálních sociálních záruk a podniká v souladu se zásadami v oblasti lidských práv a etickými principy. Společnost se řídí vlastním Etickým kodexem zaměstnance, který je závazný pro všechny pracovníky bez ohledu na jejich pozici, a jeho dodržování je součástí vnitřního kontrolního systému. Odpovědný přístup k udržitelnosti

je uplatňován i v rámci řízení vztahů s dodavateli, kde jsou při výběrových řízeních zohledňovány sociální a environmentální kritéria. Provozované procesy v oblasti compliance jsou navrženy tak, aby zahrnovaly prvky prevence, detekce a reakce na rizika, přičemž dohled nad nimi vykonává Výbor pro audit. DPMB disponuje certifikovanými systémy managementu podle norem ISO (např. ISO 14001 pro životní prostředí nebo ISO 50001 pro hospodaření s energií), které podporují soulad s požadavky EU taxonomie. Systémy managementu DPMB jsou podrobně popsány v kapitole 8. G – Řízení společnosti.

Etický kodex zaměstnance DPMB

DPMB se ve svém etickém kodexu zavazuje k dodržování právního řádu ČR i EU, zajištění rovných příležitostí a bezpečného pracovního prostředí bez jakékoli formy diskriminace. Zaměstnancům je zaručena ochrana při oznamování neetického jednání prostřednictvím mechanismu stížností. Stejně nároky na etické a udržitelné chování klade podnik také na své obchodní partnery a dodavatele, přičemž při jejich výběru postupuje v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek, často i přísněji než legislativa vyžaduje. Etický kodex zaměstnance DPMB, jakožto i řízení vztahů s dodavateli a přístup k ochraně oznamovatelů, jsou podrobněji popsány v kapitole 8. G – Řízení společnosti.

6.2 ZMĚNA KLIMATU

DPMB nemá k datu zveřejnění formalizovaný tranziční plán podle definice ESRS, avšak jeho strategické kroky (obměna vozového parku, rozvoj bezemisní dopravy) jsou v souladu s klimatickými cíli Statutárního města Brna vyplývajícími z Paktu starostů a primátorů pro klima a energii, jehož je město Brno součástí.

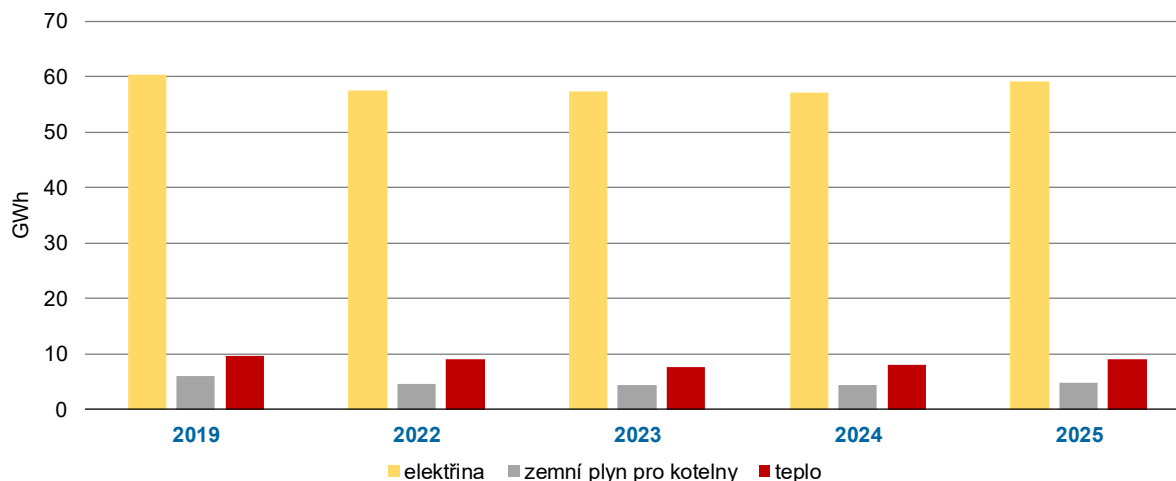
6.2.1 Spotřeba energií

Dopravní podnik města Brna, jeden z největších spotřebitelů energií v Jihomoravském kraji, staví svou energetickou strategii na principech efektivity, dekarbonizace a diverzifikace zdrojů. Společnost má zaveden a certifikován systém managementu hospodaření s energií podle normy ČSN EN ISO 50001:2019, který pokrývá provoz elektrické trakce, silniční motorové dopravy i vnitrozemské vodní dopravy, ale řeší také provoz budov a výrobní procesy. Veškeré certifikace DPMB jsou popsány v kap. Certifikace systémů managementu.

Prioritou DPMB je neustálé zlepšování energetické hospodárnosti v dopravě, budovách i technologických procesech. Systém je řízen specializovaným týmem EnMS, který čtvrtletně informuje vedení o výkonnosti a identifikuje příležitosti k úsporám. Hospodárnost je sledována prostřednictvím ukazatelů energetické náročnosti (EnPI), jako je spotřeba elektřiny na 100 místokilometrů u trakčních vozidel nebo spotřeba paliva na 100 vozometrů u autobusů. Řízení týmu EnMS je více popsáno v kapitole 8.2.4.

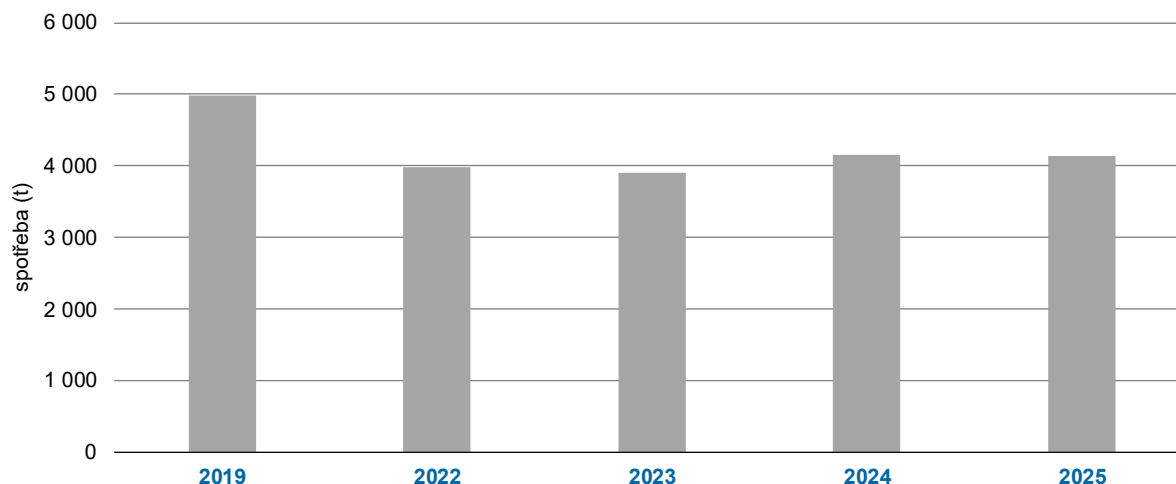
Vývoj spotřeby energií v posledních letech zachycuje graf níže.

Obrázek 6.1 Spotřeba energií dle typu v GWh



Z dat je patrné, že spotřeba energií je poměrně stabilní a bez významných výkyvů. Primární vliv na spotřebu má v případě DPMB modernizace vozového parku a vliv klimatických podmínek na vytápění objektů. V roce 2024 došlo k meziroční úspoře nákladů na energie a paliva ve výši téměř 30 milionů Kč, a to díky mírnějším teplotám z úvodu roku a příznivému vývoji cen zemního plynu. Kromě kotlů se spotřebuje obrovské množství zemního plynu pro vozidla poháněna stlačeným zemním plynem (CNG). Spotřebu CNG zachycuje graf níže.

Obrázek 6.2 Spotřeba zemního plynu pro CNG v tunách



DPMB realizuje řadu projektů zaměřených na snížení energetické stopy v souladu se Strategií 2026-2030:

- **Modernizace vozového parku:** Probíhá obnova vozového parku tramvají a trolejbusů, které využívají moderní systémy s rekuperací elektrické energie. Modernizace tramvajových tratí dále směřuje ke snížení valivého odporu a energetických ztrát.
- **Optimalizace napájecí soustavy:** Společnost investuje do rekonstrukcí měníren a kabelových sítí s cílem zvýšit spolehlivost a snížit technické ztráty při distribuci elektřiny k vozidlům.
- **Ekologizace autobusové dopravy:** Zhruba polovina autobusové flotily využívá pohon na CNG. V segmentu pomocných služeb dochází k nákupu užitkových elektromobilů a elektrických Seniorbusů, které nahrazují naftová vozidla.
- **Energeticky úsporná infrastruktura:** Při modernizaci areálů je kladen důraz na zateplování budov a instalaci zelených střech, které zlepšují tepelnou stabilitu objektů a snižují náklady na klimatizaci v letních měsících.

Zásadním milníkem pro zajištění udržitelných dodávek energie je uzavření tříletého kontraktu se společností Teplárny Brno (platný od 1.1. 2026). Tato smlouva zajistí dodávku zhruba 60 tisíc MWh elektřiny ročně. Model umožňuje využití lokálních zdrojů v rámci koncernu Statutárního města Brna:

- elektřina pochází primárně z výroby Tepláren Brno a SAKO Brno (energetické využití odpadu v zařízení ZEVO),
- dodávky jsou doplňovány energií z fotovoltaických elektráren.

Tento přístup zvyšuje energetickou soběstačnost města, stabilizuje ceny pro DPMB a významně přispívá k dekarbonizaci městské dopravy v Brně. DPMB tak prostřednictvím integrace moderních technologií a strategické spolupráce v rámci města aktivně naplňuje svůj závazek k udržitelné energii a ochraně klimatu.

Tabulka 6.5 Celková spotřeba energie z neobnovitelných paliv a nakoupených komodit za rok 2025

	spotřeba (MWh)	podíl na spotřebě (%)
elektřina	59 137	37%
zemní plyn	62 346	39%
teplo	9 029	6%
nafta	29 164	18%
celkem	159 676	100%

V souladu s požadavky standardu ESRS E1-5 (odst. 38) společnost zveřejňuje rozpis spotřeby energie z neobnovitelných zdrojů, neboť DPMB jako poskytovatel veřejné dopravy působí v odvětví s vysokým dopadem na klima. Tato data identifikují expozici podniku vůči fosilním palivům, která jsou v rámci vlastního provozu využívána primárně pro pohon autobusové flotily (stlačený zemní plyn a nafta) a pro vytápění provozních areálů. **U nakupované elektřiny je v tomto přehledu uvedena její celková hodnota spotřeby bez dodatečného přepočtu na**

konkrétní podíl fosilních paliv dle energetického mixu dodavatelů. Tento přístup je zvolen záměrně pro zachování metodické konzistence s výpočtem nepřímých emisí Scope 2, který je v tomto vykazovaném období prováděn výhradně metodou „location-based“, viz [kapitola 6.2.3](#). Detailnější rozlišení primárních energetických zdrojů u nakupovaných komodit zvažuje podnik v budoucích letech v návaznosti na rozvoj energetického managementu a digitalizaci provozních dat v rámci naplňování Strategie 2026-2030.

6.2.2 Analýza vozového parku

Vozový park Dopravního podniku města Brna představuje základní technologické aktivum a základní pilíř pro naplňování poslání společnosti: zajišťovat bezpečnou, spolehlivou a udržitelnou mobilitu na území statutárního města Brna.

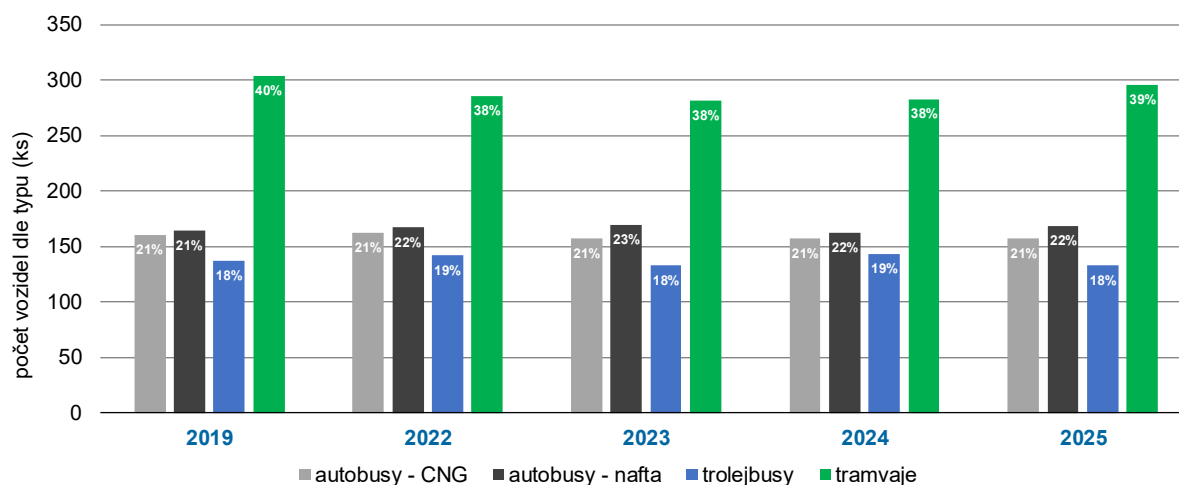
Dopravní systém v Brně je unikátní svou **vysokou mírou diverzity**, neboť DPMB jako jeden z mála dopravců v České republice provozuje souběžně čtyři druhy trakcí: kolejovou (tramvaje), silniční elektrickou (trolejbusy), silniční autobusovou a vnitrozemskou vodní dopravu (lodě). Tato struktura umožňuje efektivně pokrýt přepravní potřeby stovek milionů cestujících ročně a tvoří páteř Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

DPMB jedná v souladu se všemi souvisejícími zákony, včetně zákona č. 360/2022 Sb. o podpoře nízkoemisních vozidel ve veřejné přepravě cestujících, zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší a nařízením vlády č. 280/2020 Sb. o emisních kategoriích vozidel.

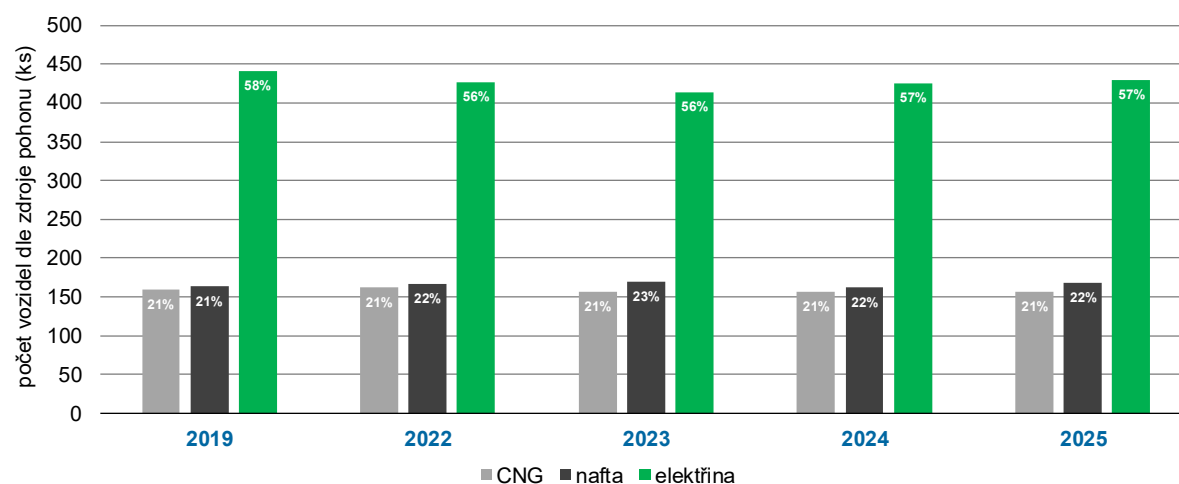
Strategickým cílem podniku je kontinuální modernizace flotily s důrazem na přechod k nízkoemisním a bezemisním technologiím. V roce 2025 disponoval vozový park celkem 754 vozy a 7 loděmi.

Tabulka níže sleduje početní stavy jednotlivých kategorií vozidel mezi lety 2019 a 2025. Nejsilnější zastoupení ve vozovém parku mají dlouhodobě tramvaje, jejichž počet však zaznamenal pokles z 304 kusů v roce 2019 na 296 kusů v roce 2025, což je způsobeno přirozenou obměnou vozového parku. Počet trolejbusů vykazuje mírné výkyvy, kdy z výchozích 137 vozů v roce 2019 stoupl na maximum 143 v roce 2024, nicméně v roce 2025 došlo k poklesu na 133 kusů. U autobusů je patrný rozdílný vývoj podle typu paliva: autobusy na CNG se stabilizovaly na počtu 157 kusů, zatímco počet naftových autobusů mírně kolísá se stavem 168 kusů pro rok 2025.

Celkově však lze říct, že vozový park DPMB v posledních letech zůstává velmi stabilní bez zásadních změn.

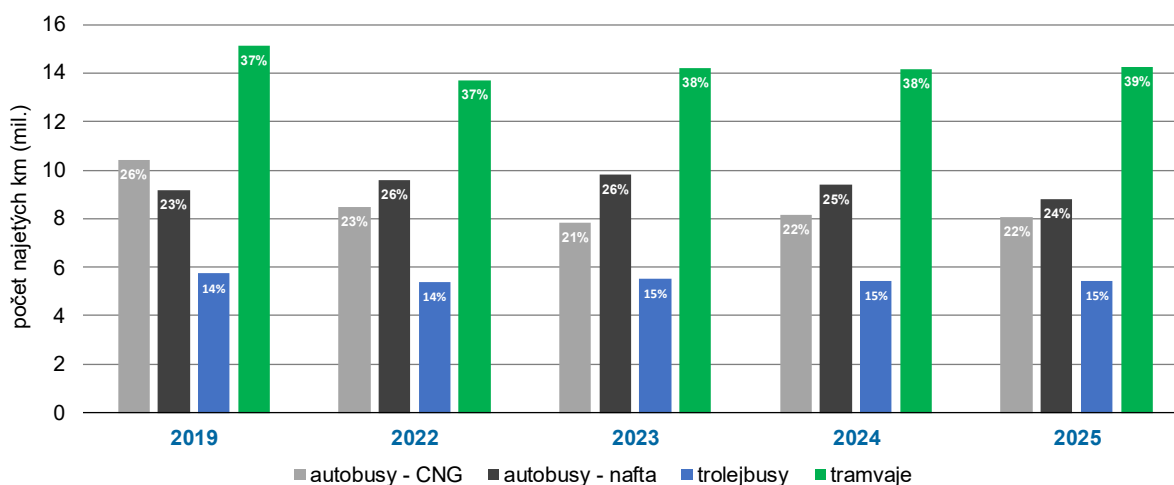
Obrázek 6.3 Počet vozidel MHD dle typu

Na tuto skutečnost navazuje tabulka vozového parku dle zdroje pohonu, přičemž potvrzuje, že dominantním zdrojem je elektrina. 57 % vozů MHD, tedy 429 kusů, má elektrický zdroj pohonu. Vozidla na CNG a naftu se skládají z autobusů a jejich počty zde odpovídají počtu v tabulce výše.

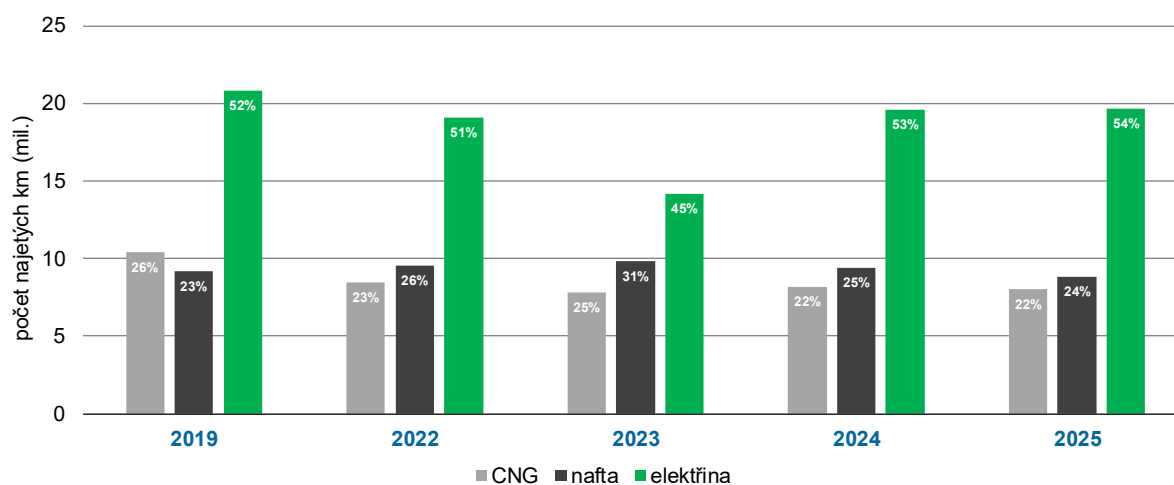
Obrázek 6.4 Počet vozidel MHD dle zdroje pohonu

Z hlediska hodnocení dopadů je však vhodnější pracovat s údaji o počtu najetých kilometrů vozového parku, jelikož tento přístup poskytuje realističtější obraz provozní intenzity než samotné složení vozového parku.

Nejvyšší dopravní výkony realizují tramvaje, které v roce 2025 najezdily přes 14 milionů km. Ačkoliv se jedná o nižší nájezd než v roce 2019, podíl na celku se zvýšil z 37 % na 39 %. U autobusů na CNG je patrný sestupný trend, kdy jejich roční nájezd klesl z 10,4 milionu km v roce 2019 na 8 milionů km v roce 2025. Dopravní výkony naftových autobusů a elektrických trolejbusů zůstávají napříč lety poměrně stabilní.

Obrázek 6.5 Počet najetých kilometrů dle typu vozidla

Dopravní výkon více než z poloviny zajišťují vozy s elektrickým zdrojem pohonu, tedy dle taxonomie EU bezemisní vozy. Zhruba čtvrtinu pak zajišťují naftové autobusy a zbylých 22 % CNG autobusy.

Obrázek 6.6 Počet najetých kilometrů dle zdroje pohonu

Ve vozovém parku DPMB představuje **lodní doprava** specifický segment, který kombinuje rekreační význam s ekologickým přístupem k mobilitě v chráněné oblasti Brněnské přehrady. DPMB zajišťuje vnitrozemskou vodní dopravu, která je pevnou součástí Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

Vozový park lodní dopravy čítá celkem 7 plavidel – pět moderních dvoupalubových lodí a dvě historická plavidla, která společnost udržuje jako technické dědictví. **Všechna plavidla jsou poháněna elektrickou energií, což zajišťuje zcela bezemisní provoz.** Tento přístup je v plném souladu s ochranou přírody v rekreační oblasti přehrady a přispívá k plnění environmentálních cílů společnosti v rámci ESG strategie.

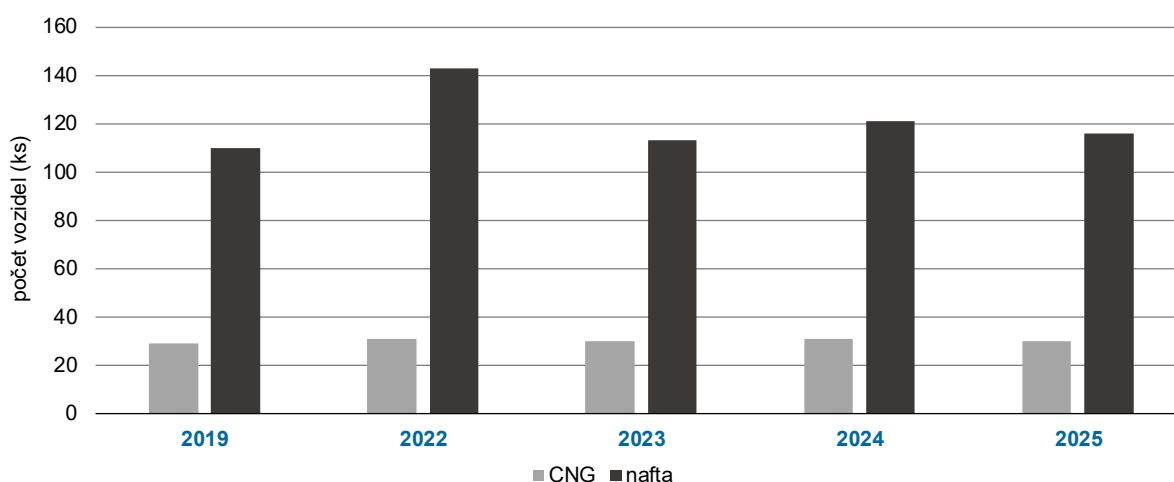
Vedle vozidel zajišťujících standardní výkony v rámci městské hromadné dopravy disponuje DPMB také vozovým parkem mimo MHD, který tvoří nezbytné technické a administrativní zázemí společnosti. Tato část flotily zahrnuje užitková a osobní vozidla, zájezdové autobusy či speciální vozy pro služby nad rámec závazku veřejné služby, jako je například Seniorbus. Kromě toho sem spadají také autobusy, které slouží pro případnou evakuaci jaderné elektrárny Dukovany a okolí.

Vozidla mimo MHD plní v DPMB několik důležitých funkcí:

- **Služba Seniorbus** – Jedná se o velmi populární službu podporovanou městem Brnem pro přepravu seniorů a držitelů průkazů ZTP. Poptávka po této službě dlouhodobě převyšuje kapacitu, proto je její rozšiřování o elektrické vozy významným krokem v ESG strategii.
- **Komerční a zájezdová doprava** – DPMB provozuje flotilu moderních zájezdových autobusů.
- **Krizová připravenost a evakuace** – Část autobusové flotily je určena k zajištění evakuace Jaderné elektrárny Dukovany a jejího okolí v případě mimořádných událostí.
- **Užitková a servisní vozidla** – Tato vozidla zajišťují nepřetržitou údržbu kolejových tratí, trolejového vedení a měníren. Strategickým cílem podniku je při obměně těchto vozidel upřednostňovat pohon na CNG, pokud je to s ohledem na technické parametry možné.

Složení vozového parku z hlediska paliva je v posledních letech stabilní. Počet vozů na CNG je ustálen kolem 30 kusů, zatímco naftových vozidel je zhruba čtyřikrát více. Ke změně došlo v roce 2024, kdy byly pořízeny 2 Seniorbusy na elektřinu, a v roce 2025 přibyly do vozového parku 2 benzínová vozidla. Tato vozidla nejsou zobrazena na grafu níže.

Obrázek 6.7 Vozový park mimo MHD



6.2.3 Emise skleníkových plynů

Scope 1

Přímé emise skleníkových plynů (Scope 1) zahrnují veškeré emise vznikající ze zdrojů přímo vlastněných nebo provozovaných DPMB. Výpočet byl proveden v souladu s požadavky ESRS a metodikou GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. Pro stanovení emisních faktorů spalování paliv v dopravních prostředcích a spalování zemního plynu v kotelnách byly využity *IPCC 2006 Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, Volume 2: Energy, Chapter 3 – Mobile Combustion*² a *Chapter 2 – Stationary Combustion*.³ Přepočet na ekvivalenty CO₂ byl proveden s využitím koeficientů globálního oteplovacího potenciálu (GWP) dle IPCC AR6 – 100letý horizont.⁴ Zvolený metodický přístup je v souladu jak s požadavky ESRS, tak i s požadavky GHG Protocol. Referenčním rokem je rok 2019.

Celkové přímé emise v roce 2025 dosáhly 21 752 t CO₂e. Dominantní složkou jsou dlouhodobě emise z plnicích CNG, které tvoří přibližně 56 % celkových emisí Scope 1 a odrážejí rozsah autobusové dopravy na stlačený zemní plyn. Emise z nafty představují nejmenší složku a vykazují v celém sledovaném období stabilní hodnoty bez výrazného trendu, což odpovídá stabilitě naftové části vozového parku popsané v předchozí kapitole. Emise ze spalování zemního plynu v kotelnách vykazují v období 2019-2025 klesající trend s poklesem přibližně o 20 %, který odráží postupnou optimalizaci spotřeby tepelné energie v provozních areálech DPMB.

Celkové emise Scope 1 v období 2019-2025 zachycuje tabulka níže.

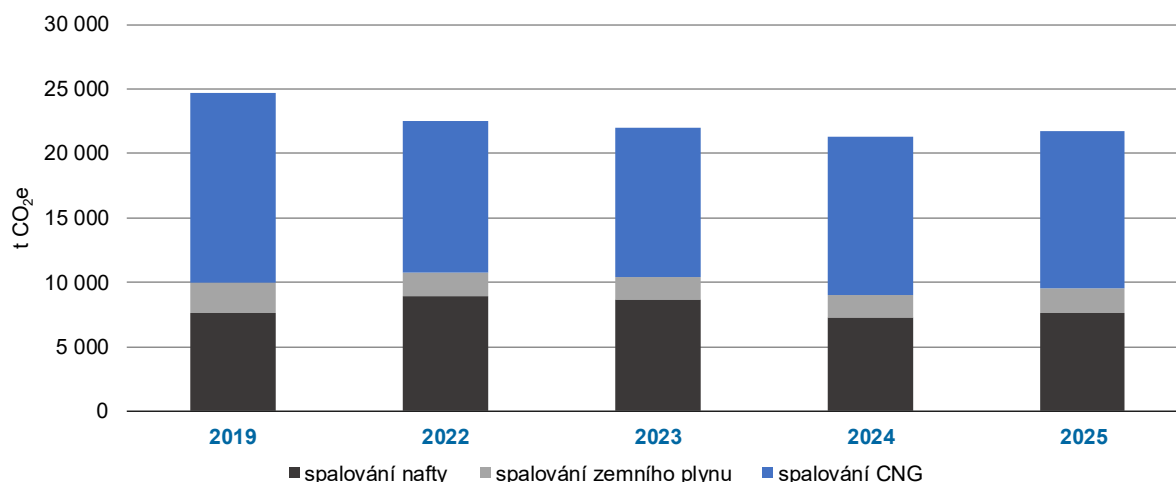
Tabulka 6.6 Celkové emise Scope 1

	emise CO ₂ e (t)				
	2019	2022	2023	2024	2025
spalování nafty	7 575,36	8 943,71	8 664,5	7 255	7 609,4
spalování zemního plynu	2 373,9	1 832,8	1 774,68	1 797,45	1 889,21
spalování CNG	14 756,38	11 750,62	11 550,88	12 278,53	12 253,48
celkem	24 705,64	22 527,13	21 990,06	21 330,98	21 752,09

² https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/pdf/2_Volume2/V2_3_Ch3_Mobile_Combustion.pdf

³ https://www.ipcc-nggip.iges.or.jp/public/2006gl/pdf/2_Volume2/V2_2_Ch2_Stationary_Combustion.pdf

⁴ [https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2024-08/Global-Warming-Potential-Values%20\(August%202024\).pdf](https://ghgprotocol.org/sites/default/files/2024-08/Global-Warming-Potential-Values%20(August%202024).pdf)

Obrázek 6.8 Vývoj emisí Scope 1

Scope 2

Nepřímé emise skleníkových plynů z nakoupené energie (Scope 2) zahrnují emise spojené s odběrem elektřiny a tepla. Výpočet byl proveden „location-based“ metodou v souladu s GHG Protocol. Pro elektřinu byl použit emisní faktor energetického mixu České republiky každoročně aktualizovaný Ministerstvem průmyslu a obchodu. Pro teplo byly využity emisní faktory přímo od dodavatele tepla, společnosti Teplárny Brno, a.s. Emise jsou vyjádřeny v tunách CO₂ v souladu se standardní metodikou pro výpočet emisí Scope 2.

Hlavní složkou Scope 2 jsou emise z odběru elektřiny, které tvoří dlouhodobě více než 90 % celkových emisí Scope 2. Emise z tepla jsou v porovnání s elektřinou zanedbatelné a pohybují se řádově v jednotkách tisíc tun CO₂ ročně. Celkové emise z elektřiny vykazují v období 2019-2025 klesající trend, a to i přes kolísavý vývoj spotřeby elektřiny popsany v kapitole 6.2.1. Tento pokles odráží především postupnou dekarbonizaci české energetické sítě, která se projevuje snižováním emisního faktoru energetického mixu ČR z 0,43 t CO₂/MWh v roce 2019 na 0,34 t CO₂/MWh v roce 2024.⁵ V roce 2025 dosahovaly vyprodukované emise z elektřiny hodnoty 20 107 t CO₂.

Pro výpočet emisí z tepla došlo v době vypracování Zprávy k extrapolování hodnot na základě dodaných emisních faktorů. V roce 2019 byla hodnota emisního faktoru 47,19 kg CO₂/GJ, v roce 2025 hodnota činila 47,78 kg CO₂/GJ. V roce 2025 bylo vyprodukováno 1 553 t CO₂ ze spotřeby tepla.

Do budoucna zvažuje DPMB přechod na tzv. „market-based“ metodu výpočtu emisí z elektřiny, která by umožnila odděleně zohlednit emisní charakteristiky elektřiny dodávané společnostmi Teplárny Brno a SAKO, jejíž součástí je i elektřina vyrobená z obnovitelných zdrojů a energetického využití odpadu.

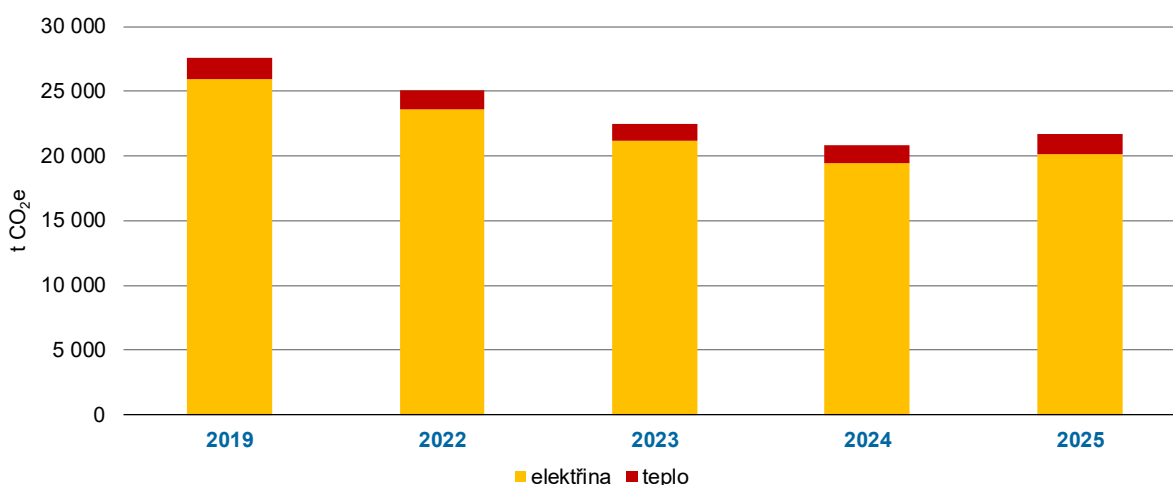
⁵ Pro rok 2025 nebyl emisní faktor elektřiny v době vyhotovení Zprávy známý.

Celkové emise Scope 2 v období 2019-2025 zachycuje tabulka níže.

Tabulka 6.7 Celkové emise Scope 2

	emise CO ₂ e (t)				
	2019	2022	2023	2024	2025
elektřina	25 962,67	23 558,03	21 190,79	19 436,51	20 106,71
teplo	1 643,06	1 544,91	1 300,76	1 410,59	1 553,03
celkem	27 605,73	25 102,94	22 491,55	20 847,11	21 659,75

Obrázek 6.9 Vývoj emisí Scope 2



Scope 3

Ostatní nepřímé emise skleníkových plynů (Scope 3) zahrnují emise vznikající v hodnotovém řetězci DPMB, které nejsou zahrnuty do Scope 1 a Scope 2. Výpočet Scope 3 je proveden pouze pro rok 2025, který představuje první rok vykazování těchto emisí. Relevantní kategorie Scope 3 byly identifikovány na základě odborné konzultace s vedoucím Odboru integrovaného systému řízení DPMB. Do výpočtu tak byly zahrnuty pouze ty kategorie, u nichž bylo možné zajistit dostatečnou datovou základnu a jejichž příspěvek k celkovým emisím byl vyhodnocen jako významný.

Kategorie, které nebyly do výpočtu zahrnuty, zahrnují mimo jiné služební cesty, dojížděku zaměstnanců a použití prodaných produktů. Tyto kategorie byly vyhodnoceny jako nevýznamné nebo nerelevantní s ohledem na charakter činnosti DPMB. Rozšiřování sledovaných kategorií Scope 3 je plánováno v rámci dalšího rozvoje systému vykazování emisí. Po prvním roce vykazování provede DPMB přezkum významnosti jednotlivých zahrnutých kategorií na základě jejich skutečného příspěvku k celkovým emisím Scope 3. Výsledky tohoto přezkumu budou podkladem pro úpravu rozsahu sledovaných kategorií v následujících letech – kategorie vyhodnocené jako zanedbatelné mohou být z výpočtu vypuštěny, naopak dosud nezahrnuté kategorie mohou být do sledování přidány.

Do výpočtu byly zahrnuty následující kategorie:

- **Kategorie 1 – Nakoupené zboží a služby** zahrnuje emise spojené s pořízením materiálu, paliv a dalších vstupů do spotřeby. Výpočet byl proveden „spend-based“⁶ metodou.
- **Kategorie 2 – Kapitálové statky** zahrnuje emise spojené s pořízením dlouhodobého majetku. Výpočet byl proveden „spend-based“ metodou. S ohledem na různorodost kapitálových výdajů je přesnost této kategorie nižší než u ostatních. DPMB tuto kategorii identifikuje jako oblast pro zpřesnění metodiky v dalších letech.
- **Kategorie 4 – Doprava a distribuce (upstream)** zahrnuje emise spojené s přepravou nakupovaného zboží a materiálu k DPMB. Výpočet byl proveden „spend-based“ metodou.
- **Kategorie 5 – Odpad vznikající při provozu** zahrnuje emise spojené s nakládáním s odpadem produkovaným při provozu a údržbě vozového parku a infrastruktury. Výpočet byl proveden „activity-based“⁷ metodou na základě evidence odpadů DPMB členěné dle kódu odpadu, názvu, množství v tunách a smluvního odběratele. V případech, kdy způsob finálního zpracování nebyl jednoznačně určitelný, byly aplikovány emisní faktory pro dopravu odpadu do místa dalšího zpracování. Zpřesnění na základě údajů o finálním způsobu zpracování odpadu od smluvních odběratelů představuje směr pro další rozvoj metodiky v následujících letech.
- **Kategorie 13 – Pronajatý majetek (downstream)** zahrnuje emise spojené se spotřebou energie v prostorách pronajatých třetím stranám v majetku DPMB. Výpočet byl proveden „activity-based“ metodou na základě dat o spotřebě elektřiny, zemního plynu a tepla. Pro přepočet na emise byly využity stejné emisní faktory jako u Scope 1 a Scope 2. Tím byla zajištěna metodická konzistentnost napříč celým výpočtem uhlíkové stopy.

Celkové emise Scope 3 v roce 2025 dosáhly 27 064 tCO₂e. Přehled emisí dle jednotlivých kategorií zachycuje tabulka níže.

⁶ „Spend-based“ výpočet byl aplikován u kategorií 1, 2 a 4. Jako emisní faktory byla využita databáze [U.S. EPA Emission Factors Hub](#). Finanční hodnoty byly převedeny průměrným kurzem České národní banky u korun na dolary. Pomocí koeficientu deflace odvozeného ze statistik [Consumer Price Index \(CPI\)](#) sledovaného U.S. Bureau of Labor Statistics byly hodnoty přepočteny na cenovou úroveň roku 2022, která odpovídá roku platnosti použitých emisních faktorů.

⁷ Primárním zdrojem emisních faktorů pro kategorii 5 jsou [UK Department for Energy Security and Net Zero \(DESNZ\): Greenhouse Gas Reporting: Conversion Factors 2025](#), pro odpady neuvedené v této metodice byla využita databáze U.S. EPA Emission Factors Hub 2025.

Tabulka 6.8 Celkové emise Scope 3 za rok 2025

kategorie Scope 3 za rok 2025	emise CO ₂ e (t)
Kategorie 1 - Nakoupené zboží a služby	2 666,81
Kategorie 2 - Kapitálové statky	23 605,79
Kategorie 4 - Doprava a distribuce (upstream)	6,35
Kategorie 5 - Odpad vznikající při provozu	637,76
Kategorie 13 - Pronajatý majetek (downstream)	147,04
celkem	27 063,75

Shrnutí

Celkové emise skleníkových plynů DPMB dosáhly v roce 2025 hodnoty **70 476 tCO₂e**. Největší podíl tvoří emise Scope 3, které představují 38,4 % celkových emisí a dosahují hodnoty **27 064 t CO₂e**. Scope 1 a Scope 2 jsou zastoupeny přibližně rovnoměrně – přímé emise Scope 1 dosahují **21 752 t CO₂e** (30,9 %) a nepřímé emise z nakoupené energie Scope 2 činí **21 660 t CO₂e** (30,7 %).

Dominantní složku přímých emisí Scope 1 tvoří ze zemního plynu pro CNG, které tvoří přibližně 56 % celkového Scope 1 a odrážejí rozsah autobusové dopravy na stlačený zemní plyn. Zbývající část přímých emisí pochází ze spalování nafty napříč vozovým parkem a ze spalování zemního plynu v kotelnách provozních areálů. Emise z kotelen přitom vykazují v období 2019-2025 klesající trend s poklesem přibližně o 20 %, což svědčí o postupné optimalizaci spotřeby tepelné energie v areálech DPMB.

V rámci Scope 2 tvoří drtivou většinu emisí odběr elektřiny, který se podílí více než 90 % na celkových emisích tohoto Scope. Přestože absolutní spotřeba elektřiny v čase kolísá v závislosti na modernizaci vozového parku a klimatických podmínkách, celkové emise z elektřiny vykazují klesající trend. Ten je tažen především postupnou dekarbonizací české energetické sítě, díky čemuž emisní faktor mezi lety 2019-2025 klesl přibližně o 21 %.

Emise Scope 3 jsou v roce 2025 vykazovány poprvé a zahrnují pět kategorií pokrývajících hodnotový řetězec DPMB od nakoupených vstupů přes odpad až po energie spotřebované v pronajatých prostorách. Jejich podíl přibližně 38 % na celkových emisích odráží dopady mimo přímý provoz vozidel. S rozšiřováním sledovaných kategorií Scope 3 v následujících letech lze očekávat, že tento podíl bude dále upřesňován.

Přehled emisí dle jednotlivých Scope zachycuje následující tabulka.

Tabulka 6.9 Emise skleníkových plynů všech kategorií Scope za rok 2025

kategorie	emise CO ₂ e (t)	podíl
Scope 1	21 752,09	30,86%
Scope 2	21 659,75	30,73%
Scope 3	27 063,75	38,40%
celkem	70 475,59	100%

DPMB nemá pro rok 2025 stanovené konkrétní číselné cíle pro redukci emisí, jeho úsilí v této oblasti však směřuje k naplnění Strategie 2026-2030, která definuje úkoly jako rozvoj bezemisní dopravy a modernizaci vozového parku.

6.3 VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ

Dopravní podnik města Brna si uvědomuje rostoucí význam odpovědného hospodaření s vodními zdroji, které jsou nezbytné pro zajištění provozních činností, údržbu vozového parku i péči o městskou infrastrukturu. V souladu se zavedeným systémem environmentálního managementu dle normy ISO 14001 společnost usiluje o minimalizaci dopadů na vodní ekosystémy a efektivní využívání vody v rámci celého životního cyklu svých aktiv. Kromě toho má podnik vnitřní směrnici „Vodní hospodářství“, která vychází z normy ISO 9001 definující systém managementu kvality.

DPMB jedná v plném souladu s platnými právními předpisy ČR v oblasti nakládání s vodou, zejména zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách, nařízením vlády č. 401/2015 Sb. a č. 57/2016 Sb. o přípustném znečištění vod, vyhláškou č. 428/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích nebo vyhláškou č. 328/2018 Sb. o postupu pro určování znečištění odpadních vod, provádění odečtů množství znečištění a měření objemu vypouštěných odpadních vod do vod povrchových. V souladu s těmito právními předpisy DPMB provádí pravidelné rozborů odpadních vod a postupuje v souladu s jejich výsledky.

Dlouhodobá strategie DPMB v oblasti vodního hospodářství vychází z principů trvalé udržitelnosti a reakce na probíhající klimatickou změnu. Mezi hlavní priority patří:

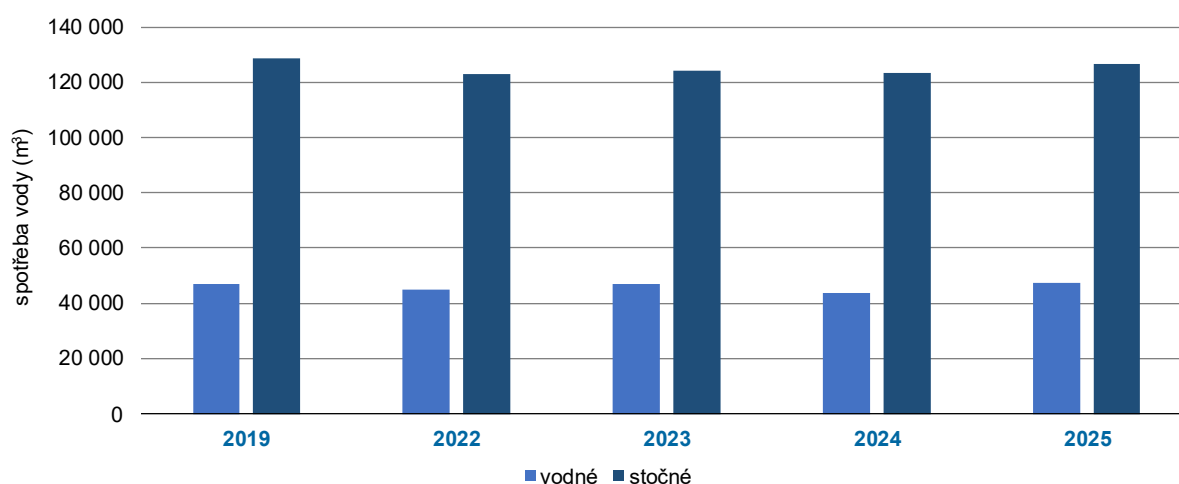
- **Efektivní využívání vody:** optimalizace spotřeby při technologických procesech, jako je mytí vozidel a údržba infrastruktury.
- **Ochrana jakosti vod:** zajištění vysokého standardu čištění odpadních vod před jejich vypouštěním do kanalizační sítě nebo recipientů.
- **Adaptační opatření:** implementace systémů pro zadržování a opětovné využívání dešťových vod v areálech společnosti.

Společnost pro rok 2025 nestanovila konkrétní kvantitativní cíle pro snižování spotřeby vody. Úsilí v této oblasti se zaměřuje na realizaci strategických projektů, jako je výstavba retenčních nádrží a zavádění recyklace vody, které jsou popsány v dekarbonizační strategii.

V posledních letech zaznamenává DPMB trend zvyšující se spotřeby vody, který je přímou odpovědí na klimatickou změnu a snahu o zlepšení mikroklimatu v Brně. Klíčovým faktorem je rozšiřování tzv. „**zelených kolejí**“ (zatravněných tramvajových pásů), které vyžadují pravidelnou závlivu pro zachování své ekologické a estetické funkce. DPMB na tento vývoj reaguje zaváděním inteligentních systémů zavlažování, které optimalizují dávkování vody, čímž předcházejí plýtvání. Celková spotřeba vody na zelené koleje činí zhruba 17 % celkové spotřeby vody DPMB.

100 % celkové spotřeby vody DPMB probíhá v oblastech, které nejsou klasifikovány jako oblasti s vysokým vodním stresem.

Obrázek 6.10 Trend vývoje spotřeby vody



Odpovědný přístup k ochraně životního prostředí je stvrzen **pravidelným monitoringem a rozborů odpadních vod**. Tyto kontroly probíhají systémově ve všech hlavních provozovnách společnosti: Husovice, Komín, Medlánky, Pisárky a Slatina. Cílem rozborů je včasná detekce případné kontaminace (např. olejovými látkami z údržby vozidel) a zajištění souladu s kanalizačním řádem města Brna. Pro odvod a likvidaci splaškových i technologických odpadních vod DPMB dlouhodobě spolupracuje se společností Brněnské vodárny a kanalizace, a.s., která dopravnímu podniku zajišťuje několik čističek odpadních vod.

Při technických procesech údržby a čištění vozového parku DPMB aktivně přechází na používání moderních látek, které minimalizují rizika spojená s kontaminací odpadních vod. Příkladem je využívání čistícího prostředku na barvy **E2C – Easy 2 Clean**. Tento přípravek představuje pro vodní hospodářství podniku významný environmentální přínos:

- směs je klasifikována jako snadno biologicky odbouratelná, což výrazně usnadňuje proces čištění odpadních vod ve vozovnách a snižuje zátěž pro ČOV,
- přípravek není klasifikovaný jako nebezpečný pro životní prostředí a nevykazuje toxicitu pro vodní živočichy,

- složení výrobků neobsahuje látky narušující endokrinní systém, což zajišťuje vysokou úroveň ochrany recipientů, do kterých jsou vyčištěné vody vypouštěny.

DPMB při nakládání s tímto prostředkem uplatňuje přísné interní postupy pro omezení expozice životního prostředí. Navzdory jeho nízké nebezpečnosti jsou pracovníci instruováni k takovému zacházení, které zabraňuje přímému úniku koncentrátu do kanalizace, povrchových či podzemních vod nebo půdy.

DPMB plánuje do budoucna vystavět vlastní **infrastrukturu pro zachytávání srážkových vod**. V lokalitě Slatině je během následujících let plánována výstavba retenčních nádrží na zachytávání vody, která bude následně využívána k technologickým účelům nebo zálivce. V lokalitě Komín se v delším časovém horizontu počítá s realizací obdobného systému pro sběr dešťové vody.

Tyto kroky směřují k naplnění environmentálního pilíře ESG strategie a demonstrují transparentní přístup DPMB k hospodaření s přírodními zdroji v souladu s nejlepší mezinárodní praxí.

V souladu s přechodným ustanovením ESRS 1 (Dodatek C) a ESRS E3-5 uvádí společnost finanční účinky rizik souvisejících s hospodařením s vodou pro první rok reportingu pouze v kvalitativní formě, neboť kvantitativní ocenění v současné fázi implementace ESG procesů není proveditelné.

6.4 VYUŽÍVÁNÍ ZDROJŮ A OBĚHOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Oběhové hospodářství je pro DPMB prioritní oblastí a má rozvinutou strategii pro udržitelné využívání zdrojů, minimalizaci produkce odpadů a prodlužování životního cyklu svých aktiv. V souladu s vnitropodnikovou strategií a certifikovaným systémem environmentálního managementu společnost integruje principy oběhového hospodářství do procesů údržby vozového parku, modernizace infrastruktury i každodenního provozu. DPMB pro rok 2025 nestanovil konkrétní kvantitativní cíle pro oblast oběhového hospodářství. Společnost se aktuálně zaměřuje na naplnění Strategie 2026–2030.

V oblasti oběhového hospodářství DPMB dodržuje zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech, vyhlášku č. 273/2021 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady či vyhlášku o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů.

Základním rámcem pro tuto oblast je vnitřní směrnice „**Odpadové hospodářství**“, která stanovuje závazné postupy pro všechny zaměstnance a externí partnery. DPMB důsledně uplatňuje zákonnou **hierarchii nakládání s odpady** v tomto pořadí priorit:

- předcházení vzniku odpadů: omezování množství a nebezpečných vlastností odpadů již ve fázi nákupu a návrhu technologií,
- opětovné použití: prodlužování životního cyklu dílů a materiálů,
- recyklace: materiálové využití odpadů jako druhotných surovin,

- energetické využití: využití energetického obsahu odpadu v případech, kdy není možná recyklace,
- odstranění: trvalé a řízené uložení na skládky jako poslední možnost.

V případech, kdy není možné u vyprodukovaného odpadu zajistit jeho opětovné použití nebo materiálovou recyklaci, přistupuje společnost ke čtvrtému stupni odpadové hierarchie, který je realizován ve spolupráci se sesterskou společností SAKO Brno, a.s. Tato společnost provozuje **ZEVO (zařízení na energetické využití odpadu)**. Zařízení umožňuje transformovat odpady, které by jinak skončily bez užitku na skládkách, na využitelné formy energie (teplo a elektřina), které následně slouží potřebám obyvatel města Brna.

Pro zajištění maximální efektivity soustředování a následné přepravy odpadů využívá DPMB systém **Centralizovaných odpadových hospodářství (COH)**. Tato pracoviště jsou zřízena ve velkých areálech společnosti:

- vozovna Pisárky,
- vozovna Medlánky,
- vozovna Slatina.

Střediska umožňují systémové třídění odpadů podle druhů a kategorií (ostatní a nebezpečné), čímž se vytvářejí předpoklady pro jejich další účelné využití. Specifickou roli hraje COH Medlánky, které jako jediné může se souhlasem odpadového hospodáře přijímat i odpady kapalně či pastózní konzistence.

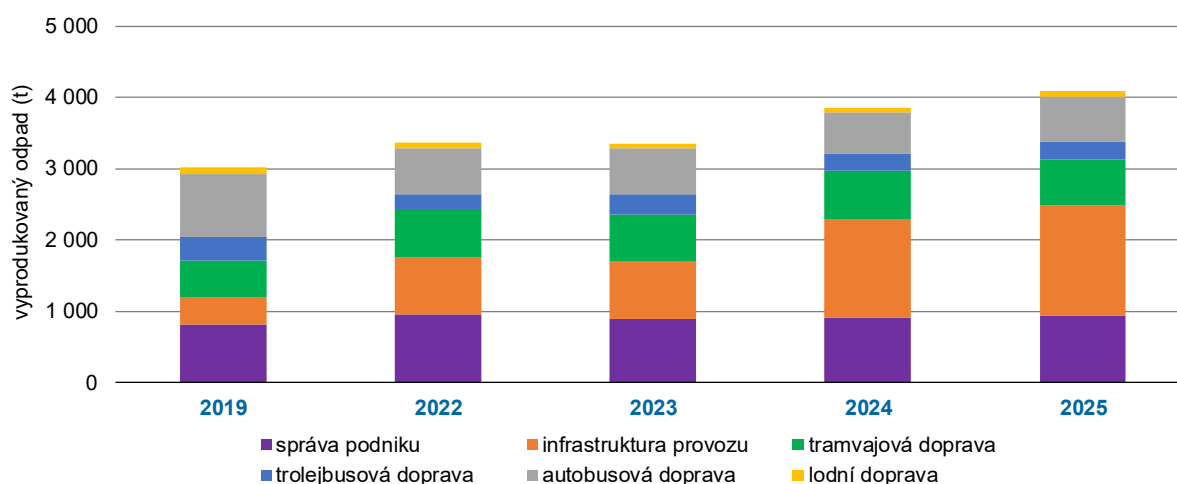
Významným prvkem oběhového hospodářství v DPMB je strategie prodlužování životního cyklu vozidel. Dopravní podnik není pouze provozovatelem dopravy, ale má i rozsáhlé opravárenské a servisní zázemí. Podnik využívá své ústřední dílny k tomu, aby vozidla efektivně sestavoval z dodaných komponent a mohl lépe řídit technický stav a životnost flotil.

Firma je taktéž držitelem **certifikátu „Zelená firma“**, čímž deklaruje svůj aktivní přístup k ekologické likvidaci vysloužilých elektrozařízení. Tento program umožňuje zaměstnancům podniku legálně a bezplatně odkládat elektroodpad z jejich vlastních domácností do speciálně určených sběrných boxů, čímž výrazně přispívají k ochraně životního prostředí, přírodních zdrojů a zdraví člověka.

Pro efektivní odpadové hospodářství je důležitá přesná **evidence veškeré produkce odpadů**. V souladu s výše zmíněnou směrnicí je každé středisko, které je původcem odpadu, povinno vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s nimi. Data z této evidence slouží jako podklad pro plnění povinností společnosti ve vnějších vztazích, zejména pro zákonné **„Hlášení o produkci a nakládání s odpady“** podávané orgánům státní správy. V evidenčních listech DPMB jsou důsledně zaznamenány všechny potřebné údaje, včetně původu odpadu, názvu odpadu, kategorií a kódů, množství a způsobu nakládání. Tento systém umožňuje DPMB efektivně monitorovat bilanci vyprodukovaných odpadů podle jejich původu a poskytuje nezbytná data pro neustálé zlepšování procesů v rámci oběhového hospodářství.

DPMB produkuje různé druhy odpadů, kategorizovat je lze následovně:

- **kovy a technické komponenty** – prioritou je materiálové využití a recyklace (železo a ocel, měď, bronz, mosaz, hliník, kabely, autovraky),
- **nebezpečné chemické látky a provozní kapaliny** – odpady vykazující nebezpečné vlastnosti, jako např. hořlavost či toxicitu (laboratorní chemikálie, odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla, odpad z odstraňování barev a laků obsahující organická rozpouštědla, nechlorované minerální motorové a převodové oleje, olejové filtry, nemrznoucí kapaliny obsahující nebezpečné látky...),
- **odpady z odlučovacích a čistírenských systémů** – specifické kapalně nebo pastózní odpady (kaly ze septiků a žump, lapáků nečistot a odlučovačů oleje),
- **tříděný a komunální odpad** – běžné složky odpadu (papír a lepenka, plasty, směsný komunální odpad),
- **organický, objemný a ostatní odpad** – biologicky rozložitelný odpad, směs tuků a olejů, vosky a tuky, dřevo, objemný odpad.

Obrázek 6.11 Balance vyprodukovaných odpadů dle původu**Tabulka 6.10** Množství vyprodukovaného odpadu dle středisek

střediska	vyprodukovaný odpad (t)				
	2019	2022	2023	2024	2025
správa podniku	811,84	961,61	895,37	915,54	940,84
infrastruktura provozu	377,83	792,55	809,13	1 373,68	1 539,72
tramvajová doprava	516,48	666,02	646,54	686,74	648,28
trolejbusová doprava	337,28	225,39	284,56	232,42	245,65
autobusová doprava	882,73	647,00	644,06	574,83	640,76
lodní doprava	97,84	74,11	75,39	77,36	73,58
celkem	3 023,98	3 366,68	3 355,04	3 860,57	4 088,83

V souladu s přechodným ustanovením ESRS E5-6 podnik v prvním roce vykazování neuvádí finanční účinky významných rizik a příležitostí spojených s využíváním zdrojů, neboť proces jejich peněžního ocenění je v počáteční fázi implementace.

7 S – LIDÉ A SPOLEČNOST

Sociální pilíř představuje ve Strategii 2026–2030 jeden ze základních předpokladů dlouhodobé stability a provozní udržitelnosti DPMB. Podnik si uvědomuje, že kvalita poskytované veřejné služby je přímo závislá na stabilitě a profesionalitě vlastní pracovní síly, konstruktivních vztazích s dotčenými komunitami a důvěře cestující veřejnosti.

Strategie proto systematicky pracuje s cíli, které mají přímý sociální rozměr. Mezi prioritní oblasti patří stabilizace zaměstnanců v situaci napjatého trhu práce, posílení náborových aktivit, rozvoj odborného vzdělávání a modernizace personálních procesů. Součástí těchto opatření je postupná digitalizace interních procesů včetně personální agendy, zakotvená ve Strategii 2026-2030, jejímž cílem je zvýšit efektivitu, transparentnost a dostupnost procesů pro zaměstnance i management. Postupné zavádění digitálních nástrojů, včetně podpory automatizace a prvků umělé inteligence v oblasti náboru a vzdělávání, přispěje ke snížení administrativní zátěže a ke zkvalitnění řízení lidských zdrojů.

Sociální oblast je v rámci strategie chápána jako integrovaný celek zahrnující zaměstnance, cestující i širší komunitu. Naplňování stanovených cílů v této oblasti je předpokladem pro dlouhodobé zajištění kvalitní a bezpečné veřejné dopravy ve městě Brně.

Je potřeba upozornit, že v ostatních částech dokumentu je jako referenční rok použit rok 2019. V sociální oblasti je však jako výchozí srovnávací období stanoven rok 2020. Důvodem je dostupnost a úplnost relevantních personálních dat – od roku 2020 jsou ukazatele v oblasti zaměstnanosti, odměňování a dalších sociálních aspektů evidovány v ucelené a metodicky jednotné podobě umožňující jejich spolehlivé meziroční porovnání.

V souladu s výsledky hodnocení dvojí významnosti není v této Zprávě vykazována kategorie S2 – Pracovníci v hodnotovém řetězci. Mapování hodnotového řetězce DPMB z pohledu pracovních podmínek u dodavatelů a subdodavatelů je v počáteční fázi rozvoje. DPMB identifikuje tuto oblast jako námět pro postupné rozšiřování rozsahu vykazování v následujících letech v souladu s rozvojem systému řízení dodavatelských vztahů.

7.1 VLASTNÍ PRACOVNÍ SÍLA

DPMB považuje vlastní pracovní sílu za zásadní předpoklad zajištění bezpečné, spolehlivé a kvalitní městské hromadné dopravy. Stabilita, odbornost a dlouhodobá udržitelnost zaměstnanosti jsou integrální součástí obchodního modelu podniku i jeho Strategie 2026-2030. Strategické cíle v oblasti lidských zdrojů se zaměřují zejména na stabilizaci nejvýznamnějších profesí, rozvoj odborných i manažerských kompetencí, systematickou prevenci pracovních rizik a podporu otevřeného sociálního dialogu.

7.1.1 Charakteristika zaměstnanců podniku a míra rozmanitosti

K 31. 12. 2025 zaměstnával Dopravní podnik města Brna celkem 2 436 zaměstnanců. Oproti roku 2020, kdy podnik evidoval 2 579 zaměstnanců, došlo k poklesu celkového stavu, přičemž

v posledních dvou letech je patrná stabilizace personální kapacity. Všichni zaměstnanci mají nárok na sociální ochranu v souladu s platnou legislativou, včetně ochrany v případě nemoci, pracovního úrazu, rodičovské dovolené, nezaměstnanosti a odchodu do důchodu.

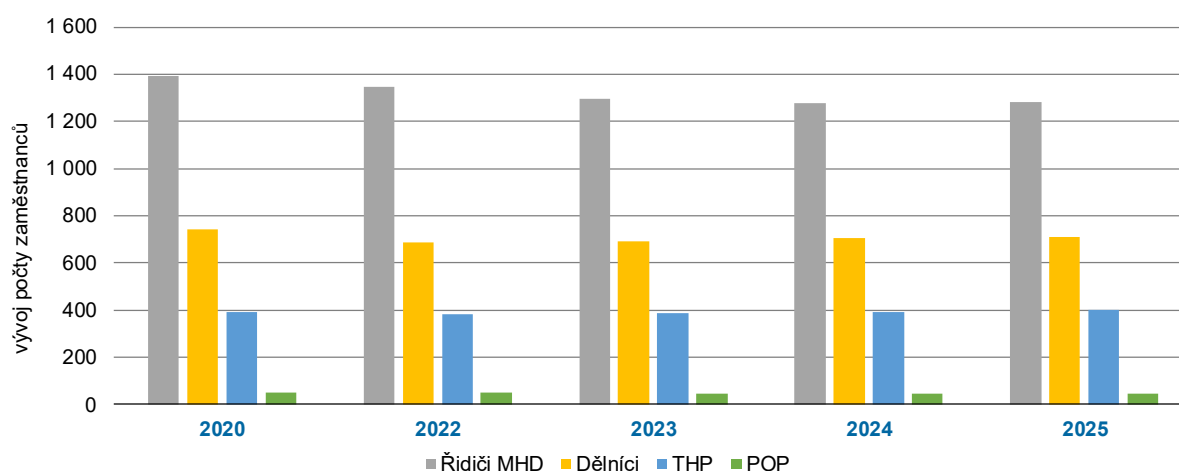
Struktura podle profesních kategorií

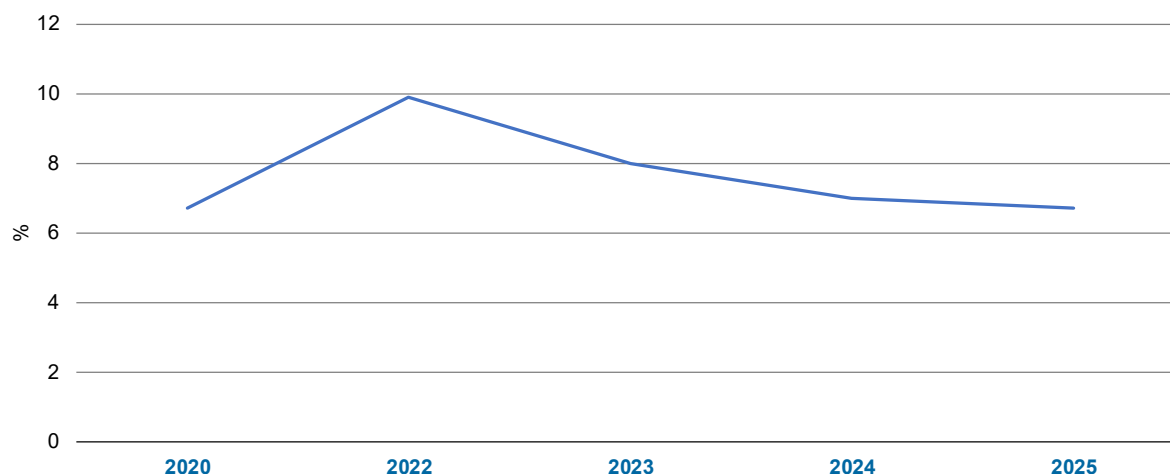
Největší skupinu zaměstnanců dlouhodobě tvoří řidiči MHD. V roce 2025 činil jejich počet 1 284 osob, což představuje přibližně 53 % celkového počtu zaměstnanců. Druhou nejpočetnější skupinou jsou dělnické profese s podílem přibližně 29 %. Technicko-hospodářští pracovníci (THP) tvoří 400 zaměstnanců (přibližně 16 %) a pomocný obslužný personál (POP) 43 zaměstnanců (přibližně 2 %). Z dlouhodobého pohledu je patrný mírný pokles počtu řidičů oproti roku 2020, zatímco v kategoriích THP a dělnických profesí dochází v posledních letech k mírnému nárůstu či stabilizaci.

Tabulka 7.1 Dělení zaměstnanců dle typu zaměstnání

kategorie	počty zaměstnanců				
	2020	2022	2023	2024	2025
Řidiči MHD	1 392	1 348	1 294	1 275	1 284
Dělníci	744	688	693	705	709
THP	393	380	384	393	400
POP	50	47	45	43	43
celkem	2 579	2 463	2 416	2 416	2 436

Obrázek 7.1 Počty zaměstnanců v jednotlivých letech



Obrázek 7.2 Fluktuace v letech

Věková a genderová struktura

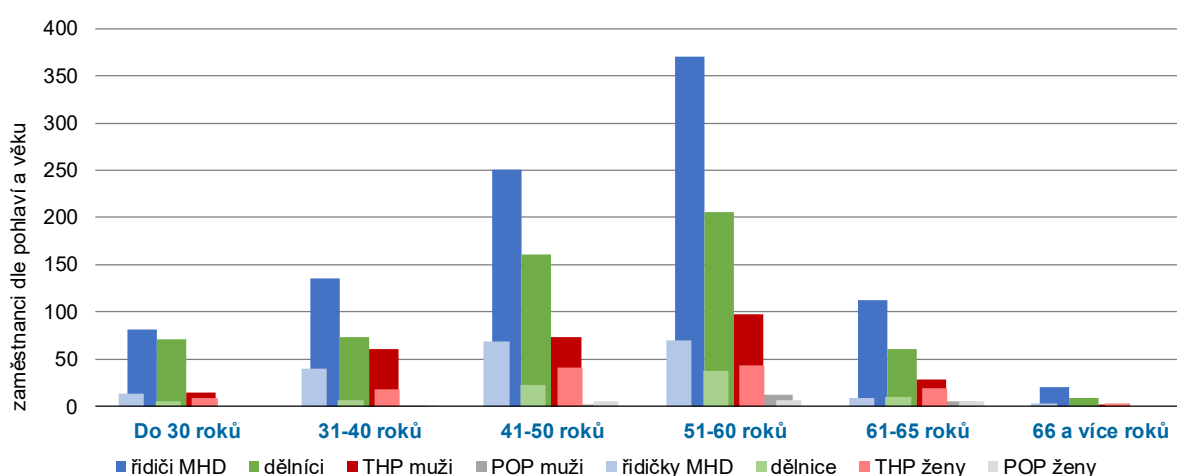
Následující analýza věkové a genderové struktury vychází z dat zaměstnanců na hlavní pracovní poměr, kteří ke dni 31.12.2025 čítali 2 291 osob.

Věková struktura zaměstnanců ukazuje, že podnik má relativně silné zastoupení ve středních a vyšších věkových kategoriích. Nejpočetnější skupinou jsou zaměstnanci ve věku 51-60 let (844 osob), následovaní skupinou 41-50 (626 osob) a 31-40 let (337 osob). Zaměstnanci mladší 30 let tvoří 195 osob, věková skupina 61-65 let zahrnuje 251 osob a zaměstnanci starší 66 let jsou zastoupeni v počtu 38 osob. Tato struktura představuje strategickou výzvu z hlediska budoucí generační obměny, nábory a systematického předávání odborných zkušeností.

Z hlediska genderového složení tvoří muži 1 849 (přibližně 81 %) a ženy 442 osob (zbylých přibližně 19 %). Genderová struktura je výrazně ovlivněna charakterem hlavních profesních kategorií – v oblasti řidičů MHD je evidováno 971 mužů a 205 žen, v dělnických profesích 581 mužů a 83 žen. Vyšší zastoupení žen je patrné v kategorii THP (134 žen oproti 276 mužům) a v pomocném obslužném personálu (20 žen oproti 21 mužům). Rozložení zaměstnanců podle pohlaví odráží specifika technicky a provozně orientovaného podniku veřejné dopravy a současně představuje oblast potenciálního rozvoje z hlediska podpory diversity a nábory žen do technických a provozních profesí.

Tabulka 7.2 Dělení zaměstnanců dle věku a pohlaví v roce 2025

věková skupina	Řidiči MHD		Dělníci		THP		POP	
	Muži	Ženy	Muži	Ženy	Muži	Ženy	Muži	Ženy
Do 30 roků	81	14	71	5	15	9	0	0
31-40 roků	136	40	73	7	61	18	1	1
41-50 roků	251	69	161	23	73	41	2	6
51-60 roků	370	70	206	38	97	44	12	7
61-65 roků	112	9	61	10	28	19	6	6
66 a více roků	21	3	9	0	2	3	0	0
celkem	971	205	581	83	276	134	21	20

Obrázek 7.3 Zaměstnanci dle kategorií, věku a pohlaví v roce 2025

Zaměstnanci se zdravotním postižením

K 31. 12. 2025 evidoval podnik 84 zaměstnanců se zdravotním postižením, což představuje 3,4 % z celkového počtu zaměstnanců. Oproti roku 2022, kdy podíl činil 4,1 % (101 osob), došlo k mírnému poklesu absolutního počtu i procentuálního zastoupení. Podnik dlouhodobě naplňuje zákonné povinnosti v oblasti zaměstnávání osob se zdravotním postižením a podporuje jejich pracovní integraci v rámci vhodných pracovních pozic.

Tabulka 7.3 Podíl zaměstnanců ZTP

	2020	2022	2023	2024	2025
celkem zaměstnanců	2 579	2 463	2 416	2 416	2 436
zaměstnanci se zdravotním postižením	74	101	90	86	84
procentuální podíl	2,9	4,1	3,7	3,6	3,4

7.1.2 Sociální dialog

Sociální dialog je v DPMB realizován prostřednictvím aktivní spolupráce s odborovými organizacemi. Zástupci odborů se pravidelně setkávají s generálním ředitelem podniku, a to minimálně jednou za čtvrtletí, případně dle potřeby častěji. Předmětem jednání jsou zejména otázky pracovních podmínek, odměňování a kolektivních smluv. Z jednání jsou pořizovány zápisy, které jsou dostupné zaměstnancům (např. na nástěnkách).

Výsledkem kolektivního vyjednávání jsou kolektivní smlouvy upravující mzdové a pracovní podmínky zaměstnanců. Jejich platnost se liší – některé pokrývají jedno, jiné více kalendářních let a jsou doplňovány dodatky. Na základě kolektivního vyjednávání došlo v minulých obdobích k úpravám tarifních mezd a systému odměňování řidičů, včetně stabilizace hodinové mzdy a navýšení mzdových složek.

Mechanismy pro vyjadřování obav a nápravu

Společnost vytváří zaměstnancům prostor pro sdílení podnětů a připomínek prostřednictvím interních komunikačních kanálů a řízených procesů zpětné vazby. Součástí širšího přístupu je také rozvoj systémů sběru zpětné vazby a transparentní komunikace výsledků.

Stížnosti zaměstnanců jsou primárně řešeny na úrovni vedoucího odboru. Pokud nedojde k vyřešení, je možné postupovat prostřednictvím odborové organizace a následně k podnikovému ombudsmanovi, který slouží jako nezávislý interní mechanismus pro řešení podnětů.

Interně je k dispozici aplikace „Závady a připomínky“ umožňující zaměstnancům hlásit provozní nedostatky, intranetový nástroj pro podávání stížností a specifické výkazy provozních závad pro řidiče. Tyto mechanismy přispívají k identifikaci rizik, prevenci incidentů a zlepšování pracovních podmínek.

7.1.3 Odborná příprava a rozvoj dovedností

Rozvoj zaměstnanců je koordinován prostřednictvím specializovaného oddělení vzdělávání. Podnik realizuje povinná i rozvojová školení, sleduje možnosti financování vzdělávání z externích zdrojů a umožňuje individuální rozvojové programy podle potřeb konkrétní pracovní pozice.

Součástí vzdělávacích aktivit jsou specializovaná školení řidičů zaměřená na komunikaci s osobami se zdravotním postižením a dalšími znevýhodněnými skupinami cestujících. Vedoucí pracovníci absolvují školení zaměřená na manažerské a komunikační dovednosti a pro nově jmenované vedoucí jsou organizována školení na míru.

Oblast vzdělávání a rozvoje zaměstnanců je komplexně a detailně zpracována v kapitole 8.2.1, včetně vymezení cílových skupin, jednotlivých etap vzdělávacího procesu a používaných nástrojů.

7.1.4 Zdraví a bezpečnost

DPMB má zavedeny interní směrnice upravující oblast pracovněprávních vztahů, bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP) a prevenci pracovních úrazů. Oblast BOZP je řízena specializovaným útvarem, který metodicky řídí bezpečnost práce, monitoruje pracovní úrazy, provádí školení zaměstnanců a vyhodnocuje rizika s návrhem preventivních opatření. Prevence rizik je vnímána nejen jako zákonná povinnost, ale jako nástroj minimalizace negativních dopadů na zaměstnance, zejména v provozních profesích s vyšší mírou odpovědnosti a expozice rizikům silničního provozu.

DPMB dlouhodobě sleduje vývoj pracovní úrazovosti jako jeden z ukazatelů řízení bezpečnosti práce. Vývoj pracovních úrazů v období 2020-2025 potvrzuje postupnou stabilizaci a zlepšování bezpečnostních ukazatelů. Počet registrovaných pracovních úrazů se oproti roku 2020 snížil z 71 na 51 v roce 2025 a současně klesla četnost pracovních úrazů z 2,8 % na 1 % (vztaženo k celkovému počtu zaměstnanců). Ve sledovaném období nebyl zaznamenán žádný smrtelný pracovní úraz. Pozitivním trendem je rovněž pokles závažných úrazů vyžadujících delší hospitalizaci, které se v posledních dvou letech nevyskytly. Dlouhodobě klesá také počet pracovníků nepřítomných z důvodu pracovního úrazu i celkový počet prostonaných dnů, což nasvědčuje účinnosti preventivních opatření a systematického řízení rizik.

Celkově vývoj úrazovosti v období 2020-2025 vykazuje stabilizační až zlepšující trend, zejména v oblasti četnosti a závažnosti pracovních úrazů. Vzhledem k provozní povaze podniku zůstává řízení BOZP trvalou prioritou. Dlouhodobým cílem je prevence úrazů, systematické vyhodnocování rizikových situací a posilování bezpečnostní kultury napříč organizací.

Tabulka 7.4 Přehled vývoje úrazovosti

	úrazovost				
	2020	2022	2023	2024	2025
Průměrný přepočtený počet pracovníků	2 579	2 463	2 416	2 415	2 425
z toho žen	423	417	412	422	435
Počet registrovaných pracovních úrazů:	71	56	57	54	57
- žen	18	17	12	11	20
- smrtelné	0	0	0	0	0
- s hospitalizací nad 5 kalendářních dnů	1	1	1	0	0
- s hospitalizací pod 5 kalendářních dnů	3	0	2	2	1
Prostonané kalendářní dny	7 414	5 275	5 270	4 962	1 971
Úrazová závažnost (kalendářní dny)	104	94	92	92	58
Počet pracovníků chybějících na pracovišti ve sledovaném období alespoň 1 kalendářní den pro PÚ	93	74	77	67	45
Četnost PÚ celé organizace	3	2	2	2	1
Počet úrazů bez pracovní neschopnosti	189	161	143	172	82

7.1.5 Rovnováha mezi pracovním a soukromým životem

DPMB poskytuje svým zaměstnancům nárok na čerpání dovolené z rodinných důvodů v plném rozsahu stanoveném platnou legislativou České republiky, zejména zákonem č. 262/2006 Sb., zákoník práce, v platném znění, který upravuje mateřskou (§ 195), rodičovskou (§ 196) a otcovskou dovolenou (v návaznosti na zákon č. 187/2006 Sb., o nemocenském pojištění) a pracovní volno z důvodu péče o člena rodiny (§ 199). Nárok na tyto formy volna mají všichni zaměstnanci splňující zákonné podmínky. Podíl zaměstnanců s nárokem tak činí 100 % oprávněných osob.

Podíl zaměstnanců, kteří dovolenou z rodinných důvodů skutečně čerpali, se ve sledovaném období pohybuje v relativně stabilním rozmezí. U žen se hodnota pohybovala mezi 1,1 % až 2,3 %, u mužů mezi 1,1 % až 2,5 %. V roce 2025 činil podíl čerpajících žen 1,1 % a mužů 1,5 %. Meziroční výkyvy jsou mírné a odpovídají přirozené demografické struktuře zaměstnanců.

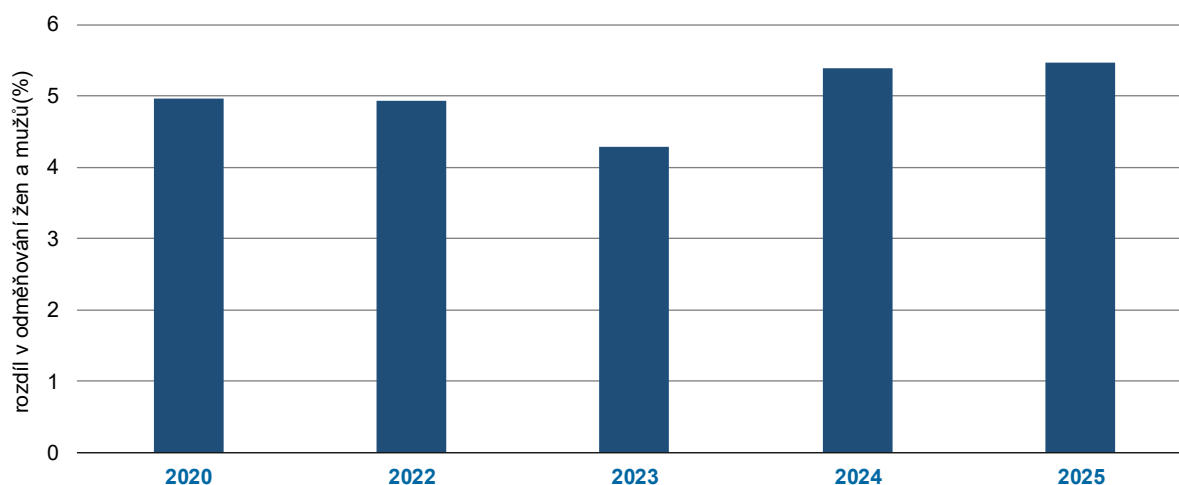
Data neindikují výraznou nerovnováhu mezi pohlavími ani významné strukturální změny v čerpání tohoto typu volna. Vzhledem k věkové struktuře pracovní síly a charakteru profesí odpovídá využívání rodinných dovolených očekávatelnému demografickému profilu organizace.

Podnik tímto plní zákonné požadavky a podporuje zaměstnance při sladění pracovního a soukromého života v rámci platného právního rámce.

7.1.6 Odměňování

Odměňování provozních zaměstnanců je založeno na tarifním systému, který zajišťuje rovné podmínky bez rozdílu pohlaví při výkonu stejné práce. U technickohospodářských pracovníků je odměňování stanoveno podle pracovního zařazení, odpovědnosti a kvalifikace.

Všem zaměstnancům je vyplácena mzda v souladu s platnými právními předpisy a kolektivní smlouvou.

Obrázek 7.4 Rozdíl v odměňování žen a mužů

DPMB sleduje rozdíl v odměňování žen a mužů jako jeden z klíčových ukazatelů rovného zacházení. Ukazatel je vypočítán jako rozdíl průměrných úrovní odměňování zaměstnankyň a zaměstnanců, vyjádřený jako procento průměrné úrovně odměňování mužů.

V období 2020-2025 se hodnota ukazatele pohybovala v rozmezí 4,28 % až 5,47 % bez výrazných výkyvů ani systematického nárůstu rozdílu.

Výše rozdílu je ovlivněna zejména strukturou pracovních pozic – technické a provozní profese s vyšším zastoupením mužů tvoří významnou část zaměstnanecké základny a genderová struktura jednotlivých profesních kategorií má přímý dopad na agregovaný výsledek ukazatele.

Data neindikují významnou strukturální nerovnost v odměňování, nicméně podnik si je vědom vlivu profesní segregace na celkový výsledek. Oblast rovného odměňování proto zůstává součástí personální politiky a pravidelného interního monitoringu.

Poměr celkové roční odměny nejlépe placeného zaměstnance k mediánu celkové roční odměny všech ostatních zaměstnanců činí za vykazované období 7,5.

Zaměstnanecké benefity

DPMB poskytuje svým zaměstnancům široké spektrum zaměstnaneckých benefitů, jejichž cílem je podpora sociální stability, motivace a dlouhodobé loajality zaměstnanců. Systém benefitů kombinuje finanční i nefinanční nástroje a zohledňuje specifika provozního charakteru podniku.

Jedním ze základních benefitů jsou jízdní výhody. Již po třech měsících pracovního poměru má zaměstnanec nárok na roční kupón MHD za zvýhodněnou cenu 200 Kč, rodinný příslušník za 300 Kč. Tento benefit podporuje využívání veřejné dopravy a současně přispívá k sociálnímu zabezpečení zaměstnanců.

V oblasti finančních benefitů je po jednom roce pracovního poměru poskytován pololetní benefit dle volby zaměstnance. Ten může mít formu příspěvku na penzijní připojištění nebo

životní pojištění (2× ročně 3 000 Kč) nebo poukázek na nákup zboží a služeb v oblasti kultury, sportu, rekreace, vzdělávání či zdravotnictví (2× ročně 2 500 Kč). Po třech letech pracovního poměru vzniká rovněž nárok na pravidelný měsíční příspěvek na penzijní připojištění.

Podnik poskytuje zaměstnancům jeden týden dovolené nad rámec zákonné výměry, a to od počátku pracovního poměru. Současně je ihned po nástupu poskytován příspěvek na stravování formou stravenek, pracovní uniforma (v případě relevantních profesí) a pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou zaměstnavateli.

Specifickým prvkem systému odměňování je měsíční výkonnostní příplatek pro vybrané provozní profese, konkrétně pro řidiče a dělníky. Nad rámec zákoníku práce jsou poskytovány také příplatky za práci přesčas.

V oblasti podpory zdraví a well-being umožňuje podnik zaměstnancům využívání interní infrastruktury, jako je sauna, posilovna, bazén či knihovna. Součástí benefitního systému je rovněž možnost využít služby Centra psychologických služeb a rehabilitace DPMB, včetně příspěvků na masáže a fyzioterapii a bezplatného psychologického poradenství. Tato opatření reagují na fyzickou i psychickou náročnost provozních profesí.

Po dvou letech pracovního poměru mohou zaměstnanci čerpat příspěvek na rekreaci (včetně rekreace dětí) až do výše 1 500 Kč ročně na osobu a příspěvek na dětský tábor až do výše 1 050 Kč ročně na dítě. Podnik dále poskytuje příspěvek na ubytování v rekreačním zařízení DPMB a příspěvky na kulturní představení. Zaměstnanci se mohou účastnit kulturních a sportovních akcí pořádaných zaměstnavatelem.

Systém benefitů je doplněn o odměny při pracovních a životních výročích, poskytované po pěti letech pracovního poměru.

Celkově lze konstatovat, že benefitní politika podniku je nastavena jako stabilizační nástroj podporující dlouhodobé zaměstnávání, sociální jistotu a pracovní spokojenost zaměstnanců, a představuje významný prvek personální strategie organizace.

7.2 DOTČENÉ KOMUNITY

DPMB působí v úzké vazbě na město a jeho obyvatele. Dotčenými komunitami jsou zejména obyvatelé městských částí města Brna, osoby žijící v blízkosti tramvajových tratí a hlavních dopravních tahů, místní podnikatelé, školy, zdravotnická zařízení, kulturní instituce a účastníci městských akcí. Negativní vztahy s komunitami by mohly představovat reputační i provozní riziko (např. odpor vůči infrastrukturním projektům), zatímco konstruktivní dialog přináší stabilitu provozu, vyšší důvěru veřejnosti a usnadnění realizace investic.

Strategie podniku vychází z principu veřejné služby a předpokládá aktivní dialog s městskými částmi při plánování a úpravách dopravní obslužnosti. Návrhy na změny linek, intervalů či umístění zastávek jsou projednávány s příslušnými městskými částmi, přičemž jsou zohledňovány potřeby obyvatel, dostupnost zdravotnických zařízení, školských zařízení, obchodních center i významných zaměstnavatelů.

DPMB systematicky vyhodnocuje skutečné i potenciální dopady své činnosti na kvalitu života obyvatel, zejména v oblasti hlukové zátěže, dopravní dostupnosti a bezpečnosti.

Vztah k dotčeným komunitám je řízen v souladu s Etickým kodexem DPMB, který respektuje lidská práva a zásady slušného chování v souladu s mezinárodními standardy.

Společnost pro rok 2025 nestanovila konkrétní kvantitativní cíle v oblasti vztahu k dotčeným komunitám. Strategickým záměrem je udržení vysokého standardu komunikace a rozšiřování sítě MHD do dosud neobsluhovaných lokalit v souladu se Strategií 2026–2030.

7.2.1 Postupy spolupráce s dotčenými komunitami

Spolupráce s dotčenými komunitami probíhá zejména prostřednictvím pravidelné komunikace s městskými částmi při návrhu a změnách linek, projednávání investičních a infrastrukturních projektů, účasti na veřejných akcích a městských platformách a přímé komunikace s občany prostřednictvím digitálních kanálů. Při návrhu dopravní obslužnosti podnik zohledňuje specifické potřeby komunit – upravuje například jízdní řády v návaznosti na směnný provoz nemocnic či velkých zaměstnavatelů nebo reaguje na podněty týkající se dostupnosti obchodních center.

V případě významných staveb nebo rekonstrukcí DPMB zajišťuje informační kampaně, včetně samostatných komunikačních kanálů (např. specializované profily na sociálních sítích), kde poskytuje průběžné aktualizace a reaguje na dotazy veřejnosti.

Účinnost spolupráce je vyhodnocována zejména prostřednictvím zpětné vazby obyvatel, sledovanosti komunikačních kanálů a míry opakovaných stížností k témuž tématu.

7.2.2 Postupy pro nápravu negativních dopadů a kanály pro vyjadřování obav

Dotčené komunity mohou podávat podněty a stížnosti prostřednictvím zákaznických linek, e-mailové komunikace, sociálních sítí nebo písemných podání.

Proces řešení stížnosti probíhá standardizovaným způsobem:

1. Přijetí a zaevidování stížnosti.
2. Předání na příslušný odbor DPMB.
3. Posouzení její relevance a věcné oprávněnosti.
4. Zpracování interní zprávy a přidělení odpovědnosti příslušnému útvaru.
5. Návrh a realizace nápravného opatření (je-li relevantní).
6. Informování podatele o výsledku šetření.

Podnik usiluje o to, aby každý podnět byl vyřízen transparentně a v přiměřené lhůtě. Přístup je založen na zásadě, že i negativní zpětná vazba představuje příležitost ke zlepšení služby.

Opatření ke zmírnění negativních dopadů

V oblasti hluku podnik dodržuje zákonné hlukové limity, modernizuje tramvajové tratě, investuje do obnovy vozového parku a optimalizuje technologii údržby kolejí. V oblasti dopravní dostupnosti upravuje intervaly a vedení linek podle potřeb městských částí, reaguje na změny v územním rozvoji a zohledňuje dostupnost nemocnic, škol a obchodních center.

Opatření k podpoře pozitivních dopadů

DPMB realizuje řadu aktivit s pozitivním dopadem na komunitu. V oblasti vzdělávání zajišťuje programy pro mateřské školy zaměřené na bezpečnost v MHD, programy pro základní školy zahrnující pracovní listy a základy bezpečnosti v dopravě a exkurze pro školy i širokou veřejnost. Každoročně jsou pořádány dny otevřených dveří, vždy na jiném místě v návaznosti na výročí podniku. DPMB se rovněž aktivně účastní městských akcí a veletrhů, včetně URBIS Smart City Fair, a zapojuje se do projektu Open House Brno. Mezi oblíbené komunitní aktivity patří tematické akce jako vánoční a mikulášské tramvaje. Mezi nabízené služby nad rámec standardní pracovní obslužnosti patří rovněž možnost pronájmu tramvaje, tzv. Party šaliny, pro soukromé či firemní akce anebo provoz a pronájem rekreační lodní dopravy. Součástí komunikace s veřejností je také podcast „Šalina do ucha“ zaměřený na fungování podniku a jeho budoucí vize. Účinnost těchto aktivit je hodnocena návštěvností, zájmem veřejnosti a mediální odezvou.

7.3 SPOTŘEBITELÉ A KONCOVÍ UŽIVATELÉ

Hlavní skupinu spotřebitelů a koncových uživatelů DPMB tvoří cestující veřejnost využívající městskou hromadnou dopravu na území města Brna a přidružené služby podniku. Denně přepraví podnik přibližně 1 000 000 cestujících, čímž významně ovlivňuje mobilitu obyvatel, jejich bezpečnost, přístup ke vzdělání, zdravotní péči i zaměstnání.

DPMB v rámci poskytování veřejných služeb v přepravě striktně uplatňuje princip nediskriminace a zajišťuje rovný přístup ke službám pro všechny skupiny obyvatel v souladu s Etickým kodexem a platnou legislativou ČR.

Strategie podniku vychází z principu veřejné služby, nikoliv maximalizace krátkodobého zisku. Stabilní, bezpečná a dostupná doprava je základním předpokladem fungování města. Zájmy cestujících jsou proto systematicky zohledňovány při plánování jízdních řádů, modernizaci vozového parku i při nastavování komunikačních procesů.

Činnosti DPMB vůči veřejnosti zahrnují:

- **specializované služby** jako Seniorbus,
- **kulturně-vzdělávací akce** typu Dnů otevřených dveří a Dopravní nostalgie,
- **periodické publikace** a informační materiály,
- **moderní komunikační nástroje** včetně aplikací a sociálních sítí,

- **zpětnou vazbu a interakci** s cestujícími skrze více kanálů,
- **zážitek z dopravy** prostřednictvím tematických či pronajímatelných vozů.

Služby přizpůsobené potřebám zranitelných skupin

Jednou z charakteristických služeb je Seniorbus — speciální dopravní služba určená seniorům (obvykle starším 70 let) a držitelům průkazů ZTP/ZTP P, která umožňuje přepravu „od dveří ke dveřím“ s možností přepravy doprovodu i osob na invalidním vozíku. Tato služba je aktivní celoročně a výrazně přispívá k mobilitě a sociální integraci těchto skupin obyvatel.

V poslední době podnik rozšířil vozový park novými elektrickými Seniorbusy, čímž posílil komfort i ekologický provoz této služby.

Veřejné akce a speciální služby

DPMB pravidelně pořádá otevřené akce pro veřejnost, které mají silný společenský a vzdělávací charakter. Mezi nimi:

- **Dny otevřených dveří ve vozovnách** – veřejnost má jedinečnou příležitost navštívit provozní zázemí, seznámit se s historickými i moderními vozidly a s technickými provozy. Program bývá doplněn přednáškami, ukázkami technologií a komentovanými prohlídkami.
- **Dopravní nostalgie** – festival historických vozů včetně vyjížděk hraných tramvají, výstav veteránů, speciálních linkových spojů a dalších doprovodných aktivit.
- **Výročí MHD v Brně** – oslavy výročí městské hromadné dopravy, které zahrnují jízdy historickými vozidly, společenský program pro rodiny i veřejnost, doplněné komentovanými prohlídkami.
- **Party Šalina** – originální zážitková služba, kdy je zájemcům nabídnuta možnost pronájmu upravené tramvaje pro oslavy, firemní akce nebo jiné společenské příležitosti. Tento formát nabízí cestujícím i širší veřejnosti interaktivní a netradiční zážitek v prostředí městské dopravy.

Kromě toho podnik příležitostně vydává speciální vydání svého časopisu „Šalina“, které přináší historii, informace o aktuálních projektech, novinkách a plánech do budoucna. Toto periodikum má tisíce výtisků a je dostupné jak cestujícím ve vozech, tak na distribučních místech.

Komunikační kanály a zpětná vazba

DPMB aktivně komunikuje se svými uživateli prostřednictvím různých kanálů:

- **Webové stránky a newsletter** – centrální informační platforma s aktuálními změnami, novinkami a kontaktními kanály pro zpětnou vazbu.
- **Mobilní aplikace DPMBinfo** – poskytuje cestujícím přehled spojů, jízdních řádů, změn v dopravě, realtime informace o vozidlech a další užitečné funkce pro komfortní cestování.

- **Sociální síť** – aktivní profil na sociálních sítích slouží nejen k informování, ale i k přijímání komentářů, dotazů či podnětů od cestujících. Zpětná vazba je monitorována a zpracovávána operativně podle intenzity a relevance.
- **Spolupráce s médii a partnery** – DPMB komunikuje klíčové informace i prostřednictvím regionálních médií, spolupracuje s rozhlasovými stanicemi a využívá tiskové kanály k šíření důležitých dopravních oznámení.

Komunikace s cestující veřejností je nedílnou součástí poskytování veřejné služby. Vývoj počtu cestujících i počtu obdržených podnětů a stížností je pravidelně monitorován a vyhodnocován. Počet evidovaných stížností se v období 2020–2025 pohyboval v rozmezí 413 až 581 případů ročně. Ve srovnání s obdobím před pandemií COVID-19 se hodnoty dlouhodobě nevrátily na původní úroveň, což souvisí zejména s poklesem přepravní poptávky v letech 2020–2021 a následnou stabilizací provozu. Výkyvy v jednotlivých letech odrážejí mimo jiné změny v organizaci dopravy, výlukovou činnost či mimořádné provozní situace.

Tabulka 7.5 Statistika počtu stížností a událostí

	2020	2022	2023	2024	2025
počet stížností	486	413	526	581	469
počet událostí	2	2	3	2	1

Stížnosti a podněty jsou přijímány prostřednictvím kontaktní e-mailové schránky, webového formuláře, písemně i osobně. Každá stížnost je po zaevidování postoupena příslušnému odbornému útvaru k odbornému posouzení. Ten provádí vyhodnocení její oprávněnosti, navrhuje případná nápravná opatření a připravuje podklady pro odpověď. Maximální lhůta pro vyřízení činí 30 dnů. Postihy či individuální pracovněprávní opatření jsou řešeny příslušnými útvary v rámci jejich kompetencí.

Podnik deklaruje pružnou reakci na podněty veřejnosti. Opakující se nebo systémové poznatky jsou interně sdíleny napříč dotčenými odbory a v případě relevance projednávány s cílem minimalizovat opakování obdobných situací. Individuální návrhy či podněty cestujících jsou posuzovány samostatně a po vyhodnocení je odesílateli poskytnuta odpověď.

Oblast zákaznické zpětné vazby tak představuje důležitý nástroj řízení kvality poskytovaných služeb a přispívá k průběžnému zlepšování provozu městské hromadné dopravy. S ohledem na požadavky ESRS na systematické zapojení koncových uživatelů jako zainteresované strany představuje zavedení periodického dotazníkového šetření spokojenosti cestujících námět pro další rozvoj systému sledování zpětné vazby v následujících letech.

Pro rok 2025 nebyly stanoveny konkrétní kvantitativní cíle v oblasti spotřebitelů. Společnost se zaměřuje na naplnění Strategie 2026–2030, která prioritizuje úkoly jako kompletní obměnu vozového parku nízkoprahovými vozidly a zvyšování standardů komfortu pro osoby se zdravotním omezením.

8 G – ŘÍZENÍ SPOLEČNOSTI

Vize společnosti je realizována prostřednictvím pěti směrů, které jsou pevně ukotveny v celkovém systému řízení a které vyjadřují základní představu o tom, kam společnost směřuje a jaké priority určují její každodenní práci. Vize je integrována do řídicích dokumentů a aktivně se promítá do strategického rozhodování i operativního řízení na všech úrovních organizace.

DPMB staví na pěti vzájemně propojených pilířích:

- Prvním pilířem je **závazek vůči cestujícím**. Každodenní snahou dopravního podniku je bezpečně, spolehlivě a pohodlně přepravovat cestující po celém městě Brně. Svými službami chce DPMB udržovat a posilovat zájem obyvatel a návštěvníků města o městskou hromadnou dopravu jako moderní, ekologickou a efektivní alternativu individuální automobilové dopravy.
- Druhým pilířem je **péče o zaměstnance**. Nejcennějším kapitálem DPMB jsou znalosti a dovednosti jeho pracovníků. Proto je dopravní podnik podporuje v osobním i profesním růstu a dbá na zvyšování jejich odbornosti a profesionality. Svým zaměstnancům a jejich rodinám nabízí širokou škálu výhod a benefitů, které přispívají k jejich spokojenosti a loajalitě. DPMB si uvědomuje, že kvalitní a motivovaný tým je základem pro poskytování špičkových služeb v oblasti veřejné dopravy.
- Třetím pilířem je **závazek vůči městu Brnu**. Na území Brna zajišťuje DPMB dopravní obslužnost nepřetržitě, 24 hodin denně a 7 dní v týdnu. Své služby neustále rozšiřuje a operativně reaguje na mimořádné události, aby se na něj Brno a jeho obyvatelé mohli kdykoliv spolehnout. Dopravní podnik tak hraje zásadní roli v každodenním životě města a přispívá k jeho rozvoji a kvalitě života jeho obyvatel.
- Čtvrtým pilířem je **partnerství s dodavateli**. DPMB si uvědomuje, že kvalita městské dopravy je úzce vázána na kvalitu služeb a dodávek od obchodních partnerů. Z tohoto důvodu upřednostňuje certifikované dodavatele, kteří splňují veškeré požadavky na dodávky a služby. Dopravní podnik navíc plánuje zavést pravidelné hodnocení svých dodavatelů s cílem stabilizovat jejich počet a vytvořit dlouhodobé obchodní vztahy založené na vzájemné důvěře a spolehlivosti.
- Pátým a posledním pilířem je **bezpečnost**. DPMB se zavazuje plnit požadavky mezinárodních norem pro systémy managementu kvality, informační bezpečnost a management služeb IT. Proto jsou zavedeny kontrolní procesy všech činností, které mají vliv na naplnění požadavků cestujících i dalších zainteresovaných stran. Dopravní podnik chce provádět veškeré své činnosti v souladu s příslušnými legislativními požadavky a zajišťovat tak maximální bezpečnost pro cestující i zaměstnance.

Všichni zaměstnanci DPMB jsou vedeni k tomu, aby tyto pilíře vize přirozeně integrovali do své každodenní práce a svým přístupem a chováním přispívali k jejich naplňování. Tato vize vytváří rámec pro fungování zdravého pracovního prostředí a budování silného, soudržného týmu, který každý den zajišťuje mobilitu desítek tisíc cestujících a spolehlivý provoz městské

hromadné dopravy. Naplňování vize je důležité pro to, aby DPMB mohl dlouhodobě plnit své poslání jako stabilní a důvěryhodný dopravce ve službách města Brna a jeho obyvatel.

8.1 ETIKA A ETICKÝ KODEX

Základním stavebním kamenem Dopravního podniku města Brna je důsledné dodržování etických standardů ve všech oblastech jeho činnosti. Vedení DPMB klade důraz na transparentní a odpovědné jednání při každodenním provozu městské hromadné dopravy i ve vztazích se všemi zainteresovanými stranami. Společnost usiluje o plný soulad s platnými právními předpisy na národní i evropské úrovni a průběžně rozvíjí systém vnitřních pravidel a procesů, která reflektují osvědčené postupy v oboru veřejné dopravy. Tento přístup vytváří prostředí důvěry, integrity a profesionality, které je nezbytné nejen pro poskytování kvalitních služeb obyvatelům a návštěvníkům města Brna, ale také pro budování dlouhodobě udržitelných vztahů s dodavateli a dalšími partnery. Etické jednání je pro DPMB nedílnou součástí každodenní práce a základem pro rozvoj dopravního podniku jako stabilní a spolehlivé instituce ve službách města.

Etický kodex zaměstnance DPMB, a.s.

Vedení Dopravního podniku města Brna přijímá plnou zodpovědnost za dodržování etických standardů v celé organizaci. Tato odpovědnost zahrnuje vytvoření vhodných podmínek pro etické jednání, zajištění odpovídajících zdrojů, fungujících kontrolních mechanismů a jasné komunikace etických principů na všech úrovních řízení.

Etický kodex DPMB je interním dokumentem, který stanovuje základní pravidla a etické hodnoty pro všechny zaměstnance dopravního podniku bez ohledu na jejich pozici v organizační struktuře. DPMB se k těmto hodnotám a pravidlům hlásí, trvá na jejich důsledném dodržování a netoleruje jejich porušování. Kodex je závazný pro všechny zaměstnance a jeho porušení je považováno za porušení pracovních povinností, které je postihováno dle příslušných ustanovení zákoníku práce.

Etický kodex vychází z právního řádu České republiky a plně respektuje platné zákony a obecné standardy morálky a etiky a je v souladu s principy Úmluvy OSN proti korupci. Definuje odpovědnosti a povinnosti DPMB i jeho zaměstnanců ve vztahu ke všem zainteresovaným stranám. Jednání všech musí být vždy korektní, důvěryhodné a spolehlivé.

Kodex podrobně upravuje vztahy v několika základních oblastech. Ve vztahu k cestujícím a obchodním partnerům stanovuje pravidla pro poskytování kvalitních služeb s nejvyšší mírou profesionality, zdůrazňuje poskytování pravdivých a srozumitelných informací, ochranu důvěrných údajů a budování vzájemné důvěry. Ve vztahu mezi DPMB a zaměstnanci kodex vymezuje práva a povinnosti obou stran, důraz klade na bezpečné a zdravé pracovní prostředí, rovné příležitosti, podporu vzdělávání a rozvoje zaměstnanců, transparentní nábor i ochranu oznamovatelů neetického jednání.

Součástí Etického kodexu je Dopravácké desatero zaměstnance, které představuje stručnou verzi základních principů kodexu v podobě deseti jasně formulovaných zásad. Dopravácké

desatero slouží jako praktický a snadno zapamatovatelný průvodce etickým chováním v každodenní práci všech zaměstnanců DPMB.

Povinné školení zaměstnanců na vedoucích pozicích na etický kodex probíhá pravidelně jedenkrát za tři roky v prezenčním formátu. Tímto školením prochází 10 až 15 % zaměstnanců z celkového počtu zaměstnanců DPMB. Je úkolem vedoucích zaměstnanců provádět školení etického kodexu v rámci pravidelných školení svých podřízených zaměstnanců, a to i ve vyšší četnosti v případě potřeby.

V rámci Strategie 2026-2030 je plánována digitalizace agend, která zahrnuje zavedení prokazatelného elektronického seznamování zaměstnanců s vnitřními dokumenty včetně Etického kodexu a Dopraváckého desatera, díky čemuž bude zajištěno, že s etickým kodexem a pravidly budou nepochybně seznámeni veškerí zaměstnanci DPMB.

8.2 CERTIFIKACE SYSTÉMŮ MANAGEMENTU

8.2.1 Systém managementu kvality

Dopravní podnik města Brna disponuje certifikací systému managementu kvality podle normy ČSN EN ISO 9001:2016. Certifikace pokrývá celkem dvanáct oblastí činností společnosti, a to městskou a příměstskou pozemní osobní dopravu, opravy a údržbu kolejových vozidel, motorových vozidel a trolejbusů, vodní osobní dopravu, výstavbu železničních a tramvajových kolejových drah, stavby elektrotechnických zařízení a další související činnosti.

Systém managementu kvality podle normy ISO 9001:2016 představuje strukturovaný přístup k řízení procesů, který zajišťuje konzistentní kvalitu poskytovaných služeb a plnění požadavků zákazníků, zaměstnanců i regulatorních orgánů. DPMB prostřednictvím certifikovaného systému zavádí a udržuje kontrolní mechanismy, které průběžně monitorují úroveň kvality a uplatňuje principy neustálého zlepšování všech procesů ovlivňujících kvalitu poskytovaných služeb.

DPMB řídí systém managementu kvality v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, který stanovuje požadavky na kvalitu a bezpečnost dopravní obslužnosti území. Společnost také dodržuje požadavky zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, a zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě. DPMB má zavedeny a udržuje kontrolní mechanismy, které průběžně monitorují úroveň kvality poskytovaných služeb a uplatňuje principy neustálého zlepšování všech procesů.

Vize a Politiky kvality

Systém managementu kvality DPMB je podpořen interními dokumenty Vize a Politiky kvality, které jsou zpracovány odděleně pro tři oblasti činnosti společnosti. Dokumenty stanovují zásady politiky kvality zaměřené na zákazníka, zaměstnance, vlastníka, dodavatele, bezpečnost a na samotnou společnost.

Pro oblast opravárenské a servisní činnosti poskytuje DPMB zákazníkům maximum informací o průběhu realizace, průběžně reaguje na jejich požadavky a udržuje vozidla i servis vozidel MHD v technickém stavu odpovídajícím vysokému kvalitativnímu standardu. Společnost dodržuje bezpečnostní požadavky podle nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanovují podmínky ochrany zdraví při práci. Nezbytnou podmínkou zvyšování kvality jsou znalosti a dovednosti zaměstnanců, přičemž společnost vytváří předpoklady pro stabilitu zaměstnaneckých vztahů zajištěním dobrého pracovního prostředí a podmínek pro práci.

V oblasti dopravních služeb MHD zajišťuje společnost bezpečnost, spolehlivost, pohodlnost a dostupnost přepravy. Dopravní služby poskytuje ve schválených standardech kvality na evropské úrovni. Nedílnou součástí je zajištění optimální dopravní obslužnosti území při efektivním využívání zdrojů, naplňování zásad dopravní politiky statutárního města Brna a pružná reakce na mimořádné přepravní požadavky při akcích vyžadujících přepravu velkého množství cestujících.

Při realizaci stavebních a elektro zakázek poskytuje DPMB zákazníkům informace o průběhu, průběžně reaguje na požadavky a zajišťuje provádění všech činností v maximální kvalitě při efektivním využití zdrojů. V případě mimořádných událostí jsou činnosti prováděny s minimálním dopadem na plynulost provozu MHD.

Vize a Politiky kvality pro všechny tři oblasti zdůrazňují výslednou kvalitu provedení údržbářských, opravárenských a servisních prací jako závislou na kvalitě služeb a produktů od dodavatelů. DPMB proto klade vysoké požadavky na kvalitu dodávaných materiálů a služeb a upřednostňuje certifikované dodavatele, kteří splní veškeré požadavky na dodávky. Společnost se zavazuje plnit požadavky norem ČSN EN ISO 9001:2016 a zavedla a udržuje systém managementu kvality s principy neustálého zdokonalování všech procesů ovlivňujících kvalitu poskytovaných služeb.

Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců

DPMB má zavedený komplexní systém vzdělávání a rozvoje zaměstnanců v souladu se zákoníkem práce, který přispívá k udržování, ověřování a rozvoji kompetencí potřebných pro výkon konkrétní pozice. Systém vzdělávání je definován interní směrnicí *Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců*, která popisuje organizační a obsahové zabezpečení procesu vzdělávání pro výkon povolání u sledovaných pracovních činností, pro zvyšování znalostí, dovedností, profesionality a osobního růstu. Četnost školení se odvíjí jednak od zájmu zaměstnanců a jednak od potřeb identifikovaných vedoucími pracovníky DPMB. Vzdělávání a rozvoj je k dispozici všem zaměstnancům.

Systém vzdělávání a rozvoje rozlišuje čtyři cílové skupiny:

- vrcholoví manažeři,
- střední manažeři a jejich personální rezervy,
- manažeři první linie a jejich personální rezervy, a
- výkonní zaměstnanci,

přičemž je vzdělávací proces členěn do tří na sebe navazujících etap:

- První etapa představuje informační a prověřovací fázi určenou pro všechny nové zaměstnance a zahrnuje nástupní školení a adaptační proces podle individuálního adaptačního plánu.
- Druhá etapa zahrnuje základní model vzdělávání pro zajištění výkonu předepsaných pracovních činností a udržování platnosti předepsaných kvalifikací prostřednictvím povinného vzdělávání, odstraňování případných kvalifikačních deficitů a doplňování vědomostí a dovedností pro pracovní činnost na plánovaném místě.
- Třetí etapa vzdělávacího procesu zahrnuje tři modely rozvoje zaměstnanců podle potřeb a zaměření:
 - Rozšiřující model individuálního odborného rozvoje je založen na hodnocení a personálním plánování a zaměřuje se na odstraňování odborných deficitů, rozšiřování kvalifikace, rekvalifikaci a kariérní přípravu specialisty.
 - Nástavbový model osobního rozvoje zaměstnanců na pozicích s vysokým dopadem na fungování společnosti rozvíjí manažerské kompetence, jazykovou přípravu a specializované dovednosti.
 - Výběrový model rozvoje zaměstnanců se zaměřuje na přípravu personálních rezerv a přípravu lektorů, školitelů a instruktorů.

DPMB uplatňuje základní pravidlo, podle kterého odpovídá každý zaměstnanec za svůj osobnostní rozvoj. Vzdělání je přístupné každému, kdo ho potřebuje k výkonu povolání, na které byl přijat nebo pro které se připravuje v rámci rekvalifikace. Školení k zajištění výkonu pracovní činnosti představuje základní stupeň vzdělávacího systému pro každého zaměstnance. Ostatní vzdělávání, školení či výcvik jsou zaměřeny na získání, doplnění, obnovení nebo aktualizování konkrétní kvalifikace zaměstnance. Veškeré vzdělávací akce jsou zakončeny ověřovacím pohovorem, případně zkouškou nebo testem a potvrzeny osvědčením nebo jiným dokladem o účasti.

Společnost pracuje s kompetencemi zaměstnanců prostřednictvím kompetenčního modelu a identifikuje skupiny sledovaných pozic s vysokým dopadem na fungování společnosti. Pro zajištění kontinuity řízení a provozní stability vede DPMB seznam personálních náhradníků pro tyto pozice a zajišťuje průběžnou přípravu nástupců z řad zaměstnanců. Proces přípravy personálních náhrad zahrnuje identifikaci vhodných kandidátů, systematickou průpravu, dlouhodobé plánování personálních potřeb s přihlédnutím ke strategickým záměrům společnosti a procesy vyhledávání zájemců o osobní a profesní rozvoj.

Zvláštní pozornost věnuje společnost přípravě na dělnická povolání a rozvoji dělnických profesí. Zajištění kvalifikovaných zaměstnanců pro dělnická povolání představuje významnou součást systému vzdělávání vzhledem k charakteru činností společnosti v oblasti provozu MHD a údržby vozového parku.

Interní audity systému managementu kvality

DPMB uplatňuje systematický přístup k ověřování účinnosti systému managementu kvality prostřednictvím interních auditů, které představují nástroj pro hodnocení shody s požadavky relevantních norem a identifikaci příležitostí pro kontinuální zlepšování. Interní audity tvoří komplexní posouzení, zda činnosti v rámci jednotlivých systémů managementu probíhají ve shodě s definovanými požadavky a zda jsou prováděny účinně a efektivně.

Za organizaci a řízení systému interních auditů odpovídá vedoucí auditor, který je podřízen Odboru integrovaného systému řízení a zajišťuje zpracování Programu interních auditů, který je schvalován generálním ředitelem společnosti. Program auditů je sestavován na kalendářní rok a pokrývá celý systém managementu, přičemž každý proces je auditován minimálně jednou ročně. Při stanovování četnosti auditů jsou zvažovány výsledky předchozích auditů, hlášení o neshodách a nápravných opatřeních, organizační změny a změny v procesech nebo technologiích.

Pro každý audit jsou jmenováni kvalifikovaní interní auditoři, kteří nemají přímou odpovědnost za auditovanou oblast, čímž je zajištěna nezávislost a objektivita auditního procesu. Interní auditoři jsou pro výkon funkce jmenováni příkazem generálního ředitele.

Příprava auditu zahrnuje zpracování plánu auditu s definicí předmětu, cílů, časového harmonogramu a týmu auditorů. Realizace auditu zahrnuje vstupní jednání, shromažďování důkazů prostřednictvím rozhovorů se zaměstnanci a fyzického ověřování, a závěrečné jednání, na kterém jsou prezentována zjištění. V případě výskytu neshody jsou stanovena opatření k nápravě, jejichž plnění je průběžně ověřováno.

Systém interních auditů v DPMB přispívá k udržování vysoké úrovně kvality poskytovaných služeb a zajišťuje plnění požadavků zákazníků, zaměstnanců i regulačních orgánů.

8.2.2 Systém managementu informační bezpečnosti

DPMB implementuje systém managementu informační bezpečnosti (ISMS) podle normy ČSN EN ISO/IEC 27001:2023. Certifikace pokrývá zajištění systému řízení bezpečnosti informací pro činnost související s provozem hromadné a nepravidelné osobní dopravy a vnitrozemské vodní osobní dopravy.

Společnost definuje základní bezpečnostní pravidla pro provoz, používání a údržbu informačních a komunikačních technologií prostřednictvím Bezpečnostní politiky DPMB. Vedení chápe bezpečnost zpracovávaných informací jako nástroj podporující dosahování vize v oblasti kvality městské hromadné dopravy. Pro zajišťování požadované úrovně bezpečnosti vytyčuje společnost cíle, které vyhodnocuje v rámci pravidelného přezkoumání systému managementem.

Informační infrastruktura a kritické informační systémy DPMB jsou řízeny v souladu se zákonem č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti. Dodržování tohoto zákona je každoročně prověřováno interním auditem. Společnost zpracovává osobní údaje v souladu s nařízením EU 2016/679 (GDPR) a zákonem č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů.

Vedení společnosti stanovuje cíle bezpečnosti, které jsou pravidelně vyhodnocovány. Rozsah ISMS a účinnost opatření jsou v rámci soustavného zlepšování systému pravidelně přezkoumávány managementem společnosti.

V návaznosti na rostoucí kybernetické hrozby navíc DPMB v letech 2026-2027 plánuje realizovat významné projekty posílení IT bezpečnosti, které jsou specifikovány ve Strategii 2026-2030.

Bezpečnostní politika

DPMB má vyhlášenu Bezpečnostní politiku DPMB, která je veřejně dostupná a je závazná pro všechny zaměstnance. Dokument definuje základní strategii a zásady managementu bezpečnosti informací (ISMS) v souladu s normou ČSN EN ISO/IEC 27001:2023 a stanovuje pravidla pro provoz, používání a ochranu informačních a komunikačních technologií s cílem minimalizovat dopady případných bezpečnostních incidentů. Zaměstnanci jsou systematicky vzděláváni v oblasti bezpečnosti informací a pravidelně proškolení ohledně svých povinností. Bezpečnostní rizika a incidenty jsou průběžně monitorovány a vyhodnocovány. Pro případ závažného výpadku jsou zpracována a pravidelně testována opatření zajišťující kontinuitu provozu.

8.2.3 Systém managementu IT služeb

DPMB zavedl a používá systém managementu IT služeb podle normy ČSN ISO/IEC 20000-1:2019. Rozsah certifikace pokrývá poskytování IT služeb pro uživatele DPMB v rámci zajištění veřejné hromadné dopravy města Brna. IT služby jsou řízeny v souladu se zákonem č. 181/2014 Sb., o kybernetické bezpečnosti, a zákonem č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy.

Systém managementu IT služeb zahrnuje řízení služeb, procesů a dodávky IT služeb. DPMB průběžně vyhodnocuje úroveň poskytovaných IT služeb a uplatňuje princip neustálého zlepšování. V následujících letech tak DPMB plánuje upgrade stávajícího systému SAP na novou verzi, jelikož se jedná o systém pokrývající veškeré klíčové oblasti řízení společnosti. Tento cíl je součástí Strategie 2026-2030, přičemž je délka jeho trvání odhadnuta na celých následujících pět let.

8.2.4 Systém managementu hospodaření s energií

DPMB je nositelem certifikace systému managementu hospodaření s energií podle normy ČSN EN ISO 50001:2019, která pokrývá oblast zajištění systému řízení hospodaření s energií pro činnosti související s provozem pozemní hromadné a nepravidelné osobní dopravy a vnitrozemské vodní osobní dopravy. Společnost hospodaří s energiemi v souladu se zákonem č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, a zákonem č. 458/2000 Sb. (energetickým zákonem). Společnost rovněž dodržuje požadavky zákona č. 165/2012 Sb., o podporovaných zdrojích energie, a zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší. Systém managementu

hospodaření s energií je pravidelně přezkoumáván vedením společnosti a upraven interní směrnicí *Příručka EnMS*.

Energetická politika

Prioritou DPMB je efektivní využívání energie v dopravě, budovách i procesech. Společnost se zavazuje plnit požadavky normy ČSN EN ISO 50001:2019 a udržuje systém managementu hospodaření s energií.

V rámci přijaté energetické politiky se DPMB zavazuje k neustálému zlepšování energetické hospodárnosti, zajišťování dostupnosti informací a zdrojů nezbytných k dosahování energetických cílů a cílových hodnot, zjištění souladu s příslušnými právními požadavky a dalšími požadavky v oblasti hospodaření s energií, podpoře nákupu energeticky úsporných produktů a služeb a optimalizaci spotřeby energie zařízení, vybavení, systémů a procesů.

Energetická politika je závazná pro všechny zaměstnance DPMB.

Systém řízení energetického managementu

DPMB rozděljuje užitou energii do tří základních kategorií:

- přeprava osob nebo výrobků (Doprava),
- zajištění komfortu při pobytu osob v budovách (Budovy), a
- výroba produktů (Procesy).

Analýza užití se zpracovává v roční frekvenci.

Spotřeba energie je monitorována prostřednictvím měřících systémů. Pro naftu a CNG pro autobusy MHD slouží systém evidence pohonných hmot Fuel 2000 Enterprise a systém sledování spotřeby v autobusech Doprava. Spotřebu elektrické energie pro tramvaje a trolejbusy eviduje obchodní měření trakčních napájecích stanic. Spotřebu tepla a zemního plynu pro vytápění objektů měří zařízení provozovatelů distribučních soustav.

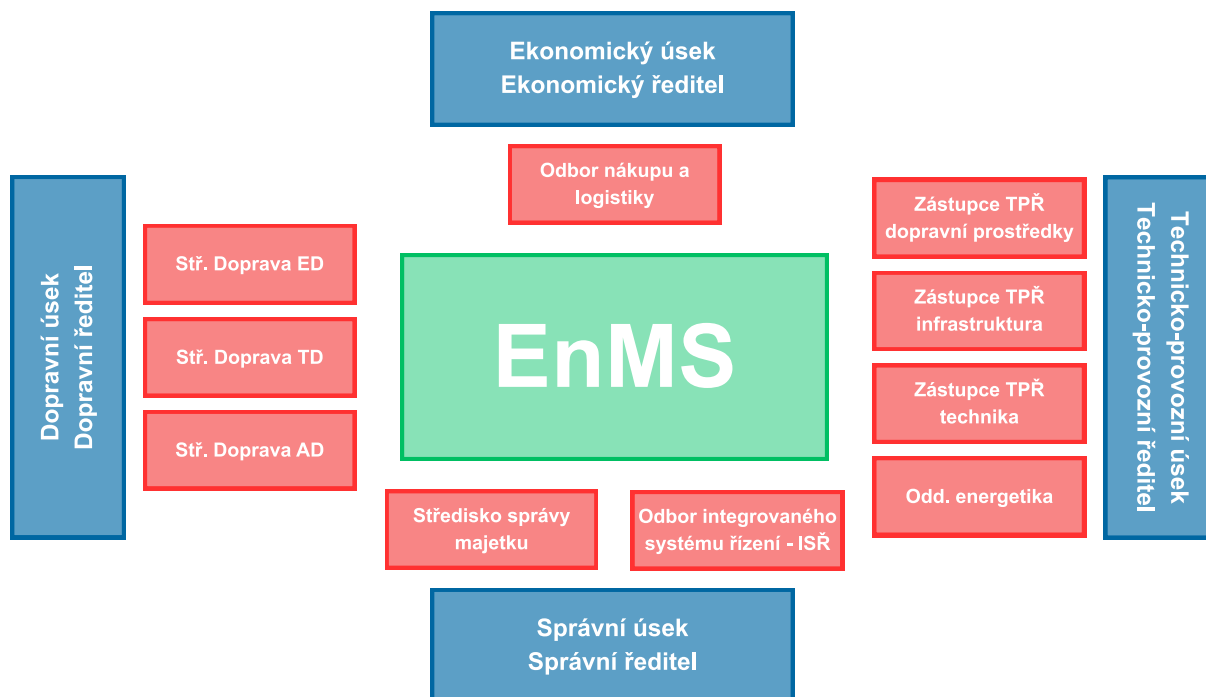
Systém managementu hospodaření s energií DPMB je řízen **Týmem EnMS**, který je jmenován vrcholovým vedením.

Složení týmu je následující:

- vedoucí oddělení Energetika,
- vedoucí střediska Doprava ED,
- vedoucí střediska Doprava TD,
- vedoucí střediska Doprava AD,
- zástupce TPŘ infrastruktura,
- zástupce TPŘ technika,
- zástupce TPŘ dopravní prostředky,

- vedoucí Odboru ISŘ,
- vedoucí Střediska správy majetku,
- vedoucí Odboru nákupu a logistiky.

Obrázek 8.1 Složení týmu EnMS



Tým se schází minimálně jednou ročně a identifikuje příležitosti ke zlepšování energetické hospodárnosti, řeší významné odchylky v energetické hospodárnosti, vyhodnocuje stav plnění akčních plánů a cílových hodnot a informuje vrcholové vedení o výkonnosti systému minimálně čtvrtletně.

Energetickou hospodárnost sleduje DPMB prostřednictvím ukazatelů energetické hospodárnosti (EnPI) pro tři základní oblasti. Pro tramvaje a trolejbusy monitoruje spotřebu elektrické energie na 100 místokilometrů, pro autobusy na CNG spotřebu na 100 vozokilometrů a pro autobusy na naftu spotřebu na 100 vozokilometrů. Pro vytápění objektů vyhodnocuje čerpání denního limitu spotřeby energie vztaženého k průměrné denní venkovní teplotě. Podněty pro příležitost ke snížení energetické náročnosti může identifikovat kterýkoli pracovník organizace prostřednictvím aplikace Závady a připomínky na interním webu společnosti.

Pracovníci jsou pravidelně školeni v oblasti systému managementu hospodaření s energií podle komplexního systému vzdělávání a rozvoje zaměstnanců. Noví zaměstnanci jsou s EnMS seznámeni formou vstupního školení. Interní audity systému se provádějí podle příslušné interní směrnice.

8.2.5 Systém environmentálního managementu

DPMB zavedl a udržuje systém environmentálního managementu podle normy ČSN EN ISO 14001:2016. Certifikace se týká činností městské a příměstské osobní dopravy, nepravidelné pozemní osobní dopravy, opravy a údržby kolejových vozidel (opravy a údržba tramvají) a opravy a údržby motorových vozidel (opravy a údržba autobusů a trolejbusů). DPMB rovněž řídí dopady na životní prostředí v souladu se zákonem č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech a zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách. V rámci normy provádí společnost jednou ročně pravidelné hodnocení environmentálních rizik.

Environmentální politika

Podnik přijal environmentální politiku, v níž se vedení společnosti zavázalo k naplňování principu trvale udržitelného rozvoje a k plnění rostoucích požadavků národních právních předpisů a právních předpisů EU. Služby jsou prováděny s ohledem na dopady pro jednotlivé složky životního prostředí. Systém environmentálního managementu zajišťuje dosažení uvědomění a úsilí vedoucího k dlouhodobému a neustálému zlepšování dopadů na životní prostředí.

DPMB dodržuje platnou legislativu životního prostředí a identifikuje všechny činnosti společnosti, které ovlivňují nebo mohou ovlivňovat životní prostředí, zejména ve vztahu k provozu budov a autoparku a odpovědného přístupu zaměstnanců k životnímu prostředí. Společnost vytváří, monitoruje, udržuje a zlepšuje systém environmentálního managementu prostřednictvím rozhodování a cílů, vyhledává možnosti zlepšování chování společnosti a snižování environmentálních dopadů a minimalizuje možná rizika. DPMB také aktivně spolupracuje s orgány státní správy České republiky i regionu a vstřícně reaguje na stížnosti, požadavky a podněty.

8.3 ŘÍZENÍ VZTAHŮ S DODAVATELI

V otázce veřejných zakázek postupuje DPMB v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, a dodržuje zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace. Zároveň má společnost v oblasti veřejných zakázek vlastní interní směrnici, která nadále zpřísňuje rozhodovací proces více, než zákon ukládá.

Na kvalitu dodávaných materiálů a služeb jsou z pozice DPMB kladeny vysoké požadavky vycházející z dokumentu Vize a Politika kvality. Společnost upřednostňuje certifikované dodavatele, kteří splní veškeré požadavky na dodávky. DPMB pravidelně hodnotí všechny dodavatele s cílem stabilizovat jejich počet a vytvořit dlouhodobé dodavatelsko-odběratelské vztahy.

Proces výběru dodavatelů je stanoven podle finanční náročnosti zakázky. Zadavatelé nastavují kritéria zakázek tak, aby splňovala legislativní, technické a kvalitativní požadavky. Společnost uplatňuje přístup, který se nesnaží rozhodovat pouze na základě ceny, ale zohledňuje také sociální a environmentální kritéria vycházející z ESG.

DPMB rovněž sleduje dodavatele podle počtu reklamací na konkrétního dodavatele, dodržování termínu dodání a technických specifikací dodávaných výrobků nebo služeb. Etický kodex stanovuje pravidla vztahu firmy k dodavatelům zahrnující profesionální jednání a budování vzájemné důvěry. Zodpovědnost za dodržování etických standardů jednání s dodavateli má více útvarů, zejména se jedná o vedoucí útvarů:

- Právní a zakázkový odbor,
- Odbor nákupu a logistiky,
- Středisko správy majetku,
- Zástupce TPŘ infrastruktura,
- Středisko správy dopravní cesty.

Platební praktiky

Společnost dodržuje standardní platební podmínky 30 dnů pro všechny kategorie dodavatelů. DPMB uplatňuje jednotné platební podmínky bez rozlišení podle typu dodavatele nebo geografické oblasti.

Tabulka 8.1 Průměrná doba úhrady pohledávek a závazků ve dnech

	2019	2022	2023	2024	2025
průměrná doba úhrady pohledávek	25	26	23	23	23
průměrná doba úhrady závazků	28	26	26	27	27

V průběhu minulé dekády se incidenty opožděných plateb vyskytly v jednotkách případů. DPMB nikdy nebyl za opožděné platby penalizován. V roce 2025 společnost neevidovala žádná probíhající soudní řízení související s opožděnými platbami dodavatelům. Veškeré relevantní smlouvy jsou v souladu se zákonem zveřejňovány v registru smluv. Cílem společnosti je tak i nadále udržet platební disciplínu na současné úrovni, tedy držet průměrný čas platby na hodnotách nepřekračujících 30 dnů. Celkový počet opožděných plateb by pak neměl překročit více jak 5 případů ročně.

8.4 OCHRANA OZNAMOVATELŮ

DPMB je povinným subjektem podle zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů. Společnost zavedla vnitřní oznamovací systém určený zaměstnancům a dalším osobám pro nahlášení protiprávního jednání. Systém je spravován externí společností, která zajišťuje jeho technický provoz a aktualizace.

Za implementaci systému ochrany oznamovatelů zodpovídá ombudsmanka společnosti ve spolupráci s Pověřencem pro ochranu osobních údajů. Tyto osoby jsou příslušnou osobou podle zákona č. 171/2023 Sb. Ze zákona také vyplývají časové lhůty pro posouzení

a prošetření oznámeného jednání, kterými jsou příslušné osoby vázány. V případě porušení, respektive nedodržení, zákonných lhůt jsou příslušné osoby vystaveny finančním sankcím.

Oznámení lze podat prostřednictvím online formuláře dostupného na webových stránkách DPMB v sekci Oznámení dle zákona č. 171/2023 Sb. Systém zajišťuje důvěrnost identity oznamovatele a ochranu před odvetnými opatřeními. Nezávislost odpovědných osob je zajištěna podepsáním mlčenlivosti.

Do vnitřního oznamovacího systému má přístup ombudsmanka DPMB, která je pověřena přijímáním a prošetřováním oznámení. Zaměstnanci jsou pravidelně informováni o možnostech podání oznámení a o ochraně, kterou zákon poskytuje. Vnitřní oznamovací systém byl implementován v roce 2023 v souladu s požadavky zákona a do současnosti nebyl zaznamenán žádný případ oznámení.

Vzhledem k implementaci v roce 2023 byli všichni zaměstnanci v problematice oznamování proškoleni se směrnicí *S22 Interní a externí komunikace*, v níž je oznamování věnována samostatná část. Speciálně byla proškolená také ombudsmanka a příslušné odpovědné osoby, školení o opatřeních od roku zavedení oznamování probíhá průběžně.

8.5 PREVENCE A ODHALOVÁNÍ KORUPCE A ÚPLATKÁŘSTVÍ

DPMB uplatňuje pravidla pro prevenci korupce a úplatkářství prostřednictvím Etického kodexu zaměstnance. Etický kodex stanovuje, že zaměstnanci nesmí nabízet, přijímat ani poskytovat dary, neoprávněné služby nebo výhody. Zaměstnanci jsou povinni předcházet střetu vlastních zájmů a zájmů DPMB. Porušení Etického kodexu je považováno za porušení pracovních povinností a je postihováno v souladu se zákoníkem práce.

Vedoucí zaměstnanci seznamují podřízené zaměstnance s principy Etického kodexu a právními požadavky vztahujícími se k vykonávané práci. Systém vzdělávání je stanoven ve vnitřních směrnicích společnosti a v Kolektivní smlouvě.

V současné době nemá DPMB zavedeny speciální postupy pro detekci a vyšetřování podezření na korupci a úplatkářství nad rámec zákona, rovněž nepořádá specializované školení zaměřené na tuto problematiku nad rámec zákona a nemá definovány pozice a funkce v největším riziku korupce.

V průběhu svého působení neeviduje DPMB žádný případ korupce a úplatkářství, nebyl zaznamenán žádný potvrzený incident a společnost nebyla odsouzena za porušení pravidel proti korupci nebo úplatkářství a nebyla jí uložena žádná pokuta v této oblasti.

V souladu se zákonem jsou relevantní smlouvy zveřejňovány v registru smluv.

8.6 POLITICKÝ VLIV A LOBBINGOVÉ AKTIVITY

DPMB je akciovou společností vlastněnou ze 100 % koncernem Statutární město Brno. Představenstvo a dvě třetiny dozorčí rady jsou jmenovány tímto koncernem. Systém řízení společnosti je navázán na požadavky akcionáře.

Společnost nevykonává lobbingové aktivity v oblasti politického ovlivňování. DPMB neposkytuje finanční ani věcné příspěvky politickým stranám nebo hnutím. Zaměstnanci jsou povinni zajistit, aby jejich případná občanská nebo politická angažovanost nepoškodila dobré jméno DPMB.

9 PŘÍLOHY

9.1 PŘÍLOHA Č. 1 – POŽADAVKY NA ZAČLENĚNÍ FORMOU ODKAZU

ESRS	Požadavek na zveřejnění	Název kapitoly	Report
ESRS 2	Obecné informace		
ESRS 2	BP-1 Obecný základ pro přípravu	<u>1.1 Obecný základ</u> <u>1.2 Rozsah konsolidace</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	BP-2 Specifické okolnosti (úlevy)	<u>1.3 Prezentace informací</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	GOV-1 Úloha správních a řídicích orgánů	<u>2.1 Zapojení správních, řídicích a dozorčích orgánů</u> Výroční závěrka	Zpráva o udržitelnosti, Výroční závěrka
ESRS 2	GOV-2 Informování orgánů o udržitelnosti	<u>2.1 Zapojení správních, řídicích a dozorčích orgánů</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	GOV-3 Pobídky vázané na udržitelnost	<u>2.1 Zapojení správních, řídicích a dozorčích orgánů</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	GOV-4 Prohlášení o náležité péči	<u>1.3 Prezentace informací</u> , <u>8. G – Řízení</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	GOV-5 Řízení rizik a vnitřní kontroly	<u>1.4 Kontrola informací</u> <u>8.2 Certifikace systémů managementu</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	SBM-1 Strategie, model a řetězec	<u>3.1 Strategie</u> <u>3.2 Obchodní model</u> <u>3.3 Hodnotový řetězec</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	SBM-2 Zájmy a názory zúčastněných stran	<u>4 Zúčastněné strany</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	SBM-3 Významná IRO a jejich vazba na strategii	<u>5.5 Identifikovaná IRO</u> <u>5.6 Přehled IRO</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	IRO-1 Proces identifikace IRO	<u>5.1 Cíl a rámec hodnocení</u> , <u>5.2 Průběh procesu hodnocení</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2	IRO-2 Rozsah pokrytí tematických ESRS	<u>5.4 Výsledky hodnocení dvojí významnosti</u>	Zpráva o udržitelnosti

ESRS E1		Změna klimatu	
ESRS E1	E1-1 Plán přechodu (mitigace)	<u>6.2 Změna klimatu</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E1	E1-2 Politiky týkající se klimatu	<u>2.2 Politiky DPMB</u> <u>8.2.4 Systém managementu hospodaření s energií</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E1	E1-3 Opatření a zdroje	<u>6.2.1 Spotřeba energií</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E1	E1-4 Cíle týkající se klimatu	<u>6.2.3 Emise skleníkových plynů</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E1	E1-5 Spotřeba energie a energetický mix	<u>6.2.1 Spotřeba energií</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E1	E1-6 Emise skleníkových plynů (Sc. 1, 2, 3)	<u>6.2.3 Emise skleníkových plynů</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E1	E1-7 Pohlcování a projekty z uhlíkových kreditů	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E1	E1-8 Interní stanovování cen uhlíku	-	-
ESRS E1	E1-9 Finanční účinky klimatických rizik	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS 2		Znečištění	
ESRS 2	E2-1 Znečištění ovzduší	-	-
ESRS 2	E2-2 Znečištění vody	-	-
ESRS 2	E2-3 Znečištění půdy	-	-
ESRS 2	E2-4 Látky vzbuzující obavu	-	-
ESRS 2	E2-5 Mikroplasty	-	-

ESRS 2	E2-6 Finanční účinky rizik u znečištění	-	-
ESRS E3	Vodní a mořské zdroje		
ESRS E3	E3-1 Politiky týkající se vody	<u>6.3 Vodní hospodářství</u> <u>8.2.5 Systém environmentálního managementu</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E3	E3-2 Opatření a zdroje	<u>6.3 Vodní hospodářství</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E3	E3-3 Cíle týkající se vody	<u>6.3 Vodní hospodářství</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E3	E3-4 Metriky spotřeby vody	<u>6.3 Vodní hospodářství</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E3	E3-5 Finanční účinky rizik u vody	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E4	Biologická diverzita a ekosystémy		
ESRS E4	E4-1 Plán přechodu a biodiverzita ve strategii	-	-
ESRS E4	E4-2 Politiky týkající se biodiverzity	-	-
ESRS E4	E4-3 Opatření a zdroje	-	-
ESRS E4	E4-4 Cíle tkající se biodiverzity	-	-
ESRS E4	E4-5 Ukazatele dopadů	-	-
ESRS E4	E4-6 Finanční účinky rizik u biodiverzity	-	-
ESRS E5	Zdroje a oběhové hospodářství		
ESRS E5	E5-1 Politiky týkající se oběhového hospodářství	<u>6.4 Využívání zdrojů a oběhové hospodářství</u> <u>8.2.5 Systém environmentálního managementu</u>	Zpráva o udržitelnosti

ESRS E5	E5-2 Opatření a zdroje	<u>6.4 Využívání zdrojů a oběhové hospodářství</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E5	E5-3 Cíle týkající se oběh. hosp.	<u>6.4 Využívání zdrojů a oběhové hospodářství</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E5	E5-4 Příliv zdrojů (materiály)	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E5	E5-5 Odsun zdrojů (odpady)	<u>6.2.3 Emise skleníkových plynů</u> <u>6.4 Využívání zdrojů a oběhové hospodářství</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS E5	E5-6 Finanční účinky rizik u zdrojů	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	Vlastní pracovní síla		
ESRS S1	S1-1 Politiky týkající se vl. prac. síly	<u>7.1 Vlastní pracovní síla,</u> <u>8.1 Etický kodex</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-2 Spolupráce (sociální dialog)	<u>7.1.2 Sociální dialog</u> <u>4 Zúčastněné strany</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-3 Kanály pro hlášení obav	<u>7.1.2 Sociální dialog</u> <u>8.4 Ochrana oznamovatelů</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-4 Opatření k významným dopadům	<u>7.1 Vlastní pracovní síla</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-5 Cíle týkající se vlastní pracovní síly	<u>7.1 Vlastní pracovní síla</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-6 Charakteristiky zaměstnanců	<u>7.1.1 Charakteristika zaměstnanců podniku a míra rozmanitosti</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-7 Charakteristiky osob (ne-zaměstnanci)	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-8 Kolektivní vyjednávání (% pokrytí)	<u>7.1.2 Sociální dialog</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-9 Metriky rozmanitosti	<u>7.1.1 Charakteristika zaměstnanců podniku a míra rozmanitosti</u> <u>2.1 Zapojení správních, řídicích a dozorčích orgánů</u>	Zpráva o udržitelnosti

ESRS S1	S1-10 Přiměřené mzdy	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-11 Sociální ochrana	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-12 Osoby se zdravotním postižením	<u>7.1 Vlastní pracovní síla</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-13 Vzdělávání a rozvoj	<u>7.1.3 Odborná příprava a rozvoje dovedností</u> <u>8.2.1 Systém managementu kvality</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-14 Zdraví a bezpečnost (BOZP)	<u>7.1.4 Zdraví a bezpečnost</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-15 Rovnováha mezi pracovním a soukromým životem	<u>7.1 Vlastní pracovní síla</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-16 Odměňování (Pay Gap)	<u>7.1.6 Odměňování</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S1	S1-17 Incidenty a stížnosti (lidská práva)	<u>7.1 Vlastní pracovní síla</u> , <u>8.4 Ochrana oznamovatelů</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S2	Pracovníci v hodnotovém řetězci		
ESRS S2	S2-1 Politiky týkající se pracovníků v hodnotovém řetězci	-	-
ESRS S2	S2-2 Spolupráce a zapojení	-	-
ESRS S2	S2-3 Kanály pro hlášení obav a náprava	-	-
ESRS S2	S2-4 Opatření k významným dopadům	-	-
ESRS S2	S2-5 Cíle týkající se pracovníků v hodnotovém řetězci	-	-

ESRS S3		Dotčené komunity	
ESRS S3	S3-1 Politiky týkající se dotčených komunit	<u>7.2 Dotčené komunity</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S3	S3-2 Spolupráce a zapojení	<u>7.2 Dotčené komunity</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S3	S3-3 Kanály pro hlášení obav a náprava	<u>7.2 Dotčené komunity</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S3	S3-4 Opatření k významným dopadům	<u>7.2 Dotčené komunity</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S3	S3-5 Cíle týkající se komunit	<u>7.2 Dotčené komunity</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S3	S3-6 Finanční účinky rizik u komunit	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S4		Spotřebitelé a koncoví uživatelé	
ESRS S4	S4-1 Politiky týkající se spotřebitelů	<u>7.3 Spotřebitelé a koncoví uživatelé</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S4	S4-2 Spolupráce a zapojení	<u>7.3 Spotřebitelé a koncoví uživatelé</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S4	S4-3 Kanály pro hlášení obav a náprava	<u>7.3 Spotřebitelé a koncoví uživatelé</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S4	S4-4 Opatření k významným dopadům	<u>7.3 Spotřebitelé a koncoví uživatelé</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S4	S4-5 Cíle týkající se spotřebitelů	<u>7.3 Spotřebitelé a koncoví uživatelé</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS S4	S4-6 Finanční účinky rizik u spotřebitelů	N/A postupné zavádění	Zpráva o udržitelnosti
ESRS G1		Řízení společnosti	
ESRS G1	G1-1 Politiky v oblasti chování podniků	<u>8.1 Etika a Etický kodex</u> <u>8.4 Ochrana oznamovatelů</u> <u>8.5 Prevence a odhalování korupce a úplatkářství</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS G1	G1-2 Řízení Vztahů s dodavateli	<u>8.3 Řízení Vztahů s dodavateli</u>	Zpráva o udržitelnosti

ESRS G1	G1-3 Prevence korupce a úplatkářství	<u>8.5 Prevence korupce</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS G1	G1-4 Potvrzené případy korupce	<u>8.5 Prevence korupce</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS G1	G1-5 Politický vliv a lobbying	<u>8.6 Politický vliv a lobbyingové aktivity</u>	Zpráva o udržitelnosti
ESRS G1	G1-6 Platební praktiky	<u>8.3 Řízení vztahů s dodavateli</u>	Zpráva o udržitelnosti

9.2 PŘÍLOHA Č. 2 – SEZNAM ZKRATEK

AD	–	autobusová doprava
BOZP	–	Bezpečnost a Ochrana Zdraví při Práci
CAPEX	–	Capital Expenditure
CCA	–	Climate Change Adaptation
CCM	–	Climate Change Mitigation
CEY	–	Circular Economy
CH ₄	–	metan
CNG	–	Compressed Natural Gas
CO ₂	–	oxid uhličitý
CO _{2e}	–	CO ₂ ekvivalent
COH	–	Centralizované odpadové hospodářství
CSRD	–	Corporate Sustainability Reporting Directive
CZ NACE	–	Klasifikace ekonomických činností v České republice
ČOV	–	čistička odpadních vod
DMA	–	Double Materiality Assessment
DNSH	–	Do No Significant Harm
DPMB	–	Dopravní podnik města Brna
ED	–	elektrická doprava
EnMS	–	Environmental Management System
EnPI	–	Energy Performance Indicators
ESG	–	Environmental, Social, Governance
ESRS	–	European Sustainability Reporting Standards
EU	–	Evropská unie
GDPR	–	General Data Protection Regulation
GHG	–	Greenhouse Gas
GWP	–	Global Warming Potential
IRO	–	Impacts, Risks and Opportunities
IROP	–	Integrovaný regionální operační program
ISMS	–	Information Security Management System

ISO	–	International Organization for Standardization
IT	–	Information Technology
KPI	–	Key Performance Indicators
MHD	–	městská hromadná doprava
N ₂ O	–	oxid dusný
Odbor ISŘ	–	Odbor integrovaného systému řízení
OPEX	–	Operational Expenditure
OSN	–	Organizace spojených národů
SMB	–	Statutární město Brno
TD	–	trolejbusová doprava
TPŘ	–	technicko-provozní ředitel
TT	–	tramvajová trať
WTR	–	Water and Marine Resources
ZEVO	–	zařízení pro energetické využití odpadů
ZTP	–	zvlášť těžce postižený
ZVZ	–	zadávání veřejných zakázek

9.3 PŘÍLOHA Č. 3 – SEZNAM ZPŮSOBILÝCH ČINNOSTÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU MĚSTA BRNA, A.S.

Tabulka 9.1 Seznam způsobilých činností DPMB, a.s.

kód činnosti	název	ESRS sektor
CCM 3.3	Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	MMV
CCM 3.20	Výroba, instalace a servis elektrických zařízení vysokého, středního a nízkého napětí pro přenos a distribuci elektřiny, která vedou nebo umožňují podstatný příspěvek ke zmírňování změny klimatu	CCE
CCM 5.2	Obnova systémů na shromažďování, úpravu a rozvod vody	CCE
CCM 6.3	Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava	TRT
CCM 6.5	Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly	TRT
CCM 6.7	Vnitrozemská vodní osobní doprava	TOT
CCM 6.9	Dovybavení vnitrozemské vodní osobní a nákladní dopravy	TOT
CCM 7.2	Renovace stávajících budov	CCE
CCM 7.3	Instalace, údržba a opravy zařízení pro zvýšení energetické účinnosti	CCE
CCM 7.5	Instalace, údržba a opravy přístrojů a zařízení pro měření, regulaci a kontrolu energetické náročnosti budov	CCE
WTR 2.2	Výroba alternativních vodních zdrojů pro jiné účely než lidskou spotřebu	UWW
CEY 3.3	Demolice budov a jiných staveb	CCE
CEY 5.1	Opravy, renovace a repasování	CCE
MMV	– Motor Vehicles (Výroba motorových vozidel)	
CCE	– Construction and Civil Engineering (Stavebnictví)	
TRT	– Road Transport (Silniční doprava)	
TOT	– Other Transport (Ostatní doprava)	
UWW	– Utilities – Water and Wastewater (Vodárenství a odpadní vody)	

9.4 PŘÍLOHA Č. 4 – KLÍČOVÉ UKAZATELE EU TAXONOMIE

UKAZATEL OBRATU

hospodářská činnost					kód	absolutní obrat	podíl obratu	kritéria významného přínosu						kritéria podle zásady DNSH						kategorie		
			tis. Kč	%		zmírňování změny klimatu	přizpůsobování se změně klimatu	vodní a mořské zdroje	oběhové hospodářství	znečištění	biologická rozmanitost a ekosystémy	zmírňování změny klimatu	přizpůsobování se změně klimatu	vodní a mořské zdroje	oběhové hospodářství	znečištění	biologická rozmanitost a ekosystémy	minimální záruky	podpůrné	přechodné		
						A, N, N/EL						A/N						A/N	E	T		
A ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI (A.1+A.2)																						
A.1 UDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
A.1.1	Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	0,0	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	E				
A.1.2	Výroba, instalace a servis elektrických zařízení vysokého, středního a nízkého napětí pro přenos a distribuci elektřiny, která vedou nebo umožňují podstatný příspěvek ke zmírňování změny klimatu	CCM 3.20	0,0	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	E				
A.1.3	Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava	CCM 6.3	999 648,3	24,09%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	-	A	A	-	A			T		
A.1.4	Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly	CCM 6.5	55 188,0	1,33%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	-	A	A	-	A			T		
A.1.5	Vnitrozemská vodní osobní doprava	CCM 6.7	15 263,0	0,37%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	-	A			T		
A.1.6	Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou silniční dopravu a veřejnou dopravu	CCM 6.15	0,0	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	E				
A.1.7	Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou vodní dopravu	CCM 6.16	0,0	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	E				
A.1.8	Instalace, údržba a opravy zařízení pro zvýšení energetické účinnosti	CCM 7.3	0,0	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	-	-	A	-	A	E				
A.1.9	Instalace, údržba a opravy přístrojů a zařízení pro měření, regulaci a kontrolu energetické náročnosti budov	CCM 7.5	0,0	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	-	-	-	-	A	E				
A.1	ENVIRONMENTÁLNĚ UDRŽITELNÉ ČINNOSTI - CELKEM		1 070 099,3	25,78%																		
A.2 NEUDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
A.2.1	Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu	CCM 3.3	3 121,7	0,08%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	A	A	E				
A.2.2	Obnova systémů na shromažďování, úpravu a rozvod vody	CCM 5.2	0,0	0,00%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	-	-	A	A					
A.2.3	Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava	CCM 6.3	66 011,7	1,59%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	-	A	A	-	A			T		
A.2.4	Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly	CCM 6.5	0,0	0,00%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	-	A	N	-	A			T		
A.2.5	Renovace stávajících budov	CCM 7.2	0,0	0,00%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		A	A	A	A	-	A			T		
A.2.6	Opravy, renovace a repasování	CEY 5.1	0,0	0,00%	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	N/EL		A	A	A		A	-	A				
A.2	NEUDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM		69 133,4	1,67%																		
A	ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM		1 139 232,7	27,45%																		
B NEZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
B	NEZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM		3 010 997,3	72,55%																		
A+B	CELKEM (A+B)		4 150 230,0	100,00%																		

UKAZATEL CAPEX

hospodářská činnost					kód	absolutní kapitálové výdaje	podíl kapitálových výdajů	kritéria významného přínosu						kritéria podle zásady DNSH						kategorie		
						tis. Kč	%	A, N, N/EL						A/N						A/N	E	T
A ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI (A.1+A.2)																						
A.1 UDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
A.1.1	Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu					CCM 3.3	8 966,3	0,39%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	E		
A.1.2	Výroba, instalace a servis elektrických zařízení vysokého, středního a nízkého napětí pro přenos a distribuci elektřiny, která vedou nebo umožňují podstatný příspěvek ke zmírňování změny klimatu					CCM 3.20	40 847,5	1,75%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	E		
A.1.3	Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava					CCM 6.3	1 521 955,2	65,37%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	A	A	-	A	T	
A.1.4	Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly					CCM 6.5	2 112,0	0,09%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	A	A	-	A	T	
A.1.5	Vnitrozemská vodní osobní doprava					CCM 6.7	0,0	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	-	A	T	
A.1.6	Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou silniční dopravu a veřejnou dopr					CCM 6.15	660 029,5	28,35%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	A	E	
A.1.7	Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou vodní dopravu					CCM 6.16	5 973,0	0,26%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	A	E	
A.1.8	Instalace, údržba a opravy zařízení pro zvýšení energetické účinnosti					CCM 7.3	0,0	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	-	A	-	A	E	
A.1.9	Instalace, údržba a opravy přístrojů a zařízení pro měření, regulaci a kontrolu energetické náročnosti budov					CCM 7.5	99,8	0,00%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	-	-	-	A	E	
A.1	ENVIRONMENTÁLNĚ UDRŽITELNÉ ČINNOSTI - CELKEM						2 239 983,3	96,21%														
A.2 NEUDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
A.2.1	Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu					CCM 3.3	0,0	0,00%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	A	E	
A.2.2	Obnova systémů na shromažďování, úpravu a rozvod vody					CCM 5.2	0,0	0,00%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	-	-	A	A		
A.2.3	Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava					CCM 6.3	0,0	0,00%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	A	A	-	A	T	
A.2.4	Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly					CCM 6.5	4 450,0	0,19%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	A	N	-	A	T	
A.2.5	Renovace stávajících budov					CCM 7.2	17 696,9	0,76%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	-	A	T	
A.2.6	Opravy, renovace a repasování					CEY 5.1	0,0	0,00%	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	N/EL	A	A	A	A	-	A		
A.2	NEUDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM						22 146,9	0,95%														
A	ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM						2 262 130,2	97,16%														
B NEZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
B	NEZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM						66 164,3	2,84%														
A+B	CELKEM (A+B)						2 328 294,5	100,00%														

UKAZATEL OPEX

hospodářská činnost					kód	absolutní provozní výdaje	podíl provozních výdajů	kritéria významného přínosu						kritéria podle zásady DNSH						kategorie		
						tis. Kč	%	A, N, N/EL						A/N						A/N	E	T
A ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI (A.1+A.2)																						
A.1 UDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
A.1.1	Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu					CCM 3.3	683 763,6	17,75%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	E		
A.1.2	Výroba, instalace a servis elektrických zařízení vysokého, středního a nízkého napětí pro přenos a distribuci elektřiny, která vedou nebo umožňují podstatný příspěvek ke zmiřování změny klimatu					CCM 3.20	99 199,0	2,57%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	E		
A.1.3	Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava					CCM 6.3	1 494 293,6	38,78%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	A	A	-	A	T	
A.1.4	Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly					CCM 6.5	3 749,8	0,10%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	A	A	-	A	T	
A.1.5	Vnitrozemská vodní osobní doprava					CCM 6.7	53 703,0	1,39%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	-	A	T	
A.1.6	Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou silniční dopravu a veřejnou dopravu					CCM 6.15	945,0	0,02%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	A	E	
A.1.7	Infrastruktura umožňující nízkouhlíkovou vodní dopravu					CCM 6.16	525,0	0,01%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	A	E	
A.1.8	Instalace, údržba a opravy zařízení pro zvýšení energetické účinnosti					CCM 7.3	30 861,3	0,80%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	-	A	-	A	E	
A.1.9	Instalace, údržba a opravy přístrojů a zařízení pro měření, regulaci a kontrolu energetické náročnosti budov					CCM 7.5	3 298,7	0,09%	A	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	-	-	-	A	E	
A.1	ENVIRONMENTÁLNĚ UDRŽITELNÉ ČINNOSTI - CELKEM						2 370 338,9	61,52%														
A.2 NEUDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
A.2.1	Výroba nízkouhlíkových technologických zařízení pro dopravu					CCM 3.3	33 052,4	0,86%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	A	A	E	
A.2.2	Obnova systémů na shromažďování, úpravu a rozvod vody					CCM 5.2	1 112,7	0,03%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	-	-	A	A		
A.2.3	Městská a příměstská doprava, silniční osobní doprava					CCM 6.3	94 479,4	2,45%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	A	A	-	A	T	
A.2.4	Přeprava motocykly, osobními automobily a užitkovými vozidly					CCM 6.5	32 290,4	0,84%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	-	A	N	-	A	T	
A.2.5	Renovace stávajících budov					CCM 7.2	0,0	0,00%	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	A	A	A	A	-	A	T	
A.2.6	Opravy, renovace a repasování					CEY 5.1	37 360,0	0,97%	N/EL	N/EL	N/EL	N	N/EL	N/EL	A	A	A	A	-	A		
A.2	NEUDRŽITELNÉ ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM						198 295,0	5,15%														
A	ZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM						2 568 633,9	66,67%														
B NEZPŮSOBILÉ ČINNOSTI																						
B	NEZPŮSOBILÉ ČINNOSTI - CELKEM						1 284 325,1	33,33%														
A+B	CELKEM (A+B)						3 852 959,0	100,00%														

A – ano, činnost je způsobilá pro taxonomii a v souladu s příslušným environmentálním cílem.

N – ne, činnost je způsobilá pro taxonomii, nikoliv však v souladu s příslušným environmentálním cílem.

N/EL – nezpůsobilá, činnost není způsobilá pro taxonomii pro příslušný environmentální cíl.

E – podpůrná, ekonomická činnost je klasifikována jako podpůrná vůči environmentálním cílům.

T – přechodná, ekonomická činnost je klasifikována jako přechodná vůči environmentálním cílům.



S energií počítáme!