

VÝPOČET KOMPENZACE

Součástí Smlouvy v příloze č. 6 je elektronický výpočetní nástroj pro výpočet Skutečné kompenzace (dále jen „Finanční model“). Údaje zadané Dopravcem do Finančního modelu jsou součástí výchozí kalkulace, využity však jsou také k návazným výpočtům, zohledňujícím pro celou Dobu plnění:

- Indexaci Nákladů a Výnosů pomocí statistických ukazatelů v průběhu Smlouvy;
- Odchylku každoroční Objednávky od výchozích provozních parametrů;
- Vyúčtování Skutečnosti vůči Objednavce za uplynulé období kalendářního roku.

Tento dokument vysvětluje nastavení a způsob ovládání Finančního modelu. Dále definuje vzorce použité ve Finančním modelu, které vedou k výpočtu Skutečné kompenzace.

- Metodiku stanovení nákladů a výnosů MHD popisuje kapitola 1;
- Strukturu Finančního modelu popisuje kapitola 2;
- Výpočet Výchozí kompenzace ve Výchozím finančním modelu popisuje kapitola 3;
- Predikci a indexaci Nákladových a Výnosových položek popisuje kapitola 4;
- Zadávání Objednávky a výpočet Objednávkové kompenzace popisuje kapitola 5;
- Aktualizaci finančního modelu podle hodnot Indexů popisuje kapitola 6;
- Výpočet Skutečné kompenzace a její korekce popisuje kapitola 7.

1 STANOVENÍ NÁKLADŮ A VÝNOSŮ MHD

Tato kapitola popisuje obecné zásady metodiky dělení nákladů a výnosů mezi MHD a externími činnostmi Dopravce, na jejichž základě byl sestaven Výchozí finanční model pro MHD a podle něhož bude rovněž sestavováno výkaznictví při zajištění dopravní obslužnosti Dopravcem dle Smlouvy.

Dopravce vede oddělené účtování výnosů a nákladů:

- Část MHD – jedná se o výnosy a náklady související s plněním závazku veřejné služby v přepravě cestujících dle Smlouvy. Výnosy a náklady jsou účtovány na interních zakázkách nebo nákladových střediscích.
- Část externích činností (EČ) – jedná se o činnosti Dopravce mimo závazek veřejné služby. Výnosy a náklady jsou účtovány na externí zakázky nebo nákladová střediska.

Informace zachycené na interních zakázkách, externích zakázkách a nákladových střediscích, tvoří výsledek tzv. Profit Centra (PC). Jejich počet se mění podle vývoje organizační struktury společnosti.

1.1 Obecný princip kalkulací pro provoz MHD

Náklady a výnosy zaúčtované na interních zakázkách jsou přiřazeny do kalkulačních položek MHD na základě vazebních tabulek a klíčů, které jsou součástí manažerského informačního systému (MIS). Do kalkulačních položek jsou náklady a výnosy přiřazeny dle činností, v daném případě interní zakázka pro činnosti v rámci MHD. Vazební tabulka dále definuje např.: účet, klíč, procentní podíl, středisko, položku kalkulace, a tím určuje alokaci nákladů a výnosů do MHD.

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Náklady zaúčtované na nákladové středisko místo na zakázku (a to z důvodu nemožnosti jejich okamžitého rozpočtu mezi část MHD a EČ), jsou při provádění měsíční závěrky rozpuštěny jako režie na interní zakázky dle poměru vykázaných odpracovaných hodin na interních a externích zakázkách.

1.2 Obecný princip kalkulací pro externí činnosti

Náklady a výnosy zaúčtované na externích zakázkách jsou na základě vazebních tabulek a klíčů v MIS, alokovány mimo oblast MHD do tzv. externích činností (EČ). Do kalkulačních položek jsou náklady a výnosy přiřazeny dle činností, v daném případě externí zakázka pro činnosti mimo oblast MHD. Např. Carsharing, Parking, Nepravidelná doprava, Signalizační zařízení, Veřejné osvětlení, Ostatní činnosti apod.

Náklady zaúčtované na nákladové středisko místo na zakázku (a to z důvodu nemožnosti jejich okamžitého rozpočtu mezi část MHD a EČ), jsou při provádění měsíční závěrky rozpuštěny jako režie na externí zakázky poměrem dle vykázaných odpracovaných hodin na interních a externích zakázkách.

1.3 Druhy klíčů pro rozpočet nákladů a výnosů

- **Klíč „hodiny“** – používá se pro klíčování režijních nákladů PC Správy (100, 110, 200, 211, 223, 310, 542), jako poměr odpracovaných hodin zaměstnanců pro činnost MHD (interní zakázky) a externí činnost (externí zakázky). Tento poměr se počítá každý měsíc, tj. v průběhu celého roku.
- **Klíč „kilometry“** – používá se pro klíčování nákladů a výnosů produktivních středisek (vyjma PC Správy a PC 550 Nákup a obchod) mezi činností MHD a externí činností (Nepravidelná, náhradová doprava). Jedná se o poměr ujetých kilometrů v rámci MHD a mimo ni. Tento poměr se počítá každý měsíc, tj. v průběhu celého roku.
- **„Klíč materiál“** – tento ukazatel slouží pro rozdělení nákladů PC 550 Obchod a nákup mezi MHD a EČ (viz skladová přírážka). Klíč je stanoven na základě podílu spotřeby materiálu účtovaného pro činnost MHD a externí činnost, vykázaného na jednotlivých PC. Tento poměr se počítá každý měsíc, tj. v průběhu celého roku.
- **„Klíč nafta“** – zohledňuje rozdílnou oběžnou rychlost vozů mimo území města Plzně. Je stanoven pro objektivní klíčování nákladů na naftu autobusové trakce mezi MHD a externí činností. Vychází z průměrné spotřeby nafty v l/100 km ve městě a mimo něj. Tento poměr se počítá každý měsíc, tj. v průběhu celého roku.
- **„Klíč tržby zóna P“** – je stanoven pro klíčování tržeb od cestujících v zóně 001 Plzeň (zóna P), mezi MHD a externí činností, kde se cestující prokazuje platným jízdním dokladem. Jedná se o poměr kilometrů ujetých na lince MHD, jejíž prodloužení za hranice města je dále hrazeno externím subjektem (např. doprava pro obchodní centra). Tento poměr se počítá každý měsíc, tj. v průběhu celého roku.
- **„Klíč Dopravní cesta“** – je stanoven pro klíčování nákladů spotřeby trakčního proudu mezi trakci tramvaje a trolejbusy dle dlouhodobé skutečnosti spotřeby minulých let v poměru 65 % : 35 %. Dle tohoto klíče jsou přiřazeny náklady a výnosy PC (Vrchní stavba, Horní vedení a Měničny) mezi trakci ED a TB.
- **„Klíč Doprava“** – používá se pro klíčování nákladů a výnosů PC 330 Doprava mezi MHD a EČ. Jedná se o vnitropodnikové výkony prováděné vozidly a mechanismy, pro ostatní PC

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

společnosti. Klíč pro výchozí finanční model je stanoven z podílu plánovaných vnitropodnikových výkonů, které byly alokovány na externích zakázkách za předchozí kalendářní rok.

Pro výkaz skutečných nákladů a výnosů bude podíl pro rozpočet upraven v MIS na základě skutečného podílu vnitropodnikových výkonů činnosti MHD a EČ v daném kalendářním roce. Vnitropodnikové výkony PC Doprava jsou účtovány na jednotlivá PC v rámci vnitropodnikového účtu 811019.

1.4 Druhy režii používaných v rámci finančního modelu

Níže uvedené druhy režii jsou ve Finančním modelu součástí kalkulačních položek 13. Provozní režie a 14. Správní režie.

- **Správní režie** – je kalkulována ve výši předem stanoveného plánovaného procenta, podílem nákladů a výnosů plánovaných na nákladovém středisku případně interní zakázce PC (100, 110), která zajišťují řízení a správu společnosti, k plánovaným mzdovým nákladům (včetně zákonných odvodů) ostatních PC společnosti. Správní režie je alokována na všechna PC, která vykazují mzdové náklady vyjma PC 100, 110, 200, 211, 223, 310 a 550, která jsou součástí jiných režii. Mezi MHD a EČ je režie alokována přes podíl odpracovaných hodin na zakázkách. Správní režie je účtována v rámci vnitropodnikového účtu 899900. Výsledný zisk/ztráta skutečných nákladů řídicích PC oproti plánu, je vypořádán do MHD a EČ přes podíl hodin všech zatěžovaných PC.
- **Úseková režie** – je stanovena podílem nákladů a výnosů plánovaných na nákladovém středisku případně interní zakázce PC (200, 211, 223, 310, 542), která řídí jednotlivé organizační úseky k plánovaným mzdovým nákladům (včetně zákonných odvodů) jimi řízených PC. PC 200 > PC 210, 220, 230, 241, 250, PC 211 > PC 210, PC 223 > PC 220, 230, PC 310 > PC 317, 318, 319, 321, 322, PC 542 > PC 242, 560. Mezi činnosti MHD a EČ je úseková režie rozpočtena přes podíl odpracovaných hodin vykázaných na zakázkách řízených PC. Hodnota úsekové režie se mění dle objemu nákladů a výnosů řídicích PC. Úseková režie je účtována v rámci vnitropodnikového účtu 899901.
- **Středisková režie** – je stanovena jako podíl plánovaných režijních nákladů nákladového střediska k jeho plánovaným přímým mzdovým nákladům. Pro výkaz skutečných nákladů a výnosů, budou skutečné náklady zaúčtované na nákladovém středisku (vyjma účtu 502100 Spotřeba energie – velkoodběr a 502110 Spotřeba energie - velkoodběr trakce regulovaná část) rozpuštěny dle vykázaných hodin na jednotlivé zakázky (vyjma zakázek 3* - Režijní náklady) mezi MHD a EČ. Středisková režie je účtována v rámci vnitropodnikových účtů 890001-890999.
- **Skladová přírážka** – je kalkulována ve výši předem stanoveného plánovaného procenta, vypočteného podílem nákladů PC 550 Nákup a obchod k celkovým plánovaným nákladům spotřeby materiálu ve společnosti. Skladovou přírážkou jsou zatížena nákladová střediska i jednotlivé zakázky dle hodnoty vykázané spotřeby materiálu. Výsledný zisk/ztráta proti plánovanému procentu skladové přírážky je vypořádán do MHD a EČ přes podíl skutečné spotřeby materiálu všech zatěžovaných PC. Skladová přírážka je účtována v rámci vnitropodnikového účtu 801100.

