

Příloha č.13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

VÝPOČET KOMPENZACE

Součástí Zadávací dokumentace je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Výchozí ceny, výběru nejvhodnější Nabídky i následnému výpočtu Cen ze Smlouvy s vybraným Dopravcem (dále jen „Finanční model“). Údaje zadané Dopravcem do Finančního modelu jsou součástí Nabídky, využity však jsou také k návazným výpočtům, zohledňujícím pro každý rok průběhu Smlouvy:

- Indexaci Cenotvorných položek v průběhu Smlouvy;
- Doplnění Cenotvorných položek, které jsou předjímany Smlouvou, avšak jejich výše není známa ke dni podání Nabídky;
- Odchylku každoroční Objednávky od Výchozího dopravního výkonu či Výchozího počtu vlakových jednotek;
- Vyúčtování Skutečnosti vůči Objednávce za uplynulé období Jízdního řádu i kalendářního roku.

Tento dokument vysvětluje užití pojmy, nastavení Finančního modelu, způsob ovládání modelu ze strany Objednatele i Dopravce a definuje vzorce použité ve Finančním modelu pro výpočet Skutečné kompenzace.

1 FINANČNÍ MODEL

Finanční model je vytvořen v prostředí MS Excel a skládá se ze vzájemně propojených listů. Umožňuje zadávání dat jak Objednatelem (oranžově vyznačené buňky), tak Dopravcem (žlutě vyznačené buňky). V různých fázích nabídkového řízení či průběhu Smlouvy mohou být různé části Finančního modelu uzamčeny k úpravám i v oblastech zadávání dat, aby se předešlo záměrnému či nechtěnému přepisu hodnot.

Listy Finančního modelu jsou vyhotoveny ve standardní struktuře (výjimky jsou uvedeny dále):

- Řádky definují **Cenotvorné položky** (v buňkách A3:D25)
- Sloupce definují jednotlivá období platnosti **Jízdního řádu** (v buňkách E2:S2)

Cena (v buňkách E26:S26) je počítána jako součet Cenotvorných položek příslušného období Jízdního řádu. Typy Cen se odlišují na jednotlivých listech.

Jednotková cena (v buňkách E28:S28) je počítána jako podíl Ceny (v buňkách E26:S26) a Dopravního výkonu (v buňkách E27:S27). Typy jednotkové ceny se odlišují na jednotlivých listech.

Jednotková cena za Výkon (v buňkách E29:S29) je počítána jako podíl Cenotvorných položek přiřazených na Výkon (viz níže) a Dopravního výkonu (v buňkách E27:S27). Typy jednotkových cen za Výkon se odlišují na jednotlivých listech.

Součet Cenotvorných položek (v buňkách T3:T25) vyjadřuje celkovou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Průměr Cenotvorných položek (v buňkách U3:U25) vyjadřuje aritmeticky průměrnou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Přiřazení Cenotvorných položek (v buňkách V3:X25) vyjadřuje podíly, jakými je hodnota dané Cenotvorné položky závislá na Dopravním výkonu a počtu Vlakových jednotek, případně zda je daná Cenotvorná položka neměnná. Přiřazení Cenotvorných položek ovlivňuje výpočet Objednávkové ceny a Skutečné ceny.

- Přiřazení položek na Výkon (v buňkách V3:V25) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Dopravním výkonem; tj. při změně (zvýšení či snížení) Dopravního výkonu se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Vozidlo (v buňkách W3:W25) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Počtem vlakových jednotek; tj. při změně (zvýšení či snížení) Počtu vlakových jednotek se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Fixní složku (v buňkách X3:X25) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka nezávislá na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek; tj. při jejich změně (zvýšení či snížení) zůstane v absolutní částce stejná.

Pásmo dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny (v buňkách F30:S30) vyjadřuje maximálně dovolenou změnu Výchozí jednotkové ceny mezi dvěma sousedními obdobími jízdního řádu. Porovnávána jsou samostatně období 2030/31-2032/33 a 2033/34-2044/45.

Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena (v buňkách E32:S32) vyjadřuje průměrnou Výchozí jednotkovou cenu navýšenou o 20 %, kterou nelze přesáhnout v žádném z období jízdního řádu.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na celek BEMU – Příloha č.13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

Tabulka 1: Cenotvorné položky a období Jízdního řádu

Číslo Cenotvorné položky i	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Výše Cenotvorné položky $NV_{i,j}$, resp. $NA_{i,j}$, resp. $NO_{i,j}$				
				Období Jízdního řádu j				
				$j = 1$	...	$j = 6$	...	$j = 20$
				2025/26		2031/32		2044/45
$i = 1$	Trakční energie a palivo	$i = 1.1$	Elektrická energie					
		$i = 1.2$	Jiné					
$i = 2$	Netrakční energie a palivo							
$i = 3$	Přímý materiál							
$i = 4$	Opravy a údržba vozidel							
$i = 5$	Odpisy dlouhodobého majetku	$i = 5.1$	Vlakové jednotky					
		$i = 5.2$	Ostatní majetek					
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel							
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlakový personál					
		$i = 7.2$	Pokladní					
		$i = 7.3$	Ostatní zaměstnanci					
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlakový personál					
		$i = 8.2$	Pokladní					
		$i = 8.3$	Ostatní zaměstnanci					
$i = 9$	Cestovné							
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty							
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury							
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Úroky z bankovních úvěrů					
		$i = 12.2$	Ostatní					
$i = 13$	Ostatní služby							
$i = 14$	Provozní režie							
$i = 15$	Správní režie							
$i = 22$	Zisk							

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na celek BEMU – Příloha č.13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

kde:

$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NO_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j

V rámci stanovení Objednávky, záznamu Skutečnosti a výpočtu Skutečné kompenzace jsou ve Finančním modelu členěna období Jízdního řádu do podrobnosti kalendářních měsíců. Finanční model v tomto ohledu vychází z předpokladu, že Dopravní rok je zahájen v termínu prosincové změny Jízdního řádu. Dojde-li však k posunu zahájení Dopravního roku na jiný termín, je nutné odpovídajícím způsobem upravit členění na kalendářní měsíce v listech Objednávka, Skutečnost a Kompenzace. Tato úprava však nebude mít dopad na výpočet celkových hodnot za jedno období Dopravního roku.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na celek BEMU – Příloha č.13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

