

Příloha č. 5 – Výpočet kompenzace

VÝPOČET KOMPENZACE

Součástí Zadávací dokumentace je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Nabídkové ceny 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 běhu Smlouvy:

- Indexaci Cenotvorných položek v průběhu Smlouvy;
- Doplnění Cenotvorných položek, které jsou předjímány Smlouvou, avšak jejich výše není známa ke dni podání Nabídky;
- Odchylku každoroční Objednávky od výchozích provozních parametrů;
- Vyúčtování Skutečnosti vůči Objednavce za uplynulé období Jízdního řádu.

Tento dokument vysvětluje 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 elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Nabídkové ceny i následnému výpočtu Cen ze Smlouvy s vybraným Dopravcem, v závislosti na vývoji Cenotvorných položek, odchylce Objednávky od výchozích provozních parametrů a konečném vyúčtování Skutečnosti vůči Objednavce. Strukturu Finančního modelu popisuje kapitola 1.

- **Výchozí finanční model** slouží k jednorázovému zadání Cenotvorných položek, které vstupují do výpočtu Ceny. Dopravce zde zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2024 na celou Dobu plnění. Po celé toto období je Výchozí finanční model založen na předpokladu Výchozího dopravního výkonu (včetně režimu 0-0/S), Výchozí přepravní kapacity, Výchozího počtu vozidel i Výchozího počtu pokladních hodin. Dopravce dále ve Výchozím finančním modelu uvádí variabilitu Cenotvorných položek k přepravní kapacitě, dopravnímu výkonu a vozidlům procentuálním podílem, neměnným po celé období Smlouvy. Sestavení Výchozího finančního modelu popisuje kapitola 2.
- **Aktualizovaný finanční model** slouží ke každoroční valorizaci Výchozího finančního modelu podle vývoje Cenotvorných položek na trhu prostřednictvím Indexů. Dále umožňuje doplnění Cenotvorných položek, které jsou předjímány Smlouvou, avšak jejich výše nebyla známa ke dni uzavření smlouvy nebo ji Objednatel vyloučil z Výchozího finančního modelu. Aktualizovaný finanční model zobrazuje Cenotvorné položky v cenové úrovni příslušného období Jízdního řádu, při uvažování výchozích provozních parametrů. Sestavení Aktualizovaného finančního modelu popisuje kapitola 3.
- **Objednávkový finanční model** slouží ke každoročnímu přepočtení Aktualizovaného finančního modelu podle Objednávky. Předmětem Objednávky je stanovení Objednaného dopravního výkonu, Objednané přepravní kapacity, Objednaného počtu vozidel a Objednaného počtu pokladních hodin. Objednávkový finanční model zobrazuje Cenotvorné položky v cenové úrovni příslušného období Jízdního řádu, při uvažování objednaných provozních parametrů. Sestavení Objednávkového finančního modelu popisuje kapitola 4.
- **Skutečnost** slouží ke každoročnímu vyhodnocení odchylek realizace dopravního výkonu a přepravní kapacity oproti Objednavce. Na základě finančního ocenění těchto odchylek je pak stanovena Skutečná kompenzace, jak popisuje kapitola 5.

Finanční model je vytvořen v prostředí MS Excel a skládá se ze vzájemně propojených listů. Umožňuje zadávání dat jak Objednatelům (oranžově vyznačené buňky), tak Dopravcem (žlutě vyznačené buňky). V různých fázích nabídkového řízení či běhu 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.

- Vstupní a výstupní listy jsou členěny pro jednotlivé objednatele samostatně – tedy Moravskoslezský kraj („MSK“), Olomoucký kraj („OK“) a Ministerstvo dopravy („MD“).
- Výpočtové listy Finančního modelu se skládají z tabulky souhrnné kalkulace za všechny Objednatelé („Celkem“) a následně z rozpadu kalkulace pro dvě skupiny Objednatelů – Moravskoslezský kraj společně s Olomouckým krajem („MSK + OK“) a Ministerstvo dopravy („MD“). Níže uvedené odkazy do buněk listu platí pouze pro první tabulku shora („Celkem“), nicméně struktura Finančního modelu je dodržována i pro navazující tabulky s rozpadem kalkulace pro MSK + OK a MD.