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Tabulka 1: Struktura ekonomických středisek (rok 2023)

| Profit centrum (PC) | Nákladové středisko (NS) | Název PC / NS | Charakter PC / NS |
|--|--------------------------|--------------------------------------|---------------------------|
| ÚSEK GENERÁLNÍHO ŘEDITELE (ÚGŘ) | | | |
| 100 | | Správa | |
| 100 | 10011 | Strategie | správní - správní režie |
| 100 | 10012 | Vnitřní kontrola a kvalita | správní - správní režie |
| 100 | 10013 | Marketing | správní - správní režie |
| 100 | 10050 | Personální a mzdové oddělení | správní - správní režie |
| 260 | 260 | Doprava v klidu | produktivní - externí |
| 330 | 330 | Doprava | správní - vnitropodnikové |
| ÚSEK EKONOMICKÉHO ŘEDITELE (EÚ) | | | |
| 100 | 10014 | Řízení ekonomiky | správní - správní režie |
| 100 | 10020 | Finanční účtárna | správní - správní režie |
| 100 | 10030 | Finanční řízení | správní - správní režie |
| 100 | 10040 | Informační technologie | správní - správní režie |
| 542 | 542 | Příjmy z dopravy | správní - úseková režie |
| 242 | | Přepravní kontrola | |
| 242 | 24210 | Přepravní kontrola – revizoři | produktivní |
| 242 | 24220 | Správa pohledávek | produktivní |
| 560 | 560 | Distribuce | produktivní |
| 550 | 550 | Nákup a obchod | správní - skladová režie |
| 104 | 104 | Pohyblivá reklamní | produktivní |
| 410 | 410 | Plzeňská karta | produktivní |
| ÚSEK DOPRAVNĚ PROVOZNÍHO ŘEDITELE (DPÚ) | | | |
| 200 | 200 | Řízení DPÚ | správní - úseková režie |
| 201 | 201 | Historická vozidla | produktivní - externí |
| 211 | 211 | Vedení vozovny Slovany | správní - úseková režie |
| 210 | 210 | Tramvaje | produktivní |
| 223 | 223 | Vedení vozovny Karlov | správní - úseková režie |
| 220 | 220 | Trolejbusy | produktivní |
| 230 | 230 | Autobusy | produktivní |
| 241 | 241 | Řízení provozu | produktivní |
| 250 | 250 | Servisní služby | produktivní |
| 520 | 520 | Dopravní výchova | produktivní |

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| Profit centrum (PC) | Nákladové středisko (NS) | Název PC / NS | Charakter PC / NS |
|---------------------|--------------------------|---------------|-------------------|
|---------------------|--------------------------|---------------|-------------------|

ÚSEK TECHNICKÝ (TÚ)

| | | | |
|-----|-----|-----------------------------------|-------------------------|
| 310 | 310 | Řízení TÚ | správní - úseková režie |
| 317 | 317 | Vrchní stavba | produktivní |
| 318 | 318 | Horní vedení | produktivní |
| 319 | 319 | Měnírny | produktivní |
| 321 | 321 | Veřejné osvětlení | produktivní - externí |
| 322 | 322 | Signalizační zařízení | produktivní - externí |
| 110 | 110 | Investice a správa majetku | správní - správní režie |

2 STRUKTURA FINANČNÍHO MODELU

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 období běžící Smlouvy jsou vybrané části Finančního modelu uzamčeny k úpravám, aby se předešlo nechtěnému přepisu hodnot a vzorců; konkrétně jde o všechny výpočtové listy a dále list MV Start, který obsahuje Výchozí finanční model v podobě dohodnuté při podpisu Smlouvy.

Listy Finančního modelu jsou vyhotoveny ve standardní struktuře tabulky s řádky a sloupci. Struktura první tabulky shora se analogicky opakuje v případech, kdy je na jednom listu vloženo více paralelních kalkulací pod sebou – v našem případě pro celkem, tramvaje, trolejbusy a autobusy.

- Řádky definují **Náklady, Výnosy, Dotace, Čistý příjem** a z nich spočítanou **Kompenzaci**. Všechny jejich hodnoty jsou udávány v tisících Kč.
- Sloupce definují jednotlivé kalendářní roky.

Ke standardní struktuře jsou v navazujících řádcích (dole) a sloupcích (vpravo) doplněny další údaje, které poskytují dodatečné informace pro práci s Finančním modelem:

- Řádky doplňují údaje pro **Hodnotu provozních aktiv** v tisících Kč, **Dopravní výkon** v tisících vozokilometrů a z něj odvozenou **Jednotkovou cenu** a **Jednotkovou kompenzaci**, které jsou udávány v Kč na jeden vozokilometr.
- Sloupce doplňují údaje o součtu a aritmetickém průměru modelovaných položek za všechny kalendářní roky Doby plnění Smlouvy.

Pro Výchozí finanční model a Predikovaný finanční model je dále struktura sloupců doplněna o **Závislost na provozu**, která vyjadřuje podíly, jakými je hodnota dané položky závislá na dopravním výkonu. Neudává se v první součtové tabulce, ale pouze v tabulkách se zadáváním cenotvorby tramvajů, trolejbusů a autobusů. Závislost na provozu ovlivňuje výpočet Objednávkové ceny a je neměnná po celou dobu platnosti smlouvy.

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

- Přiřazení položek na Výkon znamená, jakým podílem je položka proměnná s Dopravním výkonem; tj. při změně (zvýšení či snížení) Dopravního výkonu se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Fixní složku znamená, jakým podílem je položka nezávislá na Dopravním výkonu; tj. při jeho změně zůstane v absolutní částce stejná.

Struktura sloupců je doplněna ještě o **Závislost na velikosti vozidla**, která vyjadřuje poměry, jakými se mění výše Nákladové položky při přechodu mezi Velikostními kategoriemi vozidel. Tyto poměry jsou vztažené vůči jednomu Vozidlu dané trakce nejobvyklejší Velikostní kategorie, které se vyznačuje hodnotou 100 %. Závislost na velikosti vozidla ovlivňuje výpočet Objednávkové ceny.

Parametry Finančního modelu, zejména rozdělení nákladů do Nákladových položek a jejich Závislost na provozu a Závislost na velikosti vozidla, jsou platné pouze pro Objednaný dopravní výkon, který se pohybuje v mantinelech mezi Minimálním dopravním výkonem a Maximálním dopravním výkonem, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.

Tabulka č. 2 níže uvádí strukturu **Nákladových položek**, které jsou definovány v příloze č. 8 Smluvní pojmy. Obdobně pak tabulka č. 3 uvádí členění **Výnosových položek**, definované ve stejné příloze. Tabulka č. 4 pak uvádí **Ostatní položky**, mezi které ovšem náleží pouze dotace.

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Tabulka 2: Nákladové položky a kalendářní rok

| Číslo Nákladové položky i | Název Nákladové položky | Pod-číslo Nákladové položky | Název rozdělené Nákladové položky | Výše Nákladové položky $NV_{i,j,k}$ resp. $NP_{i,j,k}$, $NO_{i,j,k}$, $NA_{i,j,k}$, $NS_{i,j,k}$ | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|-----|------------------|-----|------------------|
| | | | | Kalendářní rok j | | | | |
| | | | | $j = 20$ 2020 | ... | $j = 24$ 2024 | ... | $j = 38$ 2038 |
| $i = 1$ | Trakční energie a pohonné hmoty | $i = 1.1$ | Pohonné hmoty | | | | | |
| | | $i = 1.2$ | Trakční energie – silová část | | | | | |
| | | $i = 1.3$ | Trakční energie – regulovaná část | | | | | |
| $i = 2$ | Netrakční energie a palivo | | | | | | | |
| $i = 3$ | Přímý materiál | | | | | | | |
| $i = 4$ | Opravy a údržba vozidel | $i = 4.1$ | Fixní platba za dostupnost | | | | | |
| | | $i = 4.2$ | Variabilní platba za dostupnost | | | | | |
| | | $i = 4.3$ | Ostatní | | | | | |
| $i = 5$ | Odpisy dlouhodobého majetku | $i = 5.1$ | Vozidla | | | | | |
| | | $i = 5.2$ | Ostatní | | | | | |
| $i = 6$ | Pronájem a leasing vozidel | | | | | | | |
| $i = 7$ | Mzdové náklady | | | | | | | |
| $i = 8$ | Sociální a zdravotní pojištění | | | | | | | |
| $i = 9$ | Cestovné | | | | | | | |
| $i = 10$ | Dopravní cesta | $i = 10.1$ | Osobní náklady | | | | | |
| | | $i = 10.2$ | Odpisy | | | | | |
| | | $i = 10.3$ | Ostatní | | | | | |
| $i = 11$ | Ostatní přímé náklady | $i = 11.1$ | Osobní náklady | | | | | |
| | | $i = 11.2$ | Úroky z úvěrů | | | | | |
| | | $i = 11.3$ | Pojištění | | | | | |
| | | $i = 11.4$ | Daně | | | | | |
| | | $i = 11.5$ | Ostatní | | | | | |
| $i = 12$ | Ostatní služby | | | | | | | |

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | | | | | | | | |
|---------------|----------------|-----------------|----------------------------|--|--|--|--|--|
| <i>i</i> = 13 | Provozní režie | <i>i</i> = 13.1 | Osobní náklady | | | | | |
| | | <i>i</i> = 13.2 | Odpisy | | | | | |
| | | <i>i</i> = 13.2 | Nájemné SVS | | | | | |
| | | <i>i</i> = 13.4 | Ostatní | | | | | |
| <i>i</i> = 14 | Správní režie | <i>i</i> = 14.1 | Osobní náklady | | | | | |
| | | <i>i</i> = 14.2 | Odpisy | | | | | |
| | | <i>i</i> = 14.3 | Odměny statutárním orgánům | | | | | |
| | | <i>i</i> = 14.4 | Ostatní | | | | | |

kde:

$NV_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky *i* ve Výchozím finančním modelu pro kalendářní rok *j* a trakci *k*

$NP_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky *i* v Predikovaném finančním modelu pro kalendářní rok *j* a trakci *k*

$NO_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky *i* v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok *j* a trakci *k*

$NA_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky *i* v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok *j* a trakci *k*

$NS_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky *i* ve Skutečném finančním modelu pro kalendářní rok *j* a trakci *k*

$NY_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky *i* ve Výkazu skutečných nákladů a výnosů za kalendářní rok *j* a trakci *k*

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Tabulka 3: Výnosové položky a kalendářní rok

| Číslo Výnosové položky i | Název Výnosové položky | Pod-číslo Výnosové položky | Název rozdělené Výnosové položky | Výše Výnosové položky $TV_{i,j,k}$ resp. $TP_{i,j,k}, TO_{i,j,k}, TA_{i,j,k}, TS_{i,j,k}$ | | | | |
|----------------------------------|--|----------------------------------|----------------------------------|--|-----|----------|-----|----------|
| | | | | Kalendářní rok j | | | | |
| | | | | $j = 20$ | | $j = 24$ | | $j = 38$ |
| | | | | 2020 | ... | 2024 | ... | 2038 |
| $i = 17$ | Tržby z jízdného | $i = 17.1$ | Tržby z předplatného jízdného | | | | | |
| | | $i = 17.2$ | Tržby z jednotlivého jízdného | | | | | |
| $i = 18$ | Ostatní tržby z přepravy a ostatní výnosy | | | | | | | |

kde:

$TV_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i ve Výchozím finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$TP_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i v Predikovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$TO_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$TA_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$TS_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i ve Skutečném finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$TY_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i ve Výkazu skutečných nákladů a výnosů za kalendářní rok j a trakci k

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Tabulka 4: Ostatní položky a kalendářní rok

| Číslo Ostatní položky i | Název Ostatní položky | Pod-číslo Ostatní položky | Název rozdělené Ostatní položky | Výše Výnosové položky $OV_{i,j,k}$ resp. $OP_{i,j,k}$, $OO_{i,j,k}$, $OA_{i,j,k}$, $OS_{i,j,k}$ | | | | | |
|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|-----|----------|-----|----------|--|
| | | | | Kalendářní rok j | | | | | |
| | | | | $j = 20$ | | $j = 24$ | | $j = 38$ | |
| | | | | 2020 | ... | 2024 | ... | 2038 | |
| $i = 20$ | Dotace | | | | | | | | |

přičemž vždy platí, že:

$$OV_{20,j,k} = OP_{20,j,k} = OO_{20,j,k} = OA_{20,j,k} = OS_{20,j,k}$$

kde:

$OV_{20,j,k}$ Výše Dotace ve Výchozím finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$OP_{20,j,k}$ Výše Dotace i v Predikovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$OO_{20,j,k}$ Výše Dotace v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$OA_{20,j,k}$ Výše Dotace v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$OS_{20,j,k}$ Výše Dotace ve Skutečném finančním modelu pro kalendářní rok j a trakci k

$OY_{20,j,k}$ Výše Dotace ve Výkazu skutečných nákladů a výnosů za kalendářní rok j a trakci k

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Tabulka 5: Závislost položek na provozu a na velikosti vozidla

| | | | Závislost na provozu $P_{i,k}$ | | Závislost na velikosti vozidla $V_{i,k}$ | | | |
|----------|---------------------------------|------------|--------------------------------|-----------------------|--|-----------------------|------------------------|------------------------|
| | | | $P_{i,k}^{Vykon}$ | $P_{i,k}^{Fixni}$ | $V_{i,k}^S$ | $V_{i,k}^M$ | $V_{i,k}^L$ | $V_{i,k}^{XL}$ |
| $i = 1$ | Trakční energie a pohonné hmoty | $i = 1.1$ | 100 % | 0 % | 70 % | 100 % | 133 % | 133 % |
| | | $i = 1.2$ | 100 % | 0 % | ¹ 50/100 % | ¹ 71/100 % | ¹ 100/130 % | ¹ 125/130 % |
| | | $i = 1.3$ | 20 % | 80 % | ¹ 50/100 % | ¹ 71/100 % | ¹ 100/130 % | ¹ 125/130 % |
| $i = 2$ | Netrakční energie a palivo | | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 3$ | Přímý materiál | | 10 % | 90 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 4$ | Opravy a údržba vozidel | $i = 4.1$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 4.2$ | 100 % | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 4.3$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 5$ | Odpisy dlouhodobého majetku | $i = 5.1$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 5.2$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 6$ | Pronájem a leasing vozidel | | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 7$ | Mzdové náklady | | 80 % | 20 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 8$ | Sociální a zdravotní pojištění | | 80 % | 20 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 9$ | Cestovné | | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 10$ | Dopravní cesta | $i = 10.1$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 10.2$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 10.3$ | ² 3/0 % | ² 97/100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 11$ | Ostatní přímé náklady | $i = 11.1$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 11.2$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 11.3$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 11.4$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 11.5$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 12$ | Ostatní služby | | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | | | Závislost na provozu $P_{i,k}$ | | Závislost na velikosti vozidla $V_{i,k}$ | | | |
|----------|---|------------|--------------------------------|-------------------|--|-------------|-------------|----------------|
| | | | $P_{i,k}^{Vykon}$ | $P_{i,k}^{Fixni}$ | $V_{i,k}^S$ | $V_{i,k}^M$ | $V_{i,k}^L$ | $V_{i,k}^{XL}$ |
| $i = 13$ | Provozní režie | $i = 13.1$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 13.2$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 13.3$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 13.4$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 14$ | Správní režie | $i = 14.1$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 14.2$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 14.3$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| | | $i = 14.4$ | 0 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| $i = 17$ | Tržby z jízdného | $i = 17.1$ | 0 % | 100 % | - | - | - | - |
| | | $i = 17.2$ | 0 % | 100 % | - | - | - | - |
| $i = 18$ | Ostatní tržby z přepravy a ostatní výnosy | | 0 % | 100 % | - | - | - | - |
| $i = 20$ | Dotace | | - | - | - | - | - | - |

¹... Tramvaj / Trolejbus

²... Tramvaj i Trolejbus / Autobus

přičemž vždy platí, že:

$$P_{i,k}^{Vykon} + P_{i,k}^{Fixni} = 1$$

kde:

$P_{i,k}^{Vykon}$ Podíl položky i pro trakci k závislý na Dopravním výkonu

$P_{i,k}^{Fixni}$ Podíl položky i pro trakci k nezávislý na Dopravním výkonu

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | |
|----------------|--|
| $V_{i,k}^S$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u malé velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^M$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u standardní velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^L$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u velké velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^{XL}$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u velmi velké velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |

Tabulka 6: Členění Finančního modelu na trakce

| Označení | Název trakce |
|----------|--------------|
| $k = 1$ | Tramvaje |
| $k = 2$ | Trolejbusy |
| $k = 3$ | Autobusy |

přičemž obecně platí, že celkový dopravní výkon za kalendářní rok j je součtem dopravního výkonu jednotlivých trakcí k

$$D_j = \sum_{k=1}^{k=3} D_{j,k}$$

a zároveň obecně platí, že celková kompenzace za kalendářní rok j je součtem kompenzací za jednotlivé trakce k

$$K_j = \sum_{k=1}^{k=3} K_{j,k}$$

3 VÝCHOZÍ KOMPENZACE

3.1 Výchozí provozní předpoklady

Označení listu: Provoz výchozí

Výchozí provozní předpoklady stanovují rozsah Plnění služeb a umožňují tak kalkulaci Výchozího finančního modelu. Zároveň určují mantinely pro platnost Finančního modelu a případné zásahy formou předjímaných změn ve Smlouvě. Proto se na tomto listu uvádějí následující parametry:

- Výchozí dopravní výkon – v rozdělení na jednotlivé Trakce a každá Trakce pak v rozdělení na Velikostní kategorie vozidel – slouží k výpočtu Objednávkové kompenzace
- Mantinely dopravního výkonu – Minimální a Maximální objednaný dopravní výkon – slouží k vymezení platnosti Finančního modelu s ohledem na možný rozsah Objednávky
- Výchozí počet vozidel – pro Velikostní kategorie vozidel každé Trakce určuje maximální denní výpravu vozidel, kterou Dopravce disponuje pro Plnění služeb – slouží k vymezení pravidel pro použití předjímaných změn

V průběhu Doby plnění pak při sestavování Jízdního řádu v Objednávce pro nový kalendářní rok může nastat některá z níže popsanych situací:

- Pokud se Objednaný dopravní výkon pohybuje mezi Minimálním a Maximálním objednaným dopravním výkonem a zároveň je Objednaný počet vozidel nižší nebo roven Výchozímu počtu vozidel, nedochází k žádným zásahům do Finančního modelu, vyjma zadání samotné Objednávky (blíže v kapitole 5.1), pokud ovšem nenastane jiná předjímaná změna Smlouvy
- Při překročení Výchozího počtu vozidel pro příslušnou Objednávku, byť by nastala v jediné Velikostní kategorii vozidla, se smluvní strany dohodnou na úpravách investičního plánu pro majetek Dopravce dle pravidel Smlouvy, které se projeví na změně vybraných Nákladových položek určených Smlouvou, přičemž ostatní Nákladové položky i parametry Finančního modelu zůstávají v platnosti.
- Při požadavku Objednaného dopravního výkonu nad Maximální objednaný dopravní výkon nebo pod Minimální objednaný dopravní výkon nelze Finanční model použít, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.

3.2 Výchozí finanční model

Označení listu: Model výchozí

Výchozí finanční model slouží k jednorázovému zadání Nákladových, Výnosových a Ostatních položek, které vstupují do výpočtu Kompenzace a podle kterých probíhalo jednání o uzavření Smlouvy. Rovněž se zde zadává Závislost na provozu a Závislost na velikosti vozidla, které se přejímají do dalších kroků výpočtu.

Dopravce ve Výchozím finančním modelu zadává všechny položky v Cenové úrovni roku 2024 [tis.Kč] na celou Dobu plnění. Vztahují se k Výchozímu dopravnímu výkonu a Výchozímu počtu vozidel, jak uvádí kapitola 3.1.

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Později během Doby plnění se do Výchozího finančního modelu zadávají předjímané změny Smlouvy. Způsob jejich vyčíslení stanovuje Smlouva. Na listu Model výchozí se nahrazuje původní hodnota dané položky (před předjímanou změnou) novou hodnotou stejné položky (se zapracovanou předjímanou změnou). Přitom je nutné dbát o zachování stejné Cenové úrovně Výchozího finančního modelu, tedy roku 2024. Pokud je finanční dopad předjímané změny vyčíslen v odlišné Cenové úrovni, je nutné jej přepočítat na Cenovou úroveň roku 2024 s využitím Indexů (kapitola 4.1) a pak teprve zadat do Výchozího finančního modelu.

3.2.1 Výchozí kompenzace

$$KV_j = \sum_{k=1}^{k=3} KV_{j,k}$$

kde:

KV_j Výchozí kompenzace pro kalendářní rok j

$KV_{j,k}$ Výchozí kompenzace za trakci k pro kalendářní rok j

Pro výpočet $KV_{j,k}$ platí:

$$KV_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [NV_{i,j,k}] + CV_{j,k} - \sum_{i=17}^{i=18} [TV_{i,j,k}] - OV_{20,j,k}$$

$$KV_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [(NV_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykon}) + (NV_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni})] + 0.04 \cdot \left(\sum_{i=1}^{i=14} [NV_{i,j,k}] \right) - \sum_{i=17}^{i=18} [(TV_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykon}) + (TV_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni})] - OV_{20,j,k}$$

kde:

$NV_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky i ve Výchozím finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$CV_{j,k}$ Výše Čistého příjmu ve Výchozím finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$TV_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i ve Výchozím finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$OV_{20,j,k}$ Výše Dotace ve Výchozím finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$P_{i,k}^{Vykon}$ Podíl položky i pro trakci k závislý na Dopravním výkonu

$P_{i,k}^{Fixni}$ Podíl položky i pro trakci k nezávislý na Dopravním výkonu

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace**3.2.2 Výchozí jednotková kompenzace**

$$JKV_j = \frac{KV_j}{DV_j}$$

přičemž:

$$DV_j = \sum_{k=1}^{k=3} [DV_{j,k}^S + DV_{j,k}^M + DV_{j,k}^L + DV_{j,k}^{XL}]$$

kde:

| | |
|-----------------|---|
| JKV_j | Výchozí jednotková kompenzace pro kalendářní rok j |
| KV_j | Výchozí kompenzace pro kalendářní rok j |
| DV_j | Výchozí dopravní výkon pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^S$ | Výchozí dopravní výkon malých Vozidel trakce k pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^M$ | Výchozí dopravní výkon standardních Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^L$ | Výchozí dopravní výkon velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^{XL}$ | Výchozí dopravní výkon velmi velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |

3.3 Výchozí finanční model ke dni uzavření Smlouvy

Označení listu: MV Start

Tento list obsahuje Výchozí finanční model v podobě dohodnuté při podpisu Smlouvy. Na rozdíl od listu Model výchozí se zde nekládají předjímané změny smlouvy. List MV Start tak slouží jako základna ke srovnání později provedených úprav Výchozího finančního modelu s původním stavem.

3.4 Rozdíl Výchozího finančního modelu a MV Start

Označení listu: MV Rozdíl

Tento list vyjadřuje odlišnost upravovaného Výchozího finančního modelu od Výchozího finančního modelu ke dni uzavření Smlouvy. Zobrazuje rozdíly Nákladových či Výnosových položek, způsobené zadáváním předjímaných změn do Výchozího finančního modelu v souladu se Smlouvou.

3.5 Výchozí model provozních aktiv

Označení listu: Aktiva výchozí

V souladu s vyhláškou č. 296/2010 Sb. vyplní Dopravce výchozí model provozních aktiv, kam zahrne dlouhodobý majetek nebo jeho poměrnou část, která je využívána pro konkrétní zajištění veřejné služby, jejíž rozsah plnění je vymezen Smlouvou.

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

S ohledem na členění Finančního modelu po jednotlivých Trakcích je i celková výchozí hodnota provozních aktiv dána součtem dílčích hodnot za tramvaje, trolejbusy a autobusy.

Hodnota provozních aktiv se pro každé období stanoví ve výši zůstatkové (účetní) ceny, vykázané ke konci bezprostředně předcházejícího účetního období. Do sloupce U pak Dopravce uvede, jakým procentem zůstatkové hodnoty příslušných aktiv Dopravce je majetek užíván v této Smlouvě.

Součinem zůstatkové hodnoty provozních aktiv a maximální dovolené míry výnosu na kapitál (7,5 %) je v buňkách E11:S11 vypočten maximální čistý příjem pro každý rok. Tato hodnota je následně kontrolována s čistým příjmem zadaným Dopravcem ve Výchozím finančním modelu, aby nedošlo k tzv. nadměrné kompenzaci.

4 PREDIKOVANÁ KOMPENZACE**4.1 Valorizace Výchozího finančního modelu**

Označení listu: Valorizace

Na tomto listu jsou shromážděny hodnoty všech Indexů a Prognóz potřebných k valorizaci Výchozího finančního modelu během Doby plnění. Také jsou zde Indexy a Prognóza přiřazeny ke konkrétním Nákladovým, Výnosovým a Ostatním položkám. Protože Indexy vystihují vždy skutečný vývoj časových řad sledovaných statistických ukazatelů, jsou k dispozici ex-post a s určitým časovým zpožděním (až na výjimky popsané dále). Z tohoto důvodu se pro ex-ante výpočet Predikovaného finančního modelu (a z něj plynoucího Objednávkového finančního modelu) používá Prognóza. Tato Prognóza je pak nahrazena Indexy zjištěnými ex-post pro Aktualizovaný a Skutečný finanční model.

4.1.1 Definice a zadání Indexů

Do oranžově vyznačených buněk (v oblasti E3:W37) zadává Objednatel hodnoty statistických ukazatelů (Indexů) v souladu s definicí Indexů níže. Nejpozději ke dni 31. 3. roku následujícího jsou zjištěny hodnoty Indexů (kromě indexu PXE burzy, který je již znám) a zadány do příslušného sloupce kalendářního roku, k jakému se Indexy vztahují. Pravidla pro časové určení Indexů se odlišují podle jejich charakteru, je tedy nutné sledovat definice a vzorce uvedené níže pro výpočet Predikované kompenzace a rovněž Aktualizované kompenzace, kde se časové určení posouvá.

Přiřazení Indexů k Nákladovým, Výnosovým a Ostatním položkám je zaneseno v příslušném řádku každé položky (v buňkách X3:X37). Vybrané položky nebudou v Době plnění valorizovány pomocí Indexů (označeno „Bez indexace“). V případě změny definice Indexu na straně statistického zdroje během trvání Smlouvy bude použit Index přímo nahrazující původní, případně se smluvní strany dohodnou na nahrazení nejbližší obdobným Indexem.

| Název Indexu | Průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot |
|-------------------|---|
| Statistický zdroj | Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/setreni-prumernych-cen-vybranych-vyrobku-pohonne-hmoty-a-topne-oleje-casove-rady |
| Přesný popis | Šetření průměrných cen vybraných výrobků – pohonné hmoty a topné oleje - časové řady Měřicí jednotka Kč/l |

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | |
|---|--|
| | Průměr z týdenních hodnot za kalendářní rok j očištěný o sazbu DPH Motorová nafta |
| Zadání Indexu $I_{i,j}$ do Finančního modelu | Z vypočteného aritmetického průměru týdenních hodnot se odečte sazba DPH a výsledek se zadá do daného sloupce kalendářního roku |

| | |
|---|--|
| Název Indexu | Průměrná cena elektrické energie na PXE burze |
| Statistický zdroj | PXE burza https://pxe.cz/cs/ |
| Přesný popis | Průměrná cena silové trakční energie na PXE burze pro nákup Měřicí jednotka EUR/MWh Průměr z denních hodnot pro kalendářní rok j za období od srpna roku $j-2$ do července roku $j-1$ |
| Zadání Indexu $I_{i,j}$ do Finančního modelu | Vypočtený aritmetický průměr z denních hodnot se bez dalších úprav zadá do příslušného sloupce kalendářního roku |

| | |
|---|--|
| Název Indexu | Index spotřebitelských cen |
| Statistický zdroj | Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/isc_cr |
| Přesný popis | Indexy spotřebitelských cen – bazický index Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % Roční průměr kalendářního roku j Úhrn |
| Zadání Indexu $I_{i,j}$ do Finančního modelu | Zjištěná hodnota bazického indexu za kalendářní rok se bez dalších úprav zadá do příslušného sloupce kalendářního roku |

| | |
|---|--|
| Název Indexu | Redukovaný index spotřebitelských cen |
| Statistický zdroj | Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/isc_cr |
| Přesný popis | Meziroční změna Indexu spotřebitelských cen je redukována na 50 % změny. Ostatní parametry vycházejí z Indexu spotřebitelských cen. |
| Zadání Indexu $I_{i,j}$ do Finančního modelu | Hodnota je ve Finančním modelu vypočtena automaticky $RISC_j = RISC_{j-1} \cdot \left(1 + 0,5 \cdot \frac{ISC_j}{ISC_{j-1}} \right)$ kde: ISC_j Index spotřebitelských cen pro rok j ISC_{j-1} Index spotřebitelských cen pro rok $j-1$ $RISC_j$ Redukovaný index spotřebitelských cen pro rok j $RISC_{j-1}$ Redukovaný index spotřebitelských cen pro rok $j-1$ přičemž: $RISC_{j=20} = ISC_{j=20}$ |

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | |
|--|--|
| Název Indexu | Průměrná hrubá měsíční mzda v Plzeňském kraji |
| Statistický zdroj | Český statistický úřad https://vdb.czso.cz/ |
| Přesný popis | Průměrný evidenční počet zaměstnanců a průměrné hrubé měsíční mzdy (přepočtené počty) Plzeňský kraj Měřicí jednotka Kč Hodnota za Q1-Q4 kalendářního roku j Předběžný statistický údaj |
| Zadání Indexu $I_{i,j}$ do Finančního modelu | Zjištěná hodnota průměrné mzdy za kalendářní rok se bez dalších úprav zadá do příslušného sloupce kalendářního roku |

| | |
|--|--|
| Název Indexu | Průměrná hrubá měsíční mzda v ČR |
| Statistický zdroj | Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr |
| Přesný popis | Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – sekce CZ-NACE Na přepočtené počty zaměstnanců Česká republika celkem Měřicí jednotka Kč Hodnota za Q1-Q4 kalendářního roku j Předběžný statistický údaj |
| Zadání Indexu $I_{i,j}$ do Finančního modelu | Zjištěná hodnota průměrné mzdy za kalendářní rok se bez dalších úprav zadá do příslušného sloupce kalendářního roku |

4.1.2 Definice a zadání Prognózy

Do oranžově vyznačených buněk (v oblasti E49:W83) zadává Objednatel hodnoty prognózovaných ukazatelů. Nejpozději ke dni 31. 8. roku předcházejícímu Objednávce pro další kalendářní rok jsou zjištěny hodnoty Prognózy a zadány do příslušného sloupce kalendářního roku. Pravidla Prognózy jsou zachycena vzorci uvedenými níže pro výpočet Predikované kompenzace. Pro výpočet Aktualizované kompenzace se Prognóza již nepoužívá a je plně nahrazena pomocí Indexů.

Užití predikce u Nákladových a Výnosových položek je zaneseno v příslušném řádku každé položky (v buňkách X49:X83). Vybrané položky nebudou v Době plnění s ohledem na jejich charakter predikovány (označeno „Bez predikce“). V případě změny Prognózy na straně jejího zdroje během trvání Smlouvy bude použita jiná obdobná prognóza.

| | |
|--|--|
| Název Prognózy | Prognóza cen pohonných hmot ČNB |
| Statistický zdroj | Česká národní banka https://www.cnb.cz/cs/menova-politika/prognoza/ |
| Přesný popis | Tabulka klíčových makroekonomických indikátorů Ceny pohonných hmot Měřicí jednotka % Meziroční vyjádření Průměr |
| Zadání Prognózy $R_{i,j}$ do Finančního modelu | Prognózovaná meziroční změna (%) se bez dalších úprav zadá do příslušného sloupce kalendářního roku |

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | |
|--|--|
| Název Prognózy | Prognóza průměrné měsíční mzdy ČNB |
| Statistický zdroj | Česká národní banka https://www.cnb.cz/cs/menova-politika/prognoza/ |
| Přesný popis | Tabulka klíčových makroekonomických indikátorů Průměrná měsíční mzda Měřicí jednotka % Meziroční, nominální vyjádření Průměr |
| Zadání Prognózy $R_{i,j}$ do Finančního modelu | Prognózovaná meziroční změna (%) se bez dalších úprav zadá do příslušného sloupce kalendářního roku |

| | |
|--|--|
| Název Prognózy | Prognóza spotřebitelských cen ČNB |
| Statistický zdroj | Česká národní banka https://www.cnb.cz/cs/menova-politika/prognoza/ |
| Přesný popis | Tabulka klíčových makroekonomických indikátorů Spotřebitelské ceny Měřicí jednotka % Meziroční vyjádření Průměr |
| Zadání Prognózy $R_{i,j}$ do Finančního modelu | Prognózovaná meziroční změna (%) se bez dalších úprav zadá do příslušného sloupce kalendářního roku |

| | |
|--|--|
| Název Indexu | Redukovaná prognóza spotřebitelských cen |
| Statistický zdroj | Česká národní banka https://www.cnb.cz/cs/menova-politika/prognoza/ |
| Přesný popis | Meziroční hodnota Prognózy spotřebitelských cen ČNB vyjádřená v procentech je redukována na jednu polovinu. Ostatní parametry vycházejí z Prognózy spotřebitelských cen ČNB. |
| Zadání Prognózy $R_{i,j}$ do Finančního modelu | Hodnota je ve Finančním modelu vypočtena automaticky $RPSC_j = 0,5 \cdot PSC_j$ kde: PSC_j Prognóza spotřebitelských cen ČNB pro rok j $RPSC_j$ Redukovaná prognóza spotřebitelských cen pro rok j |

4.2 Predikovaný finanční model

Označení listu: Model predikovaný (MP)

Predikovaný finanční model je vypočten za účelem ex-ante valorizace Výchozího finančního modelu. Tím se hodnoty položek dostávají z jednotné Cenové úrovně roku 2024 na Cenovou úroveň příslušného kalendářního roku. Valorizace Výchozího finančního modelu kombinuje využití Indexů (pro kalendářní roky, kde je již známý vývoj) a Prognózy (pro kalendářní roky, kde teprve musíme vývoj předvídat).

Do predikce rovněž vstupují předjímané změny Smlouvy zadané na listu Model výchozí.

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace**4.2.1 Predikovaná kompenzace**

$$KP_j = \sum_{k=1}^{k=3} KP_{j,k}$$

kde:

KP_j Predikovaná kompenzace pro kalendářní rok j

$KP_{j,k}$ Predikovaná kompenzace za trakci k pro kalendářní rok j

Pro výpočet $KP_{j,k}$ platí:

$$KP_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [NP_{i,j,k}] + CP_{j,k} - \sum_{i=17}^{i=18} [TP_{i,j,k}] - OP_{20,j,k}$$

$$KP_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [(NP_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykon}) + (NP_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni})] + 0.04 \cdot \left(\sum_{i=1}^{i=14} [NP_{i,j,k}] \right) - \sum_{i=17}^{i=18} [(TP_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykon}) + (TP_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni})] - OP_{20,j,k}$$

přičemž u Nákladových položek pro první rok $j = 24$ platí:

$$NP_{i,j,k} = NV_{i,j,k}$$

přičemž u Nákladových položek pro druhý rok $j = 25$ platí:

$$NP_{i,j,k} = NV_{i,j,k} \cdot (1 + R_{i,j}) \quad \text{vyjma } i = 1.2, i = 4.1, i = 4.2, i = 7, i = 8, i = 10.1, \\ i = 11.1, i = 13.1, i = 14.1$$

$$NP_{i,j,k} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,24}} \quad \text{pouze pro } i = 1.2$$

$$NP_{i,j,k} = NV_{i,j,k} \cdot (1 + R_{i,j-1}) \quad \text{pouze pro } i = 4.1, i = 4.2$$

$$NP_{i,j,k} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-2}}{I_{i,22}} \quad \text{pouze pro } i = 7, i = 8, i = 10.1, i = 11.1, i = 13.1, i = 14.1$$

přičemž u Nákladových položek pro další roky $j > 25$ platí:

$$NP_{i,j,k} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-2}}{I_{i,24}} \cdot (1 + R_{i,j-1}) \cdot (1 + R_{i,j}) \quad \text{vyjma } i = 1.2, i = 4.1, i = 4.2, i = 7, \\ i = 8, i = 10.1, i = 11.1, i = 13.1, i = 14.1$$

$$NP_{i,j,k} = \left(NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,24}} \right) \quad \text{pouze pro } i = 1.2$$

$$NP_{i,j,k} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-2}}{I_{i,23}} \cdot (1 + R_{i,j-1}) \quad \text{pouze pro } i = 4.1, i = 4.2$$

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

$$NP_{i,j,k} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-2}}{I_{i,22}} \quad \text{pouze pro } i = 7, i = 8, i = 10.1, i = 11.1, i = 13.1, i = 14.1$$

a obdobně u Výnosových položek pro první rok $j = 24$ platí:

$$TP_{i,j,k} = TV_{i,j,k}$$

a obdobně u Výnosových položek pro druhý rok $j = 25$ platí:

$$TP_{i,j,k} = TV_{i,j,k} \cdot (1 + R_{i,j})$$

a obdobně u Výnosových položek pro další roky $j > 25$ platí:

$$TP_{i,j,k} = TV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-2}}{I_{i,24}} \cdot (1 + R_{i,j-1}) \cdot (1 + R_{i,j})$$

kde:

$NV_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky i ve Výchozím finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$TV_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i ve Výchozím finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$NP_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky i v Predikovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$CP_{j,k}$ Výše Čistého příjmu v Predikovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$TP_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i v Predikovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$OP_{20,j,k}$ Výše Dotace v Predikovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$P_{i,k}^{Vykon}$ Podíl položky i pro trakci k závislý na Dopravním výkonu

$P_{i,k}^{Fixni}$ Podíl položky i pro trakci k nezávislý na Dopravním výkonu

$I_{i,j}$ Index položky i pro kalendářní rok j

$R_{i,j}$ Prognóza položky i pro kalendářní rok j

4.2.2 Predikovaná jednotková kompenzace

$$JKP_j = \frac{KP_j}{DV_j}$$

kde:

JKP_j Predikovaná jednotková kompenzace pro kalendářní rok j

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

KP_j Predikovaná kompenzace pro kalendářní rok j

DV_j Výchozí dopravní výkon pro kalendářní rok j

4.3 Predikovaný finanční model na Výkon

Označení listu: MP Výkon (list je skrytý)

Tento list vychází z postupu výpočtu Predikovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty položek přiřazené na Výkon. Výše položek se při výpočtu Objednávkového finančního modelu změní přímo úměrně se změnou (zvýšením či snížením) Dopravního výkonu.

4.4 Predikovaný finanční model Fixní

Označení listu: MP Fixní (list je skrytý)

Tento list vychází z postupu výpočtu Predikovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty položek přiřazené na Fixní složku. Výše položek při výpočtu Objednávkového finančního modelu zůstane v absolutní částce stejná při změně (zvýšení či snížení) Dopravního výkonu.

5 OBJEDNÁVKOVÁ KOMPENZACE**5.1 Objednávka**

Označení listu: Objednávka

Tento list slouží k určení parametrů Objednávky pro každou Trakci a Velikostní kategorii vozidla zvlášť. Pro každou Trakci se přepočte Predikovaný finanční model (založený na Výchozím dopravním výkonu) na Objednávkový finanční model (založený na Objednaném dopravním výkonu).

Při sestavování Jízdního řádu pro Objednávku je v prvním kroku nutné ověřit, zda je Objednaný počet vozidel nižší nebo roven Výchozímu počtu vozidel. Případný nesoulad je v tabulce vyznačen červeným podbarvením hodnot. Pokud je vše v pořádku, lze provést výpočet Objednávkového finančního modelu. Ve druhém kroku je vhodné ověřit, že celkový Objednaný dopravní výkon spadá mezi Minimální a Maximální objednaný dopravní výkon, které jsou vyčísleny na listu Provoz výchozí.

Na listu Objednávka jsou v buňkách C36:Q37 vypočteny mantinely, ve kterých se může pohybovat Skutečný dopravní výkon. Tyto hodnoty Minimálního a Maximálního skutečného dopravního výkonu jsou podstatné pro průběžné řízení Plnění služeb v příslušném kalendářním roce.

Během Smlouvy je možné, že finanční vypořádání vyššího Objednaného počtu vozidel již proběhlo v minulých letech a přešlo i do zbývajících Doby plnění; v tom případě je důležité ověřit, že navýšený počet vozidel byl zadán na listu Provoz výchozí. Další případné navýšení Objednaného počtu vozidel se opět vztahuje k navýšeným hodnotám u příslušné Velikostní kategorie vozidel na listu Provoz výchozí, čímž zohledňuje dřívější, finančně již vypořádané změny ve vozovém parku.

5.2 Doobjednávka

Označení listu: Doobjednávka

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Tento list slouží k výpočtu finančního dopadu odchylky od Objednávky, která nastane během kalendářního roku a nebyla již zohledněna v Objednávce při jejím uzavření. List není povinnou součástí výpočtu Finančního modelu a nemusí být používán; je především pomocným nástrojem při plánování odchylek, typicky uzavírek komunikací, kde může vstupovat i vliv třetích stran.

Na úvod listu jsou sumarizovány jednotkové ceny různých odchylek pro jednotlivé Trakce. Ty jsou stanoveny z Objednávkového finančního modelu a používají pravidla určená v kapitole 7.

- Přidaný dopravní výkon – plánovaně
- Neodjetý dopravní výkon – plánovaně

Do následujících tabulek s oranžovými poli se zadávají parametry dopravního výkonu, které plynou z povahy odchylky od Objednávky. Účelné je zadávat parametry pouze jedné odchylky (např. jedné uzavírky komunikace), které jsou vypočteny podle charakteru a rozsahu omezení původní Trakce a organizace náhradní dopravy či objízdných tras. Způsob zadávání je totožný s listem Skutečnost (viz kapitolu 7.1), kam se nakonec zadávají všechny odchylky za uplynulý kalendářní rok souhrnně.

Finanční vyjádření odchylek je k dispozici v tabulce „Cena za Doobjednávku“. Pokud je výsledkem kladné číslo (tj. náklady jsou vyšší než úspory), je zároveň v tabulce „Přidaný dopravní výkon nad hodnotu Objednávky“ vypočten ekvivalent dopravního výkonu náhradní dopravy, který již není finančně pokrytý původní Objednávkou a je nutné jej nárokovat u třetí strany v souladu se Smlouvou. Pokud je však užito více Trakcí náhradní dopravy najednou, výsledkem je libovolná kombinace výkonů náhradní dopravy (indikovaná výsledkem „KOMBI“), kde je nutné ekvivalent dopravního výkonu vypočítat již mimo Finanční model, s využitím jednotkových cen odchylek pro jednotlivé trakce v horní části listu.

Tabulka „Přidaný dopravní výkon do hodnoty Objednávky“ naopak uvádí ekvivalent dopravního výkonu náhradní dopravy, který je finančně pokrytý původní Objednávkou a patří ve Finančním modelu na listu Skutečnost mezi „Přidaný dopravní výkon – plánovaně“. Na stejném listu se rovněž zadává hodnota „Neodjetý dopravní výkon – plánovaně“ pro původní druh dopravy.

5.3 Objednávkový finanční model

Označení listu: Model objednávkový (MO)

Objednávkový finanční model je vypočten za účelem přizpůsobení Predikovaného finančního modelu dohodnuté Objednávce, která stanovuje Objednaný dopravní výkon. Výstupem modelu je Objednávková kompenzace, která je platná vždy pro příslušný kalendářní rok. Objednávkový finanční model je určující pro stanovení záloh vyplácených Dopravci za předpokládaný rozsah Plnění služeb.

Hodnota každé Nákladové či Výnosové položky v Objednávkovém finančním modelu se skládá ze:

- Složky Objednávkového finančního modelu na Výkon (viz dále);
- Složky Predikovaného finančního modelu Fixní (viz výše) – vzhledem k fixnímu charakteru je přebírána z Predikovaného finančního modelu, neboť na ni nemá nastavení Objednávky vliv

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace**5.3.1 Objednávková kompenzace**

$$KO_j = \sum_{k=1}^{k=3} KO_{j,k}$$

kde:

KO_j Objednávková kompenzace pro kalendářní rok j

$KO_{j,k}$ Objednávková kompenzace za trakci k pro kalendářní rok j

Pro výpočet $KO_{j,k}$ platí:

$$KO_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [NO_{i,j,k}] + CO_{j,k} - \sum_{i=17}^{i=18} [TO_{i,j,k}] - OO_{20,j,k}$$

$$KO_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [NO_{i,j,k}^{Vykon} + (NP_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni})] + 0.04 \cdot \left(\sum_{i=1}^{i=14} [NO_{i,j,k}] \right) - \sum_{i=17}^{i=18} [TO_{i,j,k}^{Vykon} + (TP_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni})] - OO_{20,j,k}$$

přičemž pro Nákladové položky závislé na Výkonu platí:

$$NO_{i,j,k}^{Vykon} = NP_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^S \cdot V_{i,k}^S + DO_{j,k}^M \cdot V_{i,k}^M + DO_{j,k}^L \cdot V_{i,k}^L + DO_{j,k}^{XL} \cdot V_{i,k}^{XL}}{DV_{j,k}^S \cdot V_{i,k}^S + DV_{j,k}^M \cdot V_{i,k}^M + DV_{j,k}^L \cdot V_{i,k}^L + DV_{j,k}^{XL} \cdot V_{i,k}^{XL}}$$

zatímco u Výnosových položek závislých na Výkonu platí:

$$TO_{i,j,k}^{Vykon} = TP_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^S + DO_{j,k}^M + DO_{j,k}^L + DO_{j,k}^{XL}}{DV_{j,k}^S + DV_{j,k}^M + DV_{j,k}^L + DV_{j,k}^{XL}}$$

kde:

$NO_{i,j,k}$ Výše Nákladové položky i v Objednávkovém finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$NO_{i,j,k}^{Vykon}$ Výše Nákladové položky i proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$CO_{j,k}$ Výše Čistého příjmu v Objednávkovém finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

$TO_{i,j,k}$ Výše Výnosové položky i v Objednávkovém finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | |
|----------------------|---|
| $TO_{i,j,k}^{Vykon}$ | Výše Výnosové položky i proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $OO_{20,j,k}$ | Výše Dotace v Objednávkovém finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $NP_{i,j,k}$ | Výše Nákladové položky i v Predikovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TP_{i,j,k}$ | Výše Výnosové položky i v Predikovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $P_{i,k}^{Vykon}$ | Podíl položky i pro trakci k závislý na Dopravním výkonu |
| $P_{i,k}^{Fixni}$ | Podíl položky i pro trakci k nezávislý na Dopravním výkonu |
| $DV_{j,k}^S$ | Výchozí dopravní výkon malých Vozidel trakce k pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^M$ | Výchozí dopravní výkon standardních Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^L$ | Výchozí dopravní výkon velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^{XL}$ | Výchozí dopravní výkon velmi velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^S$ | Objednaný dopravní výkon malých Vozidel trakce k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^M$ | Objednaný dopravní výkon standardních Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^L$ | Objednaný dopravní výkon velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^{XL}$ | Objednaný dopravní výkon velmi velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $V_{i,k}^S$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u malé velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^M$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u standardní velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^L$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u velké velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^{XL}$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u velmi velké velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |

5.3.2 Objednávková jednotková kompenzace

$$JKO_j = \frac{KO_j}{DO_j}$$

přičemž:

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

$$DO_j = \sum_{k=1}^{k=3} [DO_{j,k}^S + DO_{j,k}^M + DO_{j,k}^L + DO_{j,k}^{XL}]$$

kde:

| | |
|-----------------|---|
| JKO_j | Objednávková jednotková kompenzace pro kalendářní rok j |
| KO_j | Objednávková kompenzace pro kalendářní rok j |
| DO_j | Objednaný dopravní výkon pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^S$ | Objednaný dopravní výkon malých Vozidel trakce k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^M$ | Objednaný dopravní výkon standardních Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^L$ | Objednaný dopravní výkon velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^{XL}$ | Objednaný dopravní výkon velmi velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |

5.4 Objednávkový finanční model na Výkon

Označení listu: MO Výkon (list je skrytý)

Tento list počítá složku Objednávkového finančního modelu na Výkon pro Objednávkový finanční model. Výše Nákladových a Výnosových 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 zastoupení Velikostních kategorií vozidel v jednotlivých Trakcích.

6 AKTUALIZOVANÁ KOMPENZACE**6.1 Aktualizovaný finanční model**

Označení listu: Model aktualizovaný (MA)

Aktualizovaný finanční model je vypočten za účelem ex-post valorizace Výchozího finančního modelu, která však zohlední i parametry Objednávky vstupující do Objednávkového finančního modelu.

Indexace Výchozího finančního modelu se do Aktualizovaného finančního modelu projeví tak, že nahradí původně použitou Prognózu (pro kalendářní roky, které v ex-ante výpočtu musely být předvídaný) nově získanými hodnotami Indexů (které v ex-post výpočtu jsou již známy až po příslušný kalendářní rok ve svých skutečných hodnotách).

Výkonová složka Aktualizovaného finančního modelu reaguje na změnu (zvýšení či snížení) Objednaného dopravního výkonu vůči Výchozímu dopravnímu výkonu, a to včetně zastoupení Velikostních kategorií vozidel v jednotlivých Trakcích, tedy stejně jako v případě Objednávkového finančního modelu.

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace**6.1.1 Aktualizovaná kompenzace**

$$KA_j = \sum_{k=1}^{k=3} KA_{j,k}$$

kde:

KA_j Aktualizovaná kompenzace pro kalendářní rok j

$KP_{j,k}$ Aktualizovaná kompenzace za trakci k pro kalendářní rok j

Pro výpočet $KA_{j,k}$ platí:

$$KA_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [NA_{i,j,k}] + CA_{j,k} - \sum_{i=17}^{i=18} [TA_{i,j,k}] - OA_{20,j,k}$$

$$KA_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [NA_{i,j,k}^{Vykon} + NA_{i,j,k}^{Fixni}] + 0.04 \cdot \left(\sum_{i=1}^{i=14} [NA_{i,j,k}] \right) - \sum_{i=17}^{i=18} [TA_{i,j,k}^{Vykon} + TA_{i,j,k}^{Fixni}] - OA_{20,j,k}$$

přičemž pro Nákladové položky závislé na Výkonu platí:

$$NA_{i,j,k}^{Vykon} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,24}} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^S \cdot V_{i,k}^S + DO_{j,k}^M \cdot V_{i,k}^M + DO_{j,k}^L \cdot V_{i,k}^L + DO_{j,k}^{XL} \cdot V_{i,k}^{XL}}{DV_{j,k}^S \cdot V_{i,k}^S + DV_{j,k}^M \cdot V_{i,k}^M + DV_{j,k}^L \cdot V_{i,k}^L + DV_{j,k}^{XL} \cdot V_{i,k}^{XL}}$$

vyjma $i = 4.1, i = 4.2, i = 7, i = 8, i = 10.1, i = 11.1, i = 13.1, i = 14.1$

$$NA_{i,j,k}^{Vykon} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-1}}{I_{i,23}} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^S \cdot V_{i,k}^S + DO_{j,k}^M \cdot V_{i,k}^M + DO_{j,k}^L \cdot V_{i,k}^L + DO_{j,k}^{XL} \cdot V_{i,k}^{XL}}{DV_{j,k}^S \cdot V_{i,k}^S + DV_{j,k}^M \cdot V_{i,k}^M + DV_{j,k}^L \cdot V_{i,k}^L + DV_{j,k}^{XL} \cdot V_{i,k}^{XL}}$$

pouze pro $i = 4.1, i = 4.2$

$$NA_{i,j,k}^{Vykon} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-2}}{I_{i,22}} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^S \cdot V_{i,k}^S + DO_{j,k}^M \cdot V_{i,k}^M + DO_{j,k}^L \cdot V_{i,k}^L + DO_{j,k}^{XL} \cdot V_{i,k}^{XL}}{DV_{j,k}^S \cdot V_{i,k}^S + DV_{j,k}^M \cdot V_{i,k}^M + DV_{j,k}^L \cdot V_{i,k}^L + DV_{j,k}^{XL} \cdot V_{i,k}^{XL}}$$

pouze pro $i = 7, i = 8, i = 10.1, i = 11.1, i = 13.1, i = 14.1$

přičemž pro Nákladové položky nezávislé na Výkonu platí:

$$NA_{i,j,k}^{Fixni} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,24}} \cdot P_i^{Fixni} \quad \text{vyjma } i = 4.1, i = 4.2, i = 7, i = 8, i = 10.1, i = 11.1, \\ i = 13.1, i = 14.1$$

$$NA_{i,j,k}^{Fixni} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-1}}{I_{i,23}} \cdot P_i^{Fixni} \quad \text{pouze pro } i = 4.1, i = 4.2$$

$$NA_{i,j,k}^{Fixni} = NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j-2}}{I_{i,22}} \cdot P_i^{Fixni} \quad \text{pouze pro } i = 7, i = 8, i = 10.1, i = 11.1, i = 13.1, i = 14.1$$

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

zatímco pro Výnosové položky závislé na Výkonu platí:

$$TA_{i,j,k}^{Vykon} = TV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,24}} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^S + DO_{j,k}^M + DO_{j,k}^L + DO_{j,k}^{XL}}{DV_{j,k}^S + DV_{j,k}^M + DV_{j,k}^L + DV_{j,k}^{XL}}$$

a obdobně pro Výnosové položky nezávislé na Výkonu platí:

$$TA_{i,j,k}^{Fixni} = TV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,24}} \cdot P_i^{Fixni}$$

kde:

| | |
|----------------------|--|
| $NA_{i,j,k}$ | Výše Nákladové položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $NA_{i,j,k}^{Vykon}$ | Výše Nákladové položky i proměnné s Dopravním výkonem v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $NA_{i,j,k}^{Fixni}$ | Výše Nákladové položky i nezávislé na Dopravním výkonu v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $CA_{j,k}$ | Výše Čistého příjmu v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TA_{i,j,k}$ | Výše Výnosové položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TA_{i,j,k}^{Vykon}$ | Výše Výnosové položky i proměnné s Dopravním výkonem v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TA_{i,j,k}^{Fixni}$ | Výše Výnosové položky i nezávislé na Dopravním výkonu v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $OA_{20,j,k}$ | Výše Dotace v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $NV_{i,j,k}$ | Výše Nákladové položky i ve Výchozím finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TV_{i,j,k}$ | Výše Výnosové položky i ve Výchozím finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $P_{i,k}^{Vykon}$ | Podíl položky i pro trakci k závislý na Dopravním výkonu |
| $P_{i,k}^{Fixni}$ | Podíl položky i pro trakci k nezávislý na Dopravním výkonu |
| $I_{i,j}$ | Index položky i pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^S$ | Výchozí dopravní výkon malých Vozidel trakce k pro kalendářní rok j |

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | |
|-----------------|--|
| $DV_{j,k}^M$ | Výchozí dopravní výkon standardních Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^L$ | Výchozí dopravní výkon velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DV_{j,k}^{XL}$ | Výchozí dopravní výkon velmi velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^S$ | Objednaný dopravní výkon malých Vozidel trakce k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^M$ | Objednaný dopravní výkon standardních Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^L$ | Objednaný dopravní výkon velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}^{XL}$ | Objednaný dopravní výkon velmi velkých Vozidel k pro kalendářní rok j |
| $V_{i,k}^S$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u malé velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^M$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u standardní velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^L$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u velké velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |
| $V_{i,k}^{XL}$ | Poměr velikosti Nákladové položky i pro trakci k u velmi velké velikosti Vozidla vůči referenční velikosti Vozidla |

6.1.2 Aktualizovaná jednotková kompenzace

$$JKA_j = \frac{KA_j}{DO_j}$$

kde:

| | |
|---------|--|
| JKA_j | Aktualizovaná jednotková kompenzace pro kalendářní rok j |
| KA_j | Aktualizovaná kompenzace pro kalendářní rok j |
| DO_j | Objednaný dopravní výkon pro kalendářní rok j |

7 SKUTEČNÁ KOMPENZACE**7.1 Skutečnost**

Označení listu: Skutečnost

Tento list slouží k zaznamenání skutečně realizovaného Plnění proti Objednávce v jednotlivých Trakcích. Do listu se zaznamenává Dopravní výkon spojený s následujícími situacemi:

1. Přidaný dopravní výkon – plánovaně [tis. vkm] – do Skutečného finančního modelu se projeví připočítáním variabilní složky Nákladů

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

2. Přidaný dopravní výkon – operativně [tis. vkm] – do Skutečného finančního modelu se projeví připočítáním variabilní složky Nákladů, s výjimkou mzdových nákladů a sociálního a zdravotního pojištění řidičů, kde dojde k přičtení fixní i variabilní složky Nákladů
3. Neodjetý dopravní výkon – pochybením [tis. vkm] – do Skutečného finančního modelu se projeví odečtením variabilní i fixní složky Nákladů
4. Neodjetý dopravní výkon – plánovaně [tis. vkm] – do Skutečného finančního modelu se projeví odečtením variabilní složky Nákladů
5. Neodjetý dopravní výkon – operativně [tis. vkm] – do Skutečného finančního modelu se projeví odečtením variabilní složky Nákladů, s výjimkou mzdových nákladů a sociálního a zdravotního pojištění řidičů

Do Skutečného dopravního výkonu se proti Objednanému dopravnímu výkonu přičítá Přidaný dopravní výkon, naopak se odečítá Neodjetý dopravní výkon všech typů. Pokud dojde k záměně Trakce, odečítá se Dopravní výkon u neodjeté Trakce a přičítá u Trakce náhradní dopravy.

7.2 Skutečný finanční model

Označení listu: Model skutečný (MS)

Skutečný finanční model slouží pro vyčíslení finančního dopadu odchylek Skutečnosti proti Objednávce. Hodnoty ve Skutečném finančním modelu vycházejí z Aktualizovaného finančního modelu, avšak je u nich provedena korekce dle odchylek popsaných výše. Tímto postupem se z Aktualizované kompenzace stává Skutečná kompenzace, stanovená ex-post po ukončení daného kalendářního roku. Ta pak podle pravidel Smlouvy prochází ještě korekcemi, jak uvádí kapitola 7.6.

7.2.1 Skutečná kompenzace

$$KS_j = \sum_{k=1}^{k=3} KS_{j,k}$$

kde:

KS_j Skutečná kompenzace pro kalendářní rok j

$KS_{j,k}$ Skutečná kompenzace za trakci k pro kalendářní rok j

Pro výpočet $KS_{j,k}$ platí:

$$KS_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} [NS_{i,j,k}] + CS_{j,k} - \sum_{i=17}^{i=18} [TA_{i,j,k}] - OS_{20,j,k}$$

$$KS_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=14} \left[NA_{i,j,k}^{Vykon} \cdot \frac{DS_{j,k}}{DO_{j,k}} + NA_{i,j,k}^{Fixni} \cdot \frac{DO_{j,k} - DU_{j,k}}{DO_{j,k}} \right] + \sum_{i=7}^{i=8} \left[NA_{i,j,k}^{Vykon} \cdot \frac{DE_{j,k}}{DO_{j,k}} \right]$$

$$+ \sum_{i=7}^{i=8} \left[NA_{i,j,k}^{Fixni} \cdot \frac{DF_{j,k}}{DO_{j,k}} \right] + 0.04 \cdot \left(\sum_{i=1}^{i=14} [NS_{i,j,k}] \right) - \sum_{i=17}^{i=18} [TA_{i,j,k}^{Vykon} + TA_{i,j,k}^{Fixni}]$$

$$- OS_{20,j,k}$$

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

přičemž:

$$DS_{j,k} = DO_{j,k} + DP_{j,k} + DF_{j,k} - DU_{j,k} - DR_{j,k} - DE_{j,k}$$

kde:

| | |
|----------------------|--|
| $NS_{i,j,k}$ | Výše Nákladové položky i ve Skutečném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $CS_{j,k}$ | Výše Čistého příjmu ve Skutečném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TS_{i,j,k}$ | Výše Výnosové položky i ve Skutečném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $OS_{20,j,k}$ | Výše Dotace ve Skutečném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $NA_{i,j,k}^{Vykon}$ | Výše Nákladové položky i proměnné s Dopravním výkonem v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $NA_{i,j,k}^{Fixni}$ | Výše Nákladové položky i nezávislé na Dopravním výkonu v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TA_{i,j,k}^{Vykon}$ | Výše Výnosové položky i proměnné s Dopravním výkonem v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TA_{i,j,k}^{Fixni}$ | Výše Výnosové položky i nezávislé na Dopravním výkonu v Aktualizovaném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |
| $DO_{j,k}$ | Objednaný dopravní výkon pro trakci k a kalendářní rok j |
| $DP_{j,k}$ | Přidaný dopravní výkon plánovaně pro trakci k a kalendářní rok j |
| $DF_{j,k}$ | Přidaný dopravní výkon operativně pro trakci k a kalendářní rok j |
| $DU_{j,k}$ | Neodjetý dopravní výkon pochybením pro trakci k a kalendářní rok j |
| $DR_{j,k}$ | Neodjetý dopravní výkon plánovaně pro trakci k a kalendářní rok j |
| $DE_{j,k}$ | Neodjetý dopravní výkon operativně pro trakci k a kalendářní rok j |

7.2.2 Skutečná jednotková kompenzace

$$JKS_j = \frac{KS_j}{DS_j}$$

kde:

JKS_j Skutečná jednotková kompenzace pro kalendářní rok j

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | |
|--------|--|
| KS_j | Skutečná kompenzace pro kalendářní rok j |
| DS_j | Skutečný dopravní výkon pro kalendářní rok j |

7.3 Výkaz skutečných nákladů a výnosů

Označení listu: Výkaz nákladů a výnosů

Výkaz skutečných nákladů a výnosů je sestavován Dopravcem na základě vedeného účetnictví za příslušné účetní období kalendářního roku. Způsob členění Nákladových, Výnosových a Ostatních položek ve výkazu skutečných nákladů a výnosů je shodný se způsobem vykazování při sestavení Výchozího finančního modelu.

Výkaz nákladů a výnosů slouží k porovnání výsledků hospodaření Dopravce se Skutečným finančním modelem. Výkaz je zásadní pro Dorovnání nákladových položek a provedení případné korekce Skutečné kompenzace (dále viz kapitoly 7.5 a 7.6).

7.4 Výkaz provozních aktiv

Označení listu: Výkaz aktiv

Výkaz provozních aktiv obsahuje totožné položky jako Výchozí model provozních aktiv. Hodnota provozních aktiv se pro každé období uvádí ve výši zůstatkové (účetní) ceny, vykázané ke konci bezprostředně předcházejícího účetního období. Do sloupce U pak Dopravce uvede, jakým procentem zůstatkové hodnoty příslušných aktiv Dopravce se majetek užíval v této Smlouvě.

Součinem zůstatkové hodnoty provozních aktiv a maximální dovolené míry výnosu na kapitál (7,5 %) je v buňkách E11:S11 vypočten maximální čistý příjem pro každý rok. Tato hodnota je následně kontrolována s dosaženým čistým příjmem, aby nedošlo k tzv. nadměrné kompenzaci (kapitola 7.6).

7.5 Dorovnání nákladových položek

Označení listu: Kompenzace

Dorovnání nákladových položek obvykle znamená výpočet rozdílu u příslušné Nákladové položky mezi Výkazem nákladů a výnosů (zjištěným ex-post z účetnictví Dopravce) a Skutečným finančním modelem (odvozenými ex-ante od Objednávky a upravenými dle odchylek Skutečnosti). Probíhá pouze u vybraných Nákladových položek a pro příslušný kalendářní rok. Vypočtený rozdíl může nabývat kladné hodnoty (tj. vykázané náklady byly vyšší než modelované), stejně jako záporných hodnot (vykázané náklady byly nižší než modelované); získaná hodnota se přičítá ke Skutečným nákladům ještě před korekcemi Skutečné kompenzace. Smlouva umožňuje provést dorovnání pouze u těchto Nákladových položek:

- „1 Trakční energie a palivo – 1.3 Trakční energie – regulovaná část“
- „4 Opravy a údržba vozidel – 4.1 Fixní platba za dostupnost“
- „11 Ostatní přímé náklady – 11.2 Úroky z úvěrů“
- „11 Ostatní přímé náklady – 11.4 Daně“
- „14 Správní režie“ – „14.3 Odměny statutárním orgánům“

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

Dorovnání nákladových položek ovšem také slouží k ručnímu vypořádání předjímaných změn, kdy Smlouva umožňuje dodatečné zohlednění změn, které nastaly v uplynulém kalendářním roce a budou tedy promítnuty do vyúčtování Skutečné kompenzace. Smlouva umožňuje vypořádat předjímané změny pomocí dorovnání pouze u níže uvedených Nákladových položek. Hodnota dorovnání je zadávána do žlutě podbarvených buněk (C4:Q5) ve výši vypočtené mimo Finanční model, postupem dle článku 7. Smlouvy.

- „1 Trakční energie a palivo – 1.1 „Pohonné hmoty““
- „1 Trakční energie a palivo – 1.2 Trakční energie – silová část“

7.5.1 Výpočet dorovnání nákladových položek

$$ZS_j = NX_{1.1,j} + NX_{1.2,j} + (NY_{1.3,j} - NS_{1.3,j}) + (NY_{4.1,j} - NS_{4.1,j}) + (NY_{11.2,j} - NS_{11.2,j}) + (NY_{11.4,j} - NS_{11.4,j}) + (NY_{14.3,j} - NS_{14.3,j})$$

kde:

| | |
|---------------|---|
| ZS_j | Dorovnání nákladových položek pro kalendářní rok j |
| $NX_{1.1,j}$ | Dorovnání položky $i = 1.1$ spočtené jako předjímaná změna pro rok j |
| $NX_{1.2,j}$ | Dorovnání položky $i = 1.2$ spočtené jako předjímaná změna pro rok j |
| $NS_{1.3,j}$ | Náklady na položku $i = 1.3$ získané ze Skutečného finančního modelu pro rok j |
| $NS_{4.1,j}$ | Náklady na položku $i = 4.1$ získané ze Skutečného finančního modelu pro rok j |
| $NS_{11.2,j}$ | Náklady na položku $i = 11.2$ získané ze Skutečného finančního modelu pro rok j |
| $NS_{11.4,j}$ | Náklady na položku $i = 11.4$ získané ze Skutečného finančního modelu pro rok j |
| $NS_{14.3,j}$ | Náklady na položku $i = 14.3$ získané ze Skutečného finančního modelu pro rok j |
| $NY_{1.3,j}$ | Náklady na položku $i = 1.3$ získané z Výkazu skutečných nákladů a výnosů za rok j |
| $NY_{4.1,j}$ | Náklady na položku $i = 4.1$ získané z Výkazu skutečných nákladů a výnosů za rok j |
| $NY_{11.2,j}$ | Náklady na položku $i = 11.2$ získané z Výkazu skutečných nákladů a výnosů za rok j |
| $NY_{11.4,j}$ | Náklady na položku $i = 11.4$ získané z Výkazu skutečných nákladů a výnosů za rok j |
| $NY_{14.3,j}$ | Náklady na položku $i = 14.3$ získané z Výkazu skutečných nákladů a výnosů za rok j |

7.5.2 Skutečná kompenzace po dorovnání

$$KZ_j = NS_j + 1,04 \cdot ZS_j - TS_j + CS_j - OY_{20,j}$$

kde:

| | |
|--------|--|
| KZ_j | Skutečná kompenzace po dorovnání pro kalendářní rok j |
| NS_j | Náklady ve Skutečném finančním modelu pro kalendářní rok j |

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

| | |
|-------------|--|
| ZS_j | Dorovnání nákladových položek pro kalendářní rok j |
| TS_j | Výnosy ve Skutečném finančním modelu pro kalendářní rok j |
| CS_j | Čistý příjem ve Skutečném finančním modelu pro kalendářní rok j |
| $OY_{20,j}$ | Dotace ve Výkazu skutečných nákladů a výnosů za kalendářní rok j |

7.6 Korekce Skutečné kompenzace

Označení listu: Kompenzace

Tento list slouží k provedení posledních úprav Skutečné kompenzace:

- Korekce výnosů dle pravidel Smlouvy;
- Korekce čistého příjmu dle pravidel Smlouvy a zároveň vyhlášky č. 296/2010 Sb.
- Korekce předjímaných změn při vyúčtování Kompenzace, pokud to umožňuje Smlouva.

K výše uvedeným korekcím dochází, pouze pokud jsou pro ně splněny podmínky. Pokud žádná z podmínek nenastane, je Skutečná kompenzace po dorovnání vypočtená v kapitole 7.5 konečným nárokem Dopravce plynoucím ze Smlouvy.

7.6.1 Korekce výnosů

$$TX_j = 0,3 \cdot \left(\sum_{k=1}^{k=3} TY_{j,k} - \sum_{k=1}^{k=3} TS_{j,k} \right)$$

kde:

| | |
|------------|--|
| TX_j | Korekce výnosů do Skutečné kompenzace za kalendářní rok j |
| $TY_{j,k}$ | Výnosy ve Výkazu nákladů a výnosů pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TS_{j,k}$ | Výnosy ve Skutečném finančním modelu pro trakci k a kalendářní rok j |

7.6.2 Korekce čistého příjmu

Když:

$$KZ_j + \sum_{k=1}^{k=3} TY_{j,k} - \sum_{k=1}^{k=3} NY_{j,k} - TX_j > \min \left[0,075 \cdot HS_j; 1,5 \cdot \left(\sum_{k=1}^{k=3} CS_{j,k} + 0,04 \cdot ZS_j \right) \right]$$

pak:

$$CX_j = KZ_j + \sum_{k=1}^{k=3} TY_{j,k} - \sum_{k=1}^{k=3} NY_{j,k} - TX_j - \min \left[0,075 \cdot HS_j; 1,5 \cdot \left(\sum_{k=1}^{k=3} CS_{j,k} + 0,04 \cdot ZS_j \right) \right]$$

jinak:

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

$$CX_j = 0$$

kde:

| | |
|------------|---|
| CX_j | Korekce čistého příjmu do Skutečné kompenzace za kalendářní rok j |
| TX_j | Korekce výnosů do Skutečné kompenzace za kalendářní rok j |
| $NY_{j,k}$ | Náklady ve Výkazu nákladů a výnosů pro trakci k a kalendářní rok j |
| $TY_{j,k}$ | Výnosy ve Výkazu nákladů a výnosů pro trakci k a kalendářní rok j |
| $CS_{j,k}$ | Výše Čistého příjmu ve Skutečném finančním modelu pro trakci k a kalend. rok j |
| KZ_j | Skutečná kompenzace po dorovnání pro kalendářní rok j |
| ZS_j | Dorovnání nákladových položek pro kalendářní rok j |
| HS_j | Zůstatková hodnota provozních aktiv ve Výkazu provozních aktiv pro kalendářní rok j |

7.6.3 Skutečná kompenzace po korekci

$$KX_j = KZ_j - TX_j - CX_j$$

kde:

| | |
|--------|---|
| KX_j | Skutečná kompenzace po korekci za kalendářní rok j |
| KZ_j | Skutečná kompenzace po dorovnání pro kalendářní rok j |
| TX_j | Korekce výnosů do Skutečné kompenzace za kalendářní rok j |
| CX_j | Korekce čistého příjmu do Skutečné kompenzace za kalendářní rok j |

Skutečná kompenzace po korekci je konečným nárokem Dopravce plynoucím ze Smlouvy.

7.7 Srovnání finančních modelů a výkazu pro daný rok

Označení listu: Kontrolní list

Po zadání kalendářního roku do žlutě podbarvené buňky E2 (jakýkoliv rok mezi 2024 a 2038) lze porovnat všechny modely vypočtené pro vybraný kalendářní rok s výkazem skutečných nákladů a výnosů. Každý sloupec reprezentuje jeden krok výpočtu Finančního modelu, je tedy dobré mít na paměti, že Cenová úroveň ve srovnání mezi sloupci není totožná (srovnatelná je pouze pro sloupce MP a MO, resp. MA, MS a Výkaz).

List má především kontrolní a sumarizační funkci a neovlivňuje probíhající výpočty.