Tabulka 2: Přiřazení Cenotvorných položek na Výkon, Vozidlo a Fixní složku

Číslo Cenotvorné položky i	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Přiřazení Cenotvorné položky P_i		
				P_i^{Vykon}	$P_i^{Vozidlo}$	P_i^{Fixni}
$i = 1$	Trakční energie a palivo	$i = 1.1$	Elektrická energie	%	%	%
		$i = 1.2$	Jiné	%	%	%
$i = 2$	Netrakční energie a palivo			%	%	%
$i = 3$	Přímý materiál			%	%	%
$i = 4$	Opravy a údržba vozidel			%	%	%
$i = 5$	Odpisy dlouhodobého majetku	$i = 5.1$	Vlakové jednotky	%	%	%
		$i = 5.2$	Ostatní majetek	%	%	%
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel			%	%	%
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlakový personál	%	%	%
		$i = 7.2$	Pokladní	%	%	%
		$i = 7.3$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlakový personál	%	%	%
		$i = 8.2$	Pokladní	%	%	%
		$i = 8.3$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%
$i = 9$	Cestovné			%	%	%
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty			%	%	%
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury			%	%	%
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Úroky z bankovních úvěrů	%	%	%
		$i = 12.2$	Ostatní	%	%	%
$i = 13$	Ostatní služby			%	%	%
$i = 14$	Provozní režie			%	%	%
$i = 15$	Správní režie			%	%	%
$i = 22$	Zisk			%	%	%

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na celek BEMU – Příloha č.13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

přičemž vždy platí, že:

$$P_i^{Vykon} + P_i^{Vozidlo} + P_i^{Fixni} = 1$$

kde:

P_i^{Vykon} Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem

$P_i^{Vozidlo}$ Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek

P_i^{Fixni} Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

1.1 Výchozí provozní předpoklady

Označení listu: Provoz výchozí

Provozní parametry Výchozího dopravního výkonu a Výchozího počtu vlakových jednotek zadává Objednatel na úvod Finančního modelu. Stejně údaje jsou pak znovu uváděny na listu Objednávka, kde slouží ke srovnání s parametry Objednávky (viz kapitolu 4.1).

- Výchozí dopravní výkon [tis.vlkm] (v buňkách C3:Q3) vstupuje přímo do Výchozího finančního modelu (buňky E27:S27); při stanovení výše Cenotvorných položek Výchozího finančního modelu Dopravce rovněž zohledňuje, jaká část Výchozího dopravního výkonu připadá na vlaky vedené v jedné Vlakové jednotce a vlaky vedené v soupravě dvou či tří Vlakových jednotek:
 - Výchozí dopravní výkon jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C4:Q4) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Zadávací dokumentaci zajištěn jednou Vlakovou jednotkou
 - Výchozí dopravní výkon souprav dvou jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C5:Q5) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Zadávací dokumentaci zajištěn soupravou dvou Vlakových jednotek
 - Výchozí dopravní výkon souprav tří jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C6:Q6) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Zadávací dokumentaci zajištěn soupravou tří Vlakových jednotek
- Výchozí počet vlakových jednotek [#] (v buňkách C7:Q7) je počet Vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace Výchozího dopravního výkonu, včetně Vozidel záložních.
- Výchozí počet pokladních hodin [h] (v buňkách C8:Q8) je součet celkové otevírací doby Kontaktních míst IDPK za Dopravní rok, vyjádřený v hodinách.

2 VÝCHOZÍ CENA

2.1 Výchozí finanční model

Označení listů: Model výchozí bez dotace (MVB), Model výchozí s dotací (MVD)

Výchozí finanční model slouží k jednorázovému zadání Cenotvorných položek, které vstupují do výpočtu Cen a podle kterých je hodnocena Nabídka. Dopravce zde rovněž provede přiřazení vybraných Cenotvorných položek [%] na složky Výkon, Vozidlo a Fixní, pokud o přiřazení některých Cenotvorných položek nerozhodl již Objednatel.

Objednatel v tomto provozním souboru požaduje vyplnění Výchozího finančního modelu ve dvou variantách, které se odlišují započtením dotace z Programu (tj. týkající se 6 ks Vlakových jednotek provozovaných od zahájení Doby plnění, tj. 12/2030) a s ní spojených nákladů či úspor. Proto jsou zde odlišeny listy:

- Model výchozí bez dotace (MVB), kde Dopravce kalkuluje všechny Cenotvorné položky bez ohledu na předpokládanou dotaci;

- Model výchozí s dotací (MVD), kde Dopravce upravuje kalkulaci vybraných Cenotvorných položek, ovlivněných přiznáním dotace z Programu v plné výši, přičemž položky neovlivněné jsou přebírány v totožné výši z Modelu výchozího bez dotace (MVB).

Do výpočtu Nabídkové ceny vstupují oba listy Výchozího finančního modelu, avšak u dalších výpočtů je Finanční model implicitně nastaven tak, že přebírá pouze údaje Modelu výchozího s dotací (MVD). Pokud by došlo ke krácení výše poskytnuté dotace, bude zachována vazba na Model výchozí s dotací (MVD), ovšem formou Doplněku bude vypořádána předjímaná změna hodnoty odpisů / pronájmu / leasingu Vlakových jednotek (kapitola 3.2). Pokud by však dotace nebyla přiznána vůbec, dojde k záměně za Model výchozí bez dotace (MVB).

Dopravce ve Výchozím finančním modelu zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2025 [tis.Kč] na celou Dobu plnění, a to v zaokrouhlení na tisíce. Přiřazení Cenotvorných položek [%] v položkách, které nestanovil Objednatel, je zadáváno v zaokrouhlení na celá procenta.

Cenotvorné položky „10 Úhrada za použití dopravní cesty“ a „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ jsou Objednatelům uvedeny jako nulové. Nebudou tedy součástí Nabídky Dopravce ve Výchozím finančním modelu, neboť budou doplněny Objednatelům až do Aktualizovaného finančního modelu na základě jejich skutečné výše pro nadcházející období Jízdního řádu.

Výchozí finanční modely (MVB, MVD) jsou jedinými dvěma listy Finančního modelu, kde pro Nabídku doplňuje údaje Dopravce. Na dalších listech probíhá výpočet buď automaticky, nebo po zadání údajů Objednatelům. Výpočet výchozí ceny je popsán obecně, bez ohledu na přebírání údajů MVB či MVD.

2.1.1 Výchozí cena

$$CV_j = \sum_{i=1}^{i=22} [NV_{i,j}] = \sum_{i=1}^{i=22} [(NV_{i,j} \cdot P_i^{Vykona}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Fixni})]$$

kde:

CV_j Výchozí cena pro období Jízdního řádu j

$NV_{i,j}$ Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j

P_i^{Vykona} Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem

$P_i^{Vozidlo}$ Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek

P_i^{Fixni} Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

2.1.2 Výchozí jednotková cena

$$JCV_j = \frac{CV_j}{DV_j}$$

kde:

JCV_j Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu j

CV_j Výchozí cena pro období Jízdního řádu j

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

2.1.3 Výchozí jednotková cena na Výkon

$$JCV_j^{vykon} = \frac{\sum_{i=1}^{i=22} [NV_{i,j} \cdot P_i^{vykon}]}{DV_j}$$

kde:

JCV_j^{vykon} Výchozí jednotková cena na Výkon pro období Jízdního řádu j

$NV_{i,j}$ Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j

P_i^{vykon} Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

2.1.4 Roční změna Výchozí ceny

Výpočet meziročního rozdílu Výchozí ceny ověří, zda jsou změny hodnot Výchozí ceny v jednotlivých obdobích Jízdního řádu v souladu s omezením stanoveným Objednatelem pomocí koeficientu R . Toto ověření se použije samostatně pro období 2030/31-2032/33 a 2033/34-2044/45.

$$CV_j \cdot (1 - R) \leq CV_{j+1} \leq CV_j \cdot (1 + R)$$

R Koeficient pásma dovolené roční změny Výchozí ceny

CV_j Výchozí cena pro období Jízdního řádu j

CV_{j+1} Výchozí cena pro následující období Jízdního řádu $j+1$

2.1.5 Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena

Objednatel zároveň stanovil nejvyšší dovolenou Výchozí jednotkovou cenu, který v žádném období Jízdního řádu nemůže přesáhnout průměrnou Výchozí jednotkovou cenu o více než 20 %.

$$JCV_j^{Max} = 1,2 \cdot \frac{\sum_{j=6}^{j=20} [CVB_j]}{\sum_{j=6}^{j=20} [DV_j]}$$

kde:

JCV_j^{Max} Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu j

CVB_j Výchozí cena pro období Jízdního řádu j v Modelu výchozím bez dotace (MVB)

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

2.2 Zaokrouhlený Výchozí finanční model

Označení listů: MVB Zaokrouhlený, MVD Zaokrouhlený

List má především kontrolní funkci, aby do všech výpočtů Finančního modelu skutečně vstupovaly Dopravcem zaokrouhlené hodnoty (na tisíce, na celá procenta), jak je požadováno v kapitole 2.1.

2.3 Nabídková cena

Označení listu: Nabídka

Nabídky budou hodnoceny podle jejich ekonomické výhodnosti. Na tomto listu je uveden souhrn hodnot pro dílčí kritéria hodnocení a výpočet nabídkové ceny.

Vážená průměrná nabídková cena [Kč/vlkm] (v buňce C5) je spočtena jako vážený průměr dvou níže uvedených položek. Váhy pro výpočet Nabídkové ceny stanovuje Objednatel (v buňkách D3:D4).

- Výchozí jednotková cena – Průměr za Dobu plnění [Kč/vlkm] (v buňce C3) pro Model výchozí bez dotace (MVB), konkrétně převzatá z listu MVB Zaokrouhlený (buňky T28)
- Výchozí jednotková cena – Průměr za Dobu plnění [Kč/vlkm] (v buňce C4) pro Model výchozí s dotací (MVD), konkrétně převzatá z listu MVD Zaokrouhlený (buňky T28)

$$CN = \frac{\sum_{j=6}^{j=20} [CVB_j]}{\sum_{j=6}^{j=20} [DV_j]} \cdot v_B + \frac{\sum_{j=6}^{j=20} [CVD_j]}{\sum_{j=6}^{j=20} [DV_j]} \cdot v_D$$

kde:

CN	Vážená průměrná nabídková cena
CVB_j	Výchozí cena pro období Jízdního řádu j v Modelu výchozím bez dotace (MVB)
CVD_j	Výchozí cena pro období Jízdního řádu j v Modelu výchozím s dotací (MVD)
DV_j	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j
v_B	Váha Výchozí jednotkové ceny – Průměru za Dobu plnění pro MVB
v_D	Váha Výchozí jednotkové ceny – Průměru za Dobu plnění pro MVD

3 AKTUALIZOVANÁ CENA

3.1 Indexace Výchozího finančního modelu

Označení listu: Index

Na tomto listu jsou shromážděny hodnoty všech Indexů potřebných k valorizaci Výchozího finančního modelu během Doby plnění. Také jsou zde jednotlivé Indexy přiřazeny k Cenotvorným položkám.

3.1.1 Definice a zadání Indexů

Nejpozději ke dni 31. 10. totožného roku se začátkem dalšího období Jízdního řádu, pro který je připravována Objednávka, Objednatel zjistí hodnoty Indexů a vyplní jimi příslušný sloupec období Jízdního řádu. Tím bude vytvořen podklad pro aktualizaci Výchozího finančního modelu na Cenovou úroveň roku počátku Jízdního řádu.

Do oranžově vyznačených buněk (v oblasti E3:X25) zadává Objednatel hodnoty statistických ukazatelů (Indexů) přesně v hodnotě, jak byly získány z originálního zdroje, v souladu s definicí Indexů níže. Pro nabídkové řízení mohou být na tomto listu Objednatel vyplněny výchozí údaje Indexů pro cenovou úroveň 2025 (v buňkách E3:E25) v období 2025/26, které slouží jako srovnávací hladina pro výpočet valorizace nadcházejících období.

Objednatel rozhodl o přiřazení Indexů k Cenotvorným položkám podle názvu vedeného v příslušném řádku Cenotvorné položky (v buňkách Y3:Y25). Vybrané cenotvorné položky nebudou v Době plnění valorizovány pomocí Indexů (označeno „Bez indexace“ v buňkách Y3:Y25). V případě změny definice Indexu na straně statistického zdroje během trvání Smlouvy se smluvní strany dohodnou na nahrazení jiným Indexem, charakterově nejbližším původnímu Indexu.

Název Indexu	Index cen průmyslových výrobců – elektřina D351
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://csu.gov.cz/produkty/ipc_cr
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % IR15 měsíční Označení skupiny D 351 Název skupiny Elektřina, přenos a rozvod, obchod s elektřinou
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Aritmetický průměr dvanácti měsíčních publikovaných hodnot od října roku (n-1) po září roku (n)

Název Indexu	Index cen průmyslových výrobců – železniční vozidla CL302
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://csu.gov.cz/produkty/ipc_cr
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % IR15 měsíční Označení skupiny CL 302 Název skupiny Železniční lokomotivy a vozový park
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Aritmetický průměr dvanácti měsíčních publikovaných hodnot od října roku (n-1) po září roku (n)

Název Indexu	Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – doprava a skladování
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://csu.gov.cz/produkty/pmz_cr
Přesný popis	Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví Na přepočtené počty zaměstnanců

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na celek BEMU – Příloha č.13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

	Měřicí jednotka Kč Čtvrtletní hodnoty Odvětví H "Doprava a skladování"
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Předběžný statistický údaj pro Q2 roku (n) Poznámka: předběžný statistický údaj se pro účely Smlouvy a výpočtu Indexů považuje za dále neměnný a konečný

Název Indexu	Index spotřebitelských cen
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://csu.gov.cz/produkty/isc_cr
Přesný popis	Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace COICOP 2018 Bazický index (průměr roku 2025 = 100) Měřicí jednotka % Čtvrtletní hodnoty Úhrn
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro Q3 roku (n)

3.2 Doplněk Výchozího finančního modelu

Označení listu: Doplněk

Na tomto listu lze doplnit hodnoty, které v souladu se Smlouvou byly vyhrazeny jako položky očekávané, avšak nevyčíslitelné do Nabídky (tj. nezahrnutelné do Výchozího finančního modelu). Smlouva i Finanční model umožňují prostřednictvím listu Doplněk reagovat na následující případy:

- Změna Počtu vlakových jednotek pořízených do vlastnictví Dopravce či na pronájem / leasing
- Změna hodnoty odpisů / pronájmu / leasingu Vlakových jednotek po získání či krácení dotace na pořízení či vybavení Vlakových jednotek
- Poplatek „Úhrada za použití dopravní cesty“ stanovený provozovatelem dráhy
- Poplatek „Úhrady za použití ostatní infrastruktury“ stanovený provozovatelem dráhy

Změna Počtu vlakových jednotek proti Výchozímu počtu vlakových jednotek se týká jak nárůstu celkového Počtu vlakových jednotek (s kladným znaménkem nákladů), tak i jejich poklesu (se záporným znaménkem nákladů). Změna počtu Vlakových jednotek se zohlední v položkách:

- 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vlakové jednotky“ – pokud se mění Počet vlakových jednotek v majetku Dopravce, vloží se část jejich odpisů připadající na změnu Počtu vlakových jednotek do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění;
- 6 „Pronájem a leasing vozidel“ – pokud se mění Počet vlakových jednotek zajištěných formou pronájmu či leasingu, vloží se změna nákladů na toto zajištění do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění.
- 12 „Ostatní přímé náklady“ – část 12.1 „Úroky z bankovních úvěrů“ – vyvolaná změna finančních nákladů se uvede do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění.

Změna hodnoty odpisů / pronájmu / leasingu Vlakových jednotek vyvolána získáním dotace (mimo Program popsany v kapitole 2.1) nebo naopak krácením dotace proti předpokladům ve Výchozím finančním modelu s dotací (MVD) se zohlední v následujících položkách:

- 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vlakové jednotky“ – pokud se mění účetní hodnota Vlakových jednotek v majetku Dopravce, vloží se alikvotní roční část této změny do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění;
- 6 „Pronájem a leasing vozidel“ – pokud se mění hodnota Vlakových jednotek zajištěných formou pronájmu či leasingu, vloží se alikvotní roční část této změny do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění.
- 12 „Ostatní přímé náklady“ – část 12.1 „Úroky z bankovních úvěrů“ – vyvolaná změna finančních nákladů, kterou Dopravce prokáže a Objednatel potvrdí ve spojitosti se získáním či krácením dotace, se uvede do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění.

Poplatek „Úhrada za použití dopravní cesty“ se vypočte zvlášť pro každé nadcházející období Jízdního řádu, podle platného Prohlášení o dráze a se zohledněním Jízdního řádu pro Objednávku. Výpočet poplatku bude proveden Dopravcem před samotným uzavřením Objednávky. Výše poplatku tak vstoupí přímo do výpočtu Aktualizovaného finančního modelu a odtud následně i Objednávkové ceny bez potřeby dalších úprav. Případné odchylky Skutečnosti proti Objednávce už zpětně nemají vliv na výši položky „Úhrada za použití dopravní cesty“ zadané na listu Doplněk.

V případě zavedení poplatku „Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ bude Dopravcem vypočtena výše úhrady dopředu pro každé období platnosti Jízdního řádu podle Objednávky, na základě podkladů pro výpočet zveřejněných provozovatelem dráhy. Výpočet poplatku bude proveden před samotným uzavřením Objednávky (obdobně jako u poplatku „Úhrada za použití dopravní cesty“).

Doplněk Výchozího finančního modelu již nepodléhá indexaci, tj. hodnota zadaná na listu Doplněk pro dané období Jízdního řádu se přebírá do Aktualizovaného finančního modelu bez dalších úprav.

3.3 Aktualizovaný finanční model

Označení listu: Model aktualizovaný (MA)

Aktualizovaný finanční model je vypočten za účelem aktualizace Výchozího finančního modelu. Tím se hodnoty Cenotvorných položek dostávají z jednotné cenové úrovně roku 2025 na Cenovou úroveň příslušného roku počátku období Jízdního řádu. Aktualizace je provedena prostřednictvím:

- Indexace Výchozího finančního modelu; a
- Doplněku Výchozího finančního modelu

Indexace Výchozího finančního modelu se do Aktualizovaného finančního modelu projeví tak, že Cenotvorná položka pro dané období Jízdního řádu z Výchozího finančního modelu je znásobena poměrem příslušného Indexu pro dané období Jízdního řádu a Indexu pro období 2025/26.

Doplněk Výchozího finančního modelu se do Aktualizovaného finančního modelu projeví tak, že hodnota zadaná na listu Doplněk pro dané období Jízdního řádu se přebírá bez dalších úprav.

Výsledná hodnota každé Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu je pak vypočtena jako součet Indexace Výchozího finančního modelu a Doplněku Výchozího finančního modelu.

Aktualizovaná cena [tis.Kč] (v buňkách E26:S26) je pro každé období Jízdního řádu vztažena k Cenové úrovni počátku období platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

3.3.1 Aktualizovaná cena

$$CA_j = \sum_{i=1}^{i=22} [NA_{i,j}] = \sum_{i=1}^{i=22} \left[\left(NV_{i,j} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,1}} \right) + NZ_{i,j} \right]$$

$$= \sum_{i=1}^{i=22} [(NA_{i,j} \cdot P_i^{Vyk\acute{o}n}) + (NA_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo}) + (NA_{i,j} \cdot P_i^{Fixni})]$$

kde:

CA_j	Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j
$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NZ_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i doplněné do Výchozího finančního modelu dle pravidel Smlouvy (tj. v listech „Doplňek“) pro období Jízdního řádu j
$I_{i,j}$	Index Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu j
$I_{i,1}$	Index Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu $j = 1$ (tj. Jízdní řád 2025/26)
$P_i^{Vyk\acute{o}n}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

3.3.2 Aktualizovaná jednotková cena

$$JCA_j = \frac{CA_j}{DV_j}$$

kde:

JCA_j	Aktualizovaná jednotková cena pro období Jízdního řádu j
CA_j	Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j
DV_j	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

3.3.3 Aktualizovaná jednotková cena za Výkon

$$JCA_j^{Vyk\acute{o}n} = \frac{\sum_{i=1}^{i=22} [NA_{i,j} \cdot P_i^{Vyk\acute{o}n}]}{DV_j}$$

kde:

JCA_j^{vykon}	Aktualizovaná jednotková cena za Výkon pro období Jízdního řádu j
$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j
P_i^{vykon}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
DV_j	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

3.4 Aktualizovaný finanční model na Výkon

Označení listu: MA Výkon

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Výkon. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Výkon [%] (v buňkách V3:V25 Výchozího finančního modelu).

Aktualizovaný finanční model na Výkon tedy zobrazuje výši Cenotvorných položek, která je pro účely výpočtu Objednávkového finančního modelu proměnná s Dopravním výkonem; tj. při změně (zvýšení či snížení) Dopravního výkonu se změní přímo úměrně s ním.

3.5 Aktualizovaný finanční model na Vozidlo

Označení listu: MA Vozidlo

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Vozidlo. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Vozidlo [%] (v buňkách W3:W25 Výchozího finančního modelu).

Aktualizovaný finanční model na Vozidlo tedy zobrazuje výši Cenotvorných položek, která je pro účely výpočtu Objednávkového finančního modelu proměnná s Počtem vlakových jednotek; tj. při změně (zvýšení či snížení) Počtu vlakových jednotek se změní přímo úměrně s ním.

3.6 Aktualizovaný finanční model Fixní

Označení listu: MA Fixní

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Fixní složku. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Fixní složku [%] (v buňkách X3:X25 Výchozího finančního modelu).

Aktualizovaný finanční model Fixní tedy zobrazuje výši Cenotvorných položek, která je pro účely výpočtu Objednávkového finančního modelu nezávislá na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek; tj. při jejich změně (zvýšení či snížení) zůstane v absolutní částce stejná.

4 OBJEDNÁVKOVÁ CENA

4.1 Objednávka

Označení listu: Objednávka

Tento list slouží k určení parametrů Objednávky, které mají vliv na výpočet Objednávkové ceny. Na základě údajů zadaných do tohoto listu se Aktualizovaný finanční model (založený na Výchozím dopravním výkonu, Výchozím počtu vlakových jednotek a Výchozím počtu pokladních hodin) přepočte na Objednávkový finanční model (založený na Objednaném dopravním výkonu, Objednaném počtu vlakových jednotek a Objednaném počtu pokladních hodin).

Na počátku listu Objednávka jsou shrnuty výchozí provozní předpoklady (viz kapitolu 1.1). Další tabulka přináší souhrn Aktualizovaného finančního modelu, zejména pro možnost přímého srovnání jednotkové Ceny se souhrnem Objednávkového finančního modelu, který je uveden hned v následující tabulce.

Do tabulek Objednávky dopravního výkonu se vkládají hodnoty pro každé nadcházející období platnosti Jízdního řádu, pro které je sestavována Objednávka. Toto období je rozděleno po kalendářních měsících, přičemž měsíc prosinec se zde objevuje dvakrát; poprvé za část měsíce náležející k začátku platnosti Jízdního řádu (tj. od prvního dne platnosti Jízdního řádu do konce kalendářního měsíce), podruhé za část měsíce náležející ke konci platnosti Jízdního řádu (tj. od začátku kalendářního měsíce do posledního dne platnosti Jízdního řádu).

Objednávka dopravního výkonu je v součtu uvedena v položce Objednaný dopravní výkon [tis.vlkm] (v buňkách C22:Q22), která se skládá ze složek:

- Objednaný dopravní výkon jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C41:Q41) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn jednou vlakovou jednotkou; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách C28:Q40)
- Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C61:Q61) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn soupravou dvou Vlakových jednotek; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách C48:Q60)
- Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C81:Q81) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn soupravou tří Vlakových jednotek; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách C68:Q80)

Objednávka počtu vlakových jednotek se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do tabulky na listu Objednávka (v buňkách C88:Q88). Na každé období se zadává Objednaný počet vlakových jednotek, i pro případ, že je roven Výchozímu počtu vlakových jednotek.

Objednávka počtu pokladních hodin se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do tabulky na listu Objednávka (v buňkách C94:Q94). Na každé období se zadává Objednaný počet pokladních hodin, i pro případ, že je roven Výchozímu počtu pokladních hodin.

4.2 Objednávkový finanční model

Označení listu: Model objednávkový (MO)

Objednávkový finanční model je vypočten za účelem přizpůsobení Aktualizovaného finančního modelu dohodnuté Objednávce, která stanovuje Objednaný dopravní výkon, Objednaný počet vlakových jednotek a Objednaný počet pokladních hodin. Výstupem modelu je Objednávková cena, která je platná vždy pro dané období platnosti Jízdního řádu, pro které byla sestavena Objedávka.

Pro následující Cenotvorné položky platí zvláštní postup výpočtu Objednávkové ceny, neboť dopady Objednávky do těchto položek byly již zohledněny v Aktualizovaném finančním modelu formou Doplnku a nejsou tudíž řešeny smluvním přepočtem dle Objednávky jako položky ostatní.

- „5.1 Odpisy dlouhodobého majetku – Ostatní Vlakové jednotky“;
- „6 Pronájem a leasing vozidel“;
- „10 Úhrada za použití dopravní cesty“;
- „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“.

Další odlišností, která je patrná ve výpočtu Objednávkové ceny níže, je zacházení s variabilní složkou cenotvorných položek vázaných na vlakový personál při řazení Vlakových jednotek do souprav. Protože variabilní náklady na zajištění vlakového personálu nerostou úměrně se zvětšováním počtu jednotek v soupravě, zohledněna je tato skutečnost i ve výpočtu položek:

- „7.1 Mzdové náklady – Vlakový personál“;
- „8.1 Sociální a zdravotní pojištění – Vlakový personál“.

Poslední odchylkou od standardního výpočtu Objednávkové ceny je zohlednění změny Objednaného počtu pokladních hodin proti Výchozímu počtu pokladních hodin. Ten je proveden do cenotvorných položek, které se jinak chovají fixně vůči změně Dopravního výkonu i počtu Vlakových jednotek:

- „7.2 Mzdové náklady – Pokladní“;
- „8.2 Sociální a zdravotní pojištění – Pokladní“.

Všechny výše uvedené výjimky jsou zachyceny ve výpočtových vzorcích v kapitole 4.2.1.

Objednávková cena [tis.Kč] je pro každé období Jízdního řádu vztažena k cenové úrovni počátku období platnosti Jízdního řádu, pro který byly spočteny. Skládá se z výkonové, vozidlové a fixní složky.

4.2.1 Objednávková cena

$$CO_j = \sum_{i=1}^{i=22} [NO_{i,j}] = \sum_{i=1}^{i=22} [NO_{i,j}^{Vykona} + NO_{i,j}^{Vozidlo} + NO_{i,j}^{Fixni}]$$

přičemž:

Výkonová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j}^{Vykona} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vykona} \cdot \frac{DO_j^{Jedna} + 2 \cdot DO_j^{Dve} + 3 \cdot DO_j^{Tri}}{DV^{Jedna} + 2 \cdot DV^{Dve} + 3 \cdot DV^{Tri}} \quad \text{vyjma } i = 7.1, i = 8.1, i = 10, i = 11$$

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na celek BEMU – Příloha č.13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

$$NO_{i,j}^{Vykon} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_j^{Jedna} + DO_j^{Dve} + DO_j^{Tri}}{DV^{Jedna} + DV^{Dve} + DV^{Tri}} \quad \text{pouze pro } i = 7.1, i = 8.1$$

$$NO_{i,j}^{Vykon} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vykon} \quad \text{pouze pro } i = 10, i = 11$$

Vozidlová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j}^{Vozidlo} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo} \cdot \frac{VO_j}{VV} \quad \text{vyjma } i = 5.1, i = 6, i = 12.1$$

$$NO_{i,j}^{Vozidlo} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo} \quad \text{pouze pro } i = 5.1, i = 6, i = 12.1$$

Fixní složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j}^{Fixní} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Fixní} \quad \text{vyjma } i = 7.2, i = 8.2$$

$$NO_{i,j}^{Fixní} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Fixní} \cdot \frac{PO_j}{PV} \quad \text{pouze pro } i = 7.2, i = 8.2$$

kde:

CO_j Objednávková cena pro období Jízdního řádu j

$NO_{i,j}$ Výše Cenotvorné položky i v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j

$NO_{i,j}^{Vykon}$ Výše Cenotvorné položky i proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j

$NO_{i,j}^{Vozidlo}$ Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem vlakových jednotek v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j

$NO_{i,j}^{Fixní}$ Výše Cenotvorné položky i nezávislé na Dopravnímu výkonu i Počtu vlakových jednotek v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j

$NA_{i,j}$ Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j

P_i^{Vykon} Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem

$P_i^{Vozidlo}$ Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek

$P_i^{Fixní}$ Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

DV^{Jedna} Výchozí dopravní výkon jednotek

DV^{Dve} Výchozí dopravní výkon souprav dvou jednotek

DV^{Tri} Výchozí dopravní výkon souprav tří jednotek

DO_j^{Jedna}	Objednaný dopravní výkon jednotek pro období Jízdního řádu j
DO_j^{Dve}	Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek pro období Jízdního řádu j
DO_j^{Tri}	Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek pro období Jízdního řádu j
VV	Výchozí počet vlakových jednotek
VO_j	Objednaný počet vlakových jednotek pro období Jízdního řádu j
PV	Výchozí počet pokladních hodin
PO_j	Objednaný počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu j

4.2.2 Objednávková jednotková cena

$$JCO_j = \frac{CO_j}{DO_j}$$

přičemž:

$$DO_j = DO_j^{Jedna} + DO_j^{Dve} + DO_j^{Tri}$$

kde:

JCO_j	Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu j
CO_j	Objednávková cena pro období Jízdního řádu j
DO_j	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j
DO_j^{Jedna}	Objednaný dopravní výkon jednotek pro období Jízdního řádu j
DO_j^{Dve}	Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek pro období Jízdního řádu j
DO_j^{Tri}	Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek pro období Jízdního řádu j

4.2.3 Objednávková jednotková cena na Výkon

$$JCO_j^{Vyk} = \frac{\sum_{i=1}^{22} [NO_{i,j}^{Vyk}]}{DO_j}$$

kde:

JCO_j^{Vyk}	Objednávková jednotková cena na Výkon pro období Jízdního řádu j
$NO_{i,j}^{Vyk}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
DO_j	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

4.2.4 Cena za přidání jednotky do soupravy

$$JCO_j^{Souprava} = \frac{\sum_{i=1}^{i=22} [NO_{i,j}^{Vykon}] - NO_{i=7.1,j}^{Vykon} - NO_{i=8.1,j}^{Vykon} - NO_{i=10,j}^{Vykon} - NO_{i=11,j}^{Vykon}}{DO_j}$$

kde:

$JCO_j^{Souprava}$	Cena za přidání jednotky do soupravy pro období Jízdního řádu j
$NO_{i,j}^{Vykon}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NO_{i=7.1,j}^{Vykon}$	Výše Cenotvorné položky „7.1 Mzdové náklady – Vlakový personál“ proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NO_{i=8.1,j}^{Vykon}$	Výše Cenotvorné položky „8.1 Sociální a zdravotní pojištění – Vlakový personál“ proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NO_{i=10,j}^{Vykon}$	Výše Cenotvorné položky „10 Úhrada za použití dopravní cesty“ proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NO_{i=11,j}^{Vykon}$	Výše Cenotvorné položky „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
DO_j	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

4.3 Objednávkový finanční model na Výkon

Označení listu: MO Výkon

Tento list počítá složku Objednávkového finančního modelu na Výkon pro Objednávkový finanční model. Výše Cenotvorných položek je v něm proměnná s Dopravním výkonem; tj. reaguje na změnu (zvýšení či snížení) Objednaného dopravního výkonu vůči Výchozímu dopravnímu výkonu, a to včetně změn Dopravního výkonu připadajícího na vlaky vedené v jedné Vlakové jednotce a vlaky vedené v soupravě dvou, případně tří Vlakových jednotek.

Konkrétní postup kalkulace je definován ve vzorci výpočtu Objednávkové ceny výše.

4.4 Objednávkový finanční model na Vozidlo

Označení listu: MO Vozidlo

Tento list počítá složku Objednávkového finančního modelu na Vozidlo pro Objednávkový finanční model. Výše Cenotvorných položek je v něm proměnná s Počtem vlakových jednotek; tj. reaguje na

změnu (zvýšení či snížení) Objednaného počtu vlakových jednotek vůči Výchozímu počtu vlakových jednotek.

Kalkulace Cenotvorných položek v tomto listu:

- přímo přebírá hodnoty Aktualizovaného finančního modelu na Vozidlo pro Cenotvorné položky „5.1 Odpisy dlouhodobého majetku – Vlakové jednotky“, „6 Pronájem a leasing vozidel“ a 12 „Ostatní přímé náklady“ – část 12.1 „Úroky z bankovních úvěrů“, neboť dopady Objednávky do těchto položek byly již zohledněny v listu Doplněk; a
- přepočítává hodnoty Aktualizovaného finančního modelu na Vozidlo poměrem Objednaného počtu vlakových jednotek a Výchozího počtu vlakových jednotek pro všechny ostatní Cenotvorné položky.

Konkrétní postup kalkulace je definován ve vzorci výpočtu Objednávkové ceny výše.

4.5 Záloha kompenzace

Označení listu: Záloha

Tento list slouží k určení výše Záloh kompenzace vyplácených Dopravci s měsíční periodicitou.

Na počátku listu Záloha je provedeno rozdělení Objednávkové ceny na měsíce, které vychází z Objednávkového finančního modelu. Objednávková cena je zde rozdělena poměrem Objednaného dopravního výkonu v daném měsíci vůči Objednanému dopravnímu výkonu za celé období Jízdního řádu.

Do následující tabulky v buňkách B21:C21 a E21:F21 Objednatel zadává odhad podílu tržeb na výši Objednávkové ceny. Jedná se o období Jízdního řádu, která s ohledem na rozsah provozu nemají k dispozici ekvivalentní hodnotu historických Skutečných tržeb. Pro ostatní období už jsou namísto odhadu Objednatel vyžívány Skutečné tržby za uplynulé období, konkrétně od července předchozího do června příslušného kalendářního roku.

Záloha kompenzace vyplácená Dopravci se pak spočítá jako rozdíl Objednávkové ceny a odhadu tržeb. Záloha je za daný měsíc vyplacena zpětně v termínech daných Smlouvou.

4.5.1 Záloha kompenzace

$$A_j = CO_j - TO_j$$

kde:

A_j Záloha kompenzace pro období Jízdního řádu j

CO_j Objednávková cena pro období Jízdního řádu j

TO_j Odhad tržeb pro období Jízdního řádu j

5 SKUTEČNÁ KOMPENZACE

5.1 Skutečnost

Označení listu: Skutečnost

Tento list slouží k zaznamenání skutečně realizovaného Plnění proti Objednávce. Na tomto listu jsou připraveny čtyři tabulky pro zadání odchylek Dopravního výkonu, kde se zadávají rozdíly Skutečnosti proti Objednávce v detailu kalendářních měsíců. Definice těchto odchylek upravuje Smlouva:

1. Přidaný dopravní výkon [vlkm]
2. Přidání jednotky do soupravy [vlkm]
3. Nerealizovaný dopravní výkon [vlkm]
4. Neuplatnitelný dopravní výkon [vlkm]

Do Skutečného dopravního výkonu se proti Objednanému dopravnímu výkonu přičítá Přidaný dopravní výkon, naopak se odečítá Nerealizovaný dopravní výkon a rovněž Neuplatnitelný dopravní výkon. Výkon ujetý s přidáním jednotky do soupravy se pro účely vyčíslení Skutečného dopravního výkonu považuje za součást Objednaného dopravního výkonu.

5.2 Skutečná cena

Označení listu: Cena

Tento list slouží k nacenění skutečně realizovaného Plnění proti Objednávce. K výpočtu se zde využívají hodnoty získané z Objednávkového finančního modelu, konkrétně:

- Objednávková jednotková cena [Kč/vlkm] v buňkách C3:Q3
- Objednávková jednotková cena za Výkon [Kč/vlkm] v buňkách C4:Q4
- Cena za přidání jednotky do soupravy [Kč/vlkm] v buňkách C5:Q5

Pro potřeby výpočtu Skutečné ceny v kalendářních měsících je provedeno rozdělení Objednávkové ceny na měsíce. Vychází z Objednávkového finančního modelu. Objednávková cena je zde rozdělena poměrem Objednaného dopravního výkonu v daném měsíci vůči Objednanému dopravnímu výkonu za celé období Jízdního řádu.

Finanční vyčíslení odchylek Skutečnosti proti Objednávce zde probíhá v podrobnosti pro jednotlivé kalendářní měsíce tímto způsobem:

1. Výše nákladů za Přidaný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Přidaného dopravního výkonu [vlkm] v daném kalendářním měsíci a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
2. Výše nákladů za přidání jednotky do soupravy [tis.Kč] je součin Přidání jednotky do soupravy [vlkm] v daném kalendářním měsíci a Ceny za přidání jednotky do soupravy [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
3. Výše ušetřených nákladů za Nerealizovaný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Nerealizovaného dopravního výkonu [vlkm] a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu

4. Výše ušetřených nákladů za Neuplatnitelný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Neuplatnitelného dopravního výkonu [vlkm] a Objednávkové jednotkové ceny [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu

Užití sankcí za porušení Smlouvy je nezávislé na výše uvedeném výpočtu finančních dopadů do Skutečné kompenzace a řídí se postupy v souladu se Smlouvou.

Skutečná cena je spočtena jako součást výpočtu Skutečné kompenzace postupem uvedeným níže. Znázorněna je v buňkách C94:Q106 v jednotlivých kalendářních měsících a poté v buňkách C107:Q107 za celé období Jízdního řádu.

5.2.1 Skutečná cena

$$CS_j = CO_j + DP_j \cdot JCO_j^{Vykona} + DZ_j \cdot JCO_j^{Souprava} - DR_j \cdot JCO_j^{Vykona} - DU_j \cdot JCO_j$$

kde:

CS_j	Skutečná cena pro období Jízdního řádu j
CO_j	Objednávková cena pro období Jízdního řádu j
JCO_j	Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu j
JCO_j^{Vykona}	Objednávková jednotková cena za Výkon pro období Jízdního řádu j
$JCO_j^{Souprava}$	Cena za přidání jednotky do soupravy pro období Jízdního řádu j
DP_j	Přidaný dopravní výkon v období Jízdního řádu j
DZ_j	Přidání jednotky do soupravy v období Jízdního řádu j
DR_j	Nerealizovaný dopravní výkon v období Jízdního řádu j
DU_j	Neuplatnitelný dopravní výkon v období Jízdního řádu j

5.3 Skutečná kompenzace

Označení listu: Kompenzace

Tento list slouží k zaznamenání Skutečných tržeb a vyúčtování Skutečné kompenzace na základě realizovaného Plnění proti Objednávce a poskytnutým Zálohám kompenzace. Vyúčtování je zde k dispozici v rozdělení jak na kalendářní roky, tak i na dopravní roky (období Jízdního řádu).

Převod mezi obdobím kalendářního roku a obdobím Jízdního řádu je proveden na základě sledování výpočtových veličin v rozpadu na kalendářní měsíce, včetně dělení měsíce prosince termínem změny Jízdního řádu. To umožňuje úplné převedení všech zaznamenaných hodnot mezi oběma obdobími.

Skutečné tržby jsou v první tabulce zadávány v rozdělení na jednotlivé kalendářní měsíce. Jejich součet v buňkách C15:R15 se přebírá do vyúčtování Skutečné kompenzace a nahrazuje v tomto kroku odhad tržeb provedený Objednatelem pro účely stanovení Záloh kompenzace.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
na celek BEMU – Příloha č.13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

Skutečná kompenzace je pak rozdílem Skutečné ceny a Skutečných tržeb, přičemž se zohlední výše vyplacených Záloh kompenzace a spočítá případný Doplatek kompenzace náležející Dopravci (vyjde-li Doplatek kompenzace s kladným znaménkem) nebo naopak přeplatek náležející Objednateli (vyjde-li Doplatek kompenzace se záporným znaménkem) postupem popsáním níže.

5.3.1 Skutečná kompenzace

$$KS_n = CS_n - TS_n = A_n + B_n$$

kde:

KS_n Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n náležející Dopravci

CS_n Skutečná cena pro kalendářní rok n

TS_n Skutečné tržby pro kalendářní rok n

A_n Záloha kompenzace pro kalendářní rok n

B_n Doplatek kompenzace pro kalendářní rok n

5.3.2 Skutečná jednotková kompenzace

$$JKS_n = \frac{KS_n}{DS_n}$$

přičemž:

$$DS_n = DO_n + DP_n - DU_n - DR_n$$

kde:

JKS_n Skutečná jednotková kompenzace pro kalendářní rok n

KS_n Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n náležející Dopravci

DS_n Skutečný dopravní výkon pro kalendářní rok n

DO_n Objednaný dopravní výkon pro kalendářní rok n

DP_n Přidaný dopravní výkon pro kalendářní rok n

DU_n Neuplatnitelný dopravní výkon pro kalendářní rok n

DR_n Nerealizovaný dopravní výkon pro kalendářní rok n