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

- Řádky definují **Cenotvorné položky** (v buňkách A3:D28) a **Výnosové položky** (v buňkách A30:D32)
- Sloupce definují jednotlivá období **Jízdního řádu** (v buňkách E2:J2)

Cena (v buňkách E29:J29) je počítána jako součet Cenotvorných položek pro příslušné období jízdního řádu. Výchozí cenu stanovuje Dopravce.

Výnosy (v buňkách E33:J33) jsou počítány jako součet Výnosových položek pro příslušné období jízdního řádu. Výnosy stanovují Objednatelé.

Kompence (v buňkách E34:J34) je počítána jako rozdíl Ceny (tj. nákladů a čistého příjmu) a Výnosů pro příslušné období jízdního řádu.

Jednotková cena (v buňkách E36:J36) je počítána jako podíl Ceny (v buňkách E29:J29) a Dopravního výkonu (v buňkách E35:J35).

Součet Cenotvorných položek (v buňkách K3:K28) vyjadřuje celkovou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Průměr Cenotvorných položek (v buňkách L3:L28) vyjadřuje aritmeticky průměrnou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Přiřazení Cenotvorných položek (v buňkách M3:P28) vyjadřuje podíly, jakými je hodnota dané Cenotvorné položky závislá na Dopravním výkonu, Počtu vozidel, Převážní kapacitě, případně zda je daná Cenotvorná položka neměnná. Přiřazení Cenotvorných položek ovlivňuje výpočet Objednávkové ceny a Skutečné ceny.

- Přiřazení položek na Kapacitu (v buňkách M3:M28) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Přepravní kapacitou spojů udávanou v místokilometrech; tj. při změně (zvýšení či snížení) Přepravní kapacity se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Výkon (v buňkách N3:N28) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s jízdou vlaku vyjádřenou Dopravním výkonem ve vlakokilometrech; tj. při změně (zvýšení či snížení) Dopravního výkonu se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Vozidlo (v buňkách O3:O28) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Počtem vozidel; tj. při změně (zvýšení) Počtu vozidel se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Fixní složku (v buňkách P3:P28) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka nezávislá na Přepravní kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vozidel; tj. při jejich změně (zvýšení či snížení) zůstane v absolutní částce stejná.

Pásmo dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny (v buňkách F37:J37) vyjadřuje maximálně dovolený růst či pokles Výchozí jednotkové ceny mezi dvěma sousedními obdobími jízdního řádu.

Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena (v buňkách E38:J38) vyjadřuje průměrnou Výchozí jednotkovou cenu navýšenou o 20 %, kterou nelze přesáhnout v žádném z období jízdního řádu.

Zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje
Provozní soubor: Bruntálsko

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			
				$j = 1$	$j = 2$	...	$j = 7$
				2024/25	2025/26		2030/31
$i = 1$	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	$i = 5.1$	Vozidla				
		$i = 5.2$	Ostatní majetek				
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel						
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlaková četa				
		$i = 7.2$	Strojvedoucí				
		$i = 7.3$	Pokladní				
		$i = 7.4$	Ostatní zaměstnanci				
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlaková četa				
		$i = 8.2$	Strojvedoucí				
		$i = 8.3$	Pokladní				
		$i = 8.4$	Ostatní zaměstnanci				
$i = 9$	Cestovné						
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty						
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury						
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Finanční náklady				
		$i = 12.2$	Ostatní náklady				
$i = 13$	Ostatní služby						
$i = 14$	Provozní režie						

Zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje
Provozní soubor: Bruntálsko

$i = 15$	Správní režie				
$i = 16$	Poplatek KODIS				
$i = 17$	Čistý příjem				
$i = 18$	Tržby z jízdného				
$i = 19$	Ostatní tržby z přepravy				
$i = 20$	Ostatní výnosy				

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

Poznámka: Období jízdního řádu 2024/25 je ve Finančním modelu sledováno pouze pro účely indexace Výchozího finančního modelu z cenové úrovně roku 2024. Poskytování služeb je zahájeno až v Období jízdního řádu 2025/26 ($j = 2$).

Zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje
Provozní soubor: Bruntálsko

Tabulka 2: Přiřazení Cenotvorných položek na Kapacitu, 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			
				$P_i^{Kapacita}$	$P_i^{Výkon}$	$P_i^{Vozidlo}$	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	$i = 5.1$	Vozidla	%	%	%	%
		$i = 5.2$	Ostatní majetek	%	%	%	%
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel			%	%	%	%
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlaková četa	%	%	%	%
		$i = 7.2$	Strojvedoucí	%	%	%	%
		$i = 7.3$	Pokladní	%	%	%	%
		$i = 7.4$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%	%
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlaková četa	%	%	%	%
		$i = 8.2$	Strojvedoucí	%	%	%	%
		$i = 8.3$	Pokladní	%	%	%	%
		$i = 8.4$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%	%
$i = 9$	Cestovné			%	%	%	%
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty			%	%	%	%
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury			%	%	%	%
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Finanční náklady	%	%	%	%
		$i = 12.2$	Ostatní náklady	%	%	%	%
$i = 13$	Ostatní služby			%	%	%	%
$i = 14$	Provozní režie			%	%	%	%
$i = 15$	Správní režie			%	%	%	%
$i = 16$	Poplatek KODIS			%	%	%	%
$i = 17$	Čistý příjem			%	%	%	%

Zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje
Provozní soubor: Bruntálsko

přičemž vždy platí, že:

$$P_i^{Kapacita} + P_i^{Vykona} + P_i^{Vozidlo} + P_i^{Fixni} = 1$$

kde:

$P_i^{Kapacita}$ Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Přepravní kapacitou

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

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

P_i^{Fixni} Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Přepravní kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vozidel

Tabulka 3: Členění Finančního modelu na Objednatele

Označení	Název Objednatele
$k = MSK$	Moravskoslezský kraj
$k = OK$	Olomoucký kraj
$k = MD$	Ministerstvo dopravy

přičemž vždy platí, že:

$$D_j = \sum_{k=MD}^{k=MSK} [D_{j,k}] = D_{j,MSK} + D_{j,OK} + D_{j,MD}$$

kde:

D_j Dopravní výkon pro období Jízdního řádu j , analogicky platný ve stanovení DV_j , DO_j , DS_j v následujících kapitolách

Zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje
Provozní soubor: Bruntálsko

$D_{j,k}$ Dopravní výkon pro období Jízdního řádu j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $DV_{j,k}$, $DO_{j,k}$, $DS_{j,k}$

a dále platí, že:

$$V_j = V_{j,k}$$

kde:

V_j Počet vozidel pro období Jízdního řádu j , analogicky platný ve stanovení VV_j , VO_j v následujících kapitolách

$V_{j,k}$ Počet vozidel pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

a dále platí, že:

$$P_j = P_{j,k}$$

kde:

P_j Počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu j , analogicky platný ve stanovení PV_j , PO_j v následujících kapitolách

$P_{j,k}$ Počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

a dále platí, že:

$$T_j = \sum_{k=MD}^{k=MSK} [T_{j,k}] = T_{j,MSK} + T_{j,OK} + T_{j,MD}$$

kde:

T_j Hodnota výnosů pro období Jízdního řádu j , analogicky platný ve stanovení TV_j , TO_j , TS_j v následujících kapitolách

$T_{j,k}$ Hodnota výnosů pro období Jízdního řádu j a Objednatele k , analogicky platná ve stanovení $TV_{j,k}$, $TO_{j,k}$, $TS_{j,k}$

a dále platí, že:

$$C_j = \sum_{k=MD}^{k=MSK} [C_{j,k}] = \sum_{i=1}^{i=17} [N_{i,j}^{Kapacita} + N_{i,j}^{Vykona} + N_{i,j}^{Vozidlo} + N_{i,j}^{Fixni}]$$

přičemž

$$C_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=17} \left[N_{i,j}^{Kapacita} \cdot \frac{M_{j,k}}{M_j} + N_{i,j}^{Vykona} \cdot \frac{D_{j,k}}{D_j} + N_{i,j}^{Vozidlo} \cdot \frac{M_{j,k}}{M_j} + N_{i,j}^{Fixni} \cdot \frac{D_{j,k}}{D_j} \right]$$

kde:

C_j	Cena pro období Jízdního řádu j , analogicky platná ve stanovení CV_j, CA_j, CO_j, CS_j v následujících kapitolách
$C_{j,k}$	Cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k , analogicky platná ve stanovení $CV_{j,k}, CA_{j,k}, CO_{j,k}, CS_{j,k}$
$N_{i,j}^{Kapacita}$	Výše Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu j proměnná s Přepravní kapacitou
$N_{i,j}^{Vykona}$	Výše Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu j proměnná s Dopravním výkonem
$N_{i,j}^{Vozidlo}$	Výše Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu j proměnná s Počtem vozidel
$N_{i,j}^{Fixni}$	Výše Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu j nezávislá na Přepravní kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vozidel
M_j	Přepravní kapacita [místkm] pro období Jízdního řádu j
$M_{j,k}$	Přepravní kapacita [místkm] pro Objednatele k a období Jízdního řádu j
D_j	Dopravní výkon [vlkm] pro období Jízdního řádu j

Zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje
Provozní soubor: Bruntálsko

$D_{j,k}$ Dopravní výkon [vlkm] pro Objednatele k a období Jízdního řádu j

a konečně platí, že:

$$K_j = \sum_{k=MD}^{k=MSK} [K_{j,k}] = C_{j,MSK} - T_{j,MSK} + C_{j,OK} - T_{j,OK} + C_{j,MD} - T_{j,MD}$$

kde:

K_j Kompenzace pro období kalendářního roku n , analogicky platná ve stanovení KV_j, KA_j, KO_j, KS_j v následujících kapitolách

$K_{j,k}$ Kompenzace pro období Jízdního řádu j a Objednatele k , analogicky platná ve stanovení $KV_{j,k}, KA_{j,k}, KO_{j,k}, KS_{j,k}$

$C_{j,k}$ Cena pro Objednatele k a období Jízdního řádu j

$T_{j,k}$ Hodnota výnosů pro Objednatele k a období Jízdního řádu j

Tabulka 4: Období provozu, Období Jízdního řádu a Kalendářní rok

Označení veličin Finančního modelu	1. 1. roku n – změna Jízdního řádu v prosinci roku n	Změna Jízdního řádu v prosinci roku n – 31. 12. roku n	1. 1. roku $n+1$ – změna Jízdního řádu v prosinci roku $n+1$	Změna Jízdního řádu v prosinci roku $n+1$ – 31. 12. roku $n+1$
$D_j, M_j, V_j, C_j, T_j, K_j$		Období Jízdního řádu j		
$D_n, M_n, V_n, C_n, T_n, K_n$	Kalendářní rok n		Kalendářní rok $n+1$	
$D_o, M_o, V_o, C_o, T_o, K_o$	Období provozu $o_{I-XII/n}$	Období provozu $o_{XII/n}$	Období provozu $o_{I-XII/n+1}$	Období provozu $o_{XII/n+1}$

Výpočet Finančního modelu probíhá primárně ve členění na období Jízdního řádu, pro která zároveň probíhá pravidelná valorizace Cenotvorných položek i zadávání každoroční Objednávky. Z tohoto důvodu jsou dále uváděná pravidla a matematické vzorce vyjádřeny ve členění na období Jízdního řádu.

Pro účely statistického vykazování a vyúčtování Skutečné kompenzace však Finanční model pracuje také se členěním na kalendářní roky, resp. Období provozu. Vstupy do Finančního modelu jsou přizpůsobeny tak, aby bylo možné potřebné veličiny vyjádřit i ve členění na tyto časové úseky.

1.1 Provozní předpoklady

Označení listu: Provoz

Výchozí provozní parametry dopravního výkonu (včetně výkonu v režimu 0-0/S), přepravní kapacity, počtu pokladních hodin a Počtu vozidel zadává Objednatel do listu Provoz. Od nich pak odvozuje jejich maximální a minimální hodnoty.

- Výchozí dopravní výkon [vlkm] (v buňkách C3:N3) vstupuje do Výchozího finančního modelu (buňky E34:J34) a je udáván ve vlakokilometrech podle jízdy vlaků ve výchozím jízdním řádu
- Výchozí dopravní výkon v režimu 0-0/S [vlkm] (v buňkách C4:N4) vystihuje tu část Výchozího dopravního výkonu, která je zajištěna bez přítomnosti vlakové čety na určených spojích, udává se rovněž ve vlakokilometrech podle jízdy vlaků ve výchozím jízdním řádu
- Výchozí přepravní kapacita [mikm] (v buňkách C5:N5) stanovuje nejnižší možnou Přepravní kapacitu spojů v místokilometrech požadovanou Objednatel pro výchozí jízdní řád
- Výchozí počet pokladních hodin [h] (v buňkách C6:N6) je součet celkové otevírací doby pokladních přepážek ve stanicích za období provozu, vyjádřený v hodinách.

Dopravce pak na tomto listu zadává při podání nabídky údaj Výchozího počtu vozidel, kterým hodlá zajišťovat služby specifikované Objednatel.

- Výchozí počet vozidel [#] (v buňkách C6:N6) je Počet vozidel, kterým Dopravce hodlá zajišťovat výchozí rozsah služeb v tomto provozním souboru

2 VÝCHOZÍ CENA

2.1 Výchozí finanční model

Označení listu: Model výchozí (MV)

Výchozí finanční model slouží k jednorázovému zadání Cenotvorných položek, které vstupují do výpočtu Cen a podle kterých je spočtena Nabídková cena.

Objednatel zde provede přiřazení vybraných Cenotvorných položek [%], kde je přiřazení evidentní z charakteru Cenotvorné položky nebo je v zájmu Objednatel tuto položku stanovit pro všechny uchazeče (potenciální Dopravce) jednotně:

- 5 Odpisy dlouhodobého majetku
- 6 Pronájem a leasing vozidel
- 7.3 Mzdové náklady – Pokladní
- 16 Poplatek KODIS

Cenotvorné položky „10 Úhrada za použití dopravní cesty“ a „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ nebudou součástí Nabídky Dopravce ve Výchozím finančním modelu, neboť budou doplněny Objednatel až do Aktualizovaného finančního modelu na základě jejich skutečné výše pro nadcházející období jízdního řádu.

Dopravce ve Výchozím finančním modelu zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2024 [tis.Kč] na celou Dobu plnění, a to v zaokrouhlení na tisíce.

Dopravce dále provede přiřazení zbývajících Cenotvorných položek [%] (buňky M3:O28) v položkách, které nestanovil Objednatel, a to v zaokrouhlení na celá procenta.

Výstup v podobě Výchozí jednotkové ceny [Kč/vlkm] (dílní hodnoty v buňkách E35:I35, průměrná hodnota v buňce L35) je jednou ze složek Nabídkové ceny.

2.1.1 Výchozí cena

$$CV_j = \sum_{k=MD}^{k=MSK+OK} [CV_{j,k}] = \sum_{i=1}^{i=17} [NV_{i,j}]$$

$$= \sum_{i=1}^{i=17} [(NV_{i,j} \cdot P_i^{Kapacita}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Vykona}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Fixni})]$$

přičemž:

$$CV_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=17} [NV_{i,j,k}] = \sum_{i=1}^{i=17} \left[NV_{i,j} \cdot \frac{DV_{j,k}}{DV_j} \right]$$

kde:

CV_j	Výchozí cena pro období Jízdního řádu j
$CV_{j,k}$	Výchozí cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NV_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
DV_j	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j
$DV_{j,k}$	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$P_i^{Kapacita}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Přepravní kapacitou
P_i^{Vykona}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vozidel
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Přepravní kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vozidel

2.1.2 Výchozí kompenzace

$$KV_j = CV_j - TV_j = CV_j - \sum_{i=18}^{i=20} [TV_{i,j}]$$

kde:

KV_j	Výchozí kompenzace pro období Jízdního řádu j
CV_j	Výchozí cena pro období Jízdního řádu j
TV_j	Výchozí výnosy pro období Jízdního řádu j
$TV_{i,j}$	Výše Výnosové položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j

2.1.3 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

2.1.4 Roční změna Výchozí jednotkové ceny

Roční změna Výchozí jednotkové ceny se posuzuje odděleně pro $j \in \langle 2; 3 \rangle$ a pro $j \in \langle 4; 7 \rangle$.

$$JCV_j \cdot (1 - R) \leq JCV_{j+1} \leq JCV_j \cdot (1 + R)$$

R	Koeficient meziročního rozdílu Výchozí jednotkové ceny
JCV_j	Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu j
JCV_{j+1}	Výchozí jednotková cena pro následující období Jízdního řádu $j + 1$

2.1.5 Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena

Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena se posuzuje odděleně pro $j \in \langle 2; 3 \rangle$

$$JCV_j^{Max} = 1,2 \cdot \frac{\sum_{j=2}^{j=3} [JCV_j]}{2}$$

respektive pro $j \in \langle 4; 7 \rangle$

$$JCV_j^{Max} = 1,2 \cdot \frac{\sum_{j=4}^{j=7} [JCV_j]}{4}$$

kde:

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

2.2 Výchozí finanční model na kalendářní rok

Označení listu: MV Kalendářní

Na tomto listu jsou přepočteny výchozí nákladové položky, Výchozí výnosy a z nich vyplývající Výchozí kompenzace z období Jízdního řádu j na období kalendářního roku n . Tento přepočet je prováděn pro účely vykazování Objednatele, které vyžaduje příslušnost ke kalendářnímu roku.

2.3 Výchozí finanční model na Období provozu

Označení listu: MV Období provozu

Na tomto listu jsou přepočteny výchozí nákladové položky, Výchozí výnosy a z nich vyplývající Výchozí kompenzace z období Jízdního řádu j na Období provozu o . Tento přepočet je prováděn pro účely vykazování Objednatele, které vyžaduje příslušnost ke dvěma Obdobím provozu v rámci jednoho kalendářního roku.

2.4 Přepočet Výchozího finančního modelu

Označení listu: Přepočet

Přepočet slouží výhradně jako jeden ze vstupů pro výpočet Nabídkové ceny a nemá vliv na výpočet Kompenzace. V kroku před zjištěním Výchozí ceny po přepočtu [tis.Kč] je vytvořena tabulka přepočtových koeficientů, kterými Objednatel znásobí vybrané Cenotvorné položky z Výchozího finančního modelu. Přepočtové koeficienty určuje Objednatel.

2.5 Přepočtený Výchozí finanční model

Označení listu: MV Přepočtený

Přepočet Výchozího finančního modelu je proveden s cílem zohlednění rozdílu mezi Cenotvornými položkami, které jsou následně během trvání Smlouvy indexovány cenovým indexem a položkami, které takto indexované nejsou.

Podle přepočteného Výchozího finančního modelu se vypočte Výchozí cena po přepočtu [tis.Kč] jako jeden ze vstupů pro výpočet Nabídkové ceny.

2.5.1 Výchozí cena po přepočtu

$$CV_j^{Prepocet} = \sum_{i=1}^{i=17} [NV_{i,j} \cdot Y_{i,j}]$$

kde:

$CV_j^{Prepocet}$ Výchozí cena po přepočtu pro období jízdního řádu j

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

$Y_{i,j}$ Přepočtový koeficient Cenotvorné položky i pro období jízdního řádu j

2.6 Hodnocení nabídky

Označení listu: Nabídka

Nabídky budou hodnoceny podle jejich ekonomické výhodnosti. Na tomto listu je proveden výpočet hodnot pro dílčí kritéria hodnocení.

Vážená průměrná nabídková cena [Kč/vlkm] (v buňce B7) je spočtena jako vážený průměr čtyř níže uvedených položek, přičemž váhy položek pro výpočet Nabídkové ceny stanovuje Objednatel (v buňkách C3:C6). Rozdělení Doby plnění na první dva roky a poslední čtyři roky Objednatel volí z důvodu odlišného rozsahu plnění, který by měl vliv na hodnocení Nabídkové ceny, pokud by nebyl uvažován odděleně.

- Výchozí jednotková cena [Kč/vlkm] – Průměr za období Jízdního řádu 2025/26 až 2026/27, celkem tedy za první dva roky (v buňce B3)
- Výchozí jednotková cena [Kč/vlkm] – Průměr za období Jízdního řádu 2027/28 až 2030/31, celkem tedy za poslední čtyři roky (v buňce B4)
- Výchozí jednotková cena po přepočtu [Kč/vlkm] – Průměr za období Jízdního řádu 2025/26 až 2026/27, celkem tedy za první dva roky (v buňce B5)
- Výchozí jednotková cena po přepočtu [Kč/vlkm] – Průměr za období Jízdního řádu 2025/26 až 2026/27, celkem tedy za první dva roky (v buňce B6)

2.6.1 Výchozí jednotková cena – Průměr

$$JCV_{\langle 2;3 \rangle} = \frac{\sum_{j=2}^{j=3} [CV_j]}{\sum_{j=2}^{j=3} [DV_j]} \text{ pro } j \in \langle 2; 3 \rangle, \text{ respektive } JCV_{\langle 4;7 \rangle} = \frac{\sum_{j=4}^{j=7} [CV_j]}{\sum_{j=4}^{j=7} [DV_j]} \text{ pro } j \in \langle 4; 7 \rangle,$$

kde:

$JCV_{\langle 2;3 \rangle}$ Výchozí jednotková cena – Průměr za období Jízdního řádu 2025/26 až 2026/27

$JCV_{\langle 4;7 \rangle}$ Výchozí jednotková cena – Průměr za období Jízdního řádu 2027/28 až 2030/31

CV_j Výchozí cena pro období jízdního řádu j

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období jízdního řádu j

2.6.2 Výchozí jednotková cena po přepočtu – Průměr

$$JCV_{\langle 2;3 \rangle}^{Prepocet} = \frac{\sum_{j=2}^{j=3} [CV_j^{Prepocet}]}{\sum_{j=2}^{j=3} [DV_j]} \text{ pro } j \in \langle 2; 3 \rangle, \text{ respektive } JCV_{\langle 4;7 \rangle}^{Prepocet} = \frac{\sum_{j=4}^{j=7} [CV_j^{Prepocet}]}{\sum_{j=4}^{j=7} [DV_j]} \text{ pro } j \in \langle 4; 7 \rangle,$$

kde:

$JCV_{\langle 2;3 \rangle}^{Prepocet}$ Výchozí jednotková cena po přepočtu – Průměr za období 2025/26 až 2026/27

$JCV_{\langle 4;7 \rangle}^{Prepocet}$ Výchozí jednotková cena po přepočtu – Průměr za období 2027/28 až 2030/31

$CV_j^{Prepocet}$ Výchozí cena po přepočtu pro období jízdního řádu j

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období jízdního řádu j

2.6.3 Nabídková cena

$$C = JCV_{\langle 2;3 \rangle} \cdot v_{\langle 2;3 \rangle} + JCV_{\langle 4;7 \rangle} \cdot v_{\langle 4;7 \rangle} + JCV_{\langle 2;3 \rangle}^{Prepocet} \cdot v_{\langle 2;3 \rangle}^{Prepocet} + JCV_{\langle 4;7 \rangle}^{Prepocet} \cdot v_{\langle 4;7 \rangle}^{Prepocet}$$

kde:

C	Nabídková cena
$JCV_{\langle 2;3 \rangle}$	Výchozí jednotková cena – Průměr za období Jízdního řádu 2025/26 až 2026/27
$JCV_{\langle 4;7 \rangle}$	Výchozí jednotková cena – Průměr za období Jízdního řádu 2027/28 až 2030/31
$JCV_{\langle 2;3 \rangle}^{Prepocet}$	Výchozí jednotková cena po přepočtu – Průměr za období 2025/26 až 2026/27
$JCV_{\langle 4;7 \rangle}^{Prepocet}$	Výchozí jednotková cena po přepočtu – Průměr za období 2027/28 až 2030/31
$v_{\langle 2;3 \rangle}$	Váha položky $JCV_{\langle 2;3 \rangle}$
$v_{\langle 4;7 \rangle}$	Váha položky $JCV_{\langle 4;7 \rangle}$
$v_{\langle 2;3 \rangle}^{Prepocet}$	Váha položky $JCV_{\langle 2;3 \rangle}^{Prepocet}$
$v_{\langle 4;7 \rangle}^{Prepocet}$	Váha položky $JCV_{\langle 4;7 \rangle}^{Prepocet}$

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

Do oranžově vyznačených buněk (v oblasti E3:K32) zadává Objednatel hodnoty statistických ukazatelů (Indexů) přesně v hodnotě, jak byly získány z originálního zdroje, v souladu s definicí Indexů níže. Nejpozději ke dni 31. 10. před začátkem období Jízdního řádu Objednatel zjistí hodnoty Indexů a vyplní jimi příslušný sloupec období Jízdního řádu. Tím bude vytvořen podklad pro aktualizaci Výchozího finančního modelu na Cenovou úroveň příslušného období Jízdního řádu.

Pro nabídkové řízení mohou být na tomto listu Objednatel vyplněny hodnoty Indexů pro ta období, pro něž již byly Indexy publikovány v době zahájení nabídkového řízení.

Objednatel rozhodl o přiřazení Indexů k Cenotvorným položkám podle názvu vedeného v příslušném řádku Cenotvorné položky (v buňkách L3:L32). Vybrané cenotvorné položky nebudou v Době plnění valorizovány pomocí Indexů (označeno „Bez indexace“ v buňkách L3:L32).

Zajištění dopravní obslužnosti drážní osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje
Provozní soubor: Bruntálsko

Název Indexu	Index cen průmyslových výrobců – elektřina D351
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % Roční průměr Označení skupiny D 351 Název skupiny Elektřina, přenos a rozvod, obchod s elektřinou
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro rok (n-1)

Název Indexu	Průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/setreni-prumernych-cen-vybranych-vyrobu-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 Průměr z týdenních hodnot za kalendářní rok Motorová nafta
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro rok (n-1)

Název Indexu	Index cen průmyslových výrobců – železniční vozidla CL302
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % Roční průměr Označení skupiny CL 302 Název skupiny Železniční lokomotivy a vozový park
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro rok (n-1)

Název Indexu	Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – doprava a skladování
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr
Přesný popis	Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví Na přepočtené počty zaměstnanců Měřicí jednotka Kč Hodnota za Q1-Q4 Odvětví H "Doprava a skladování"
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Předběžný statistický údaj pro rok (n-1) Poznámka: předběžný statistický údaj se pro účely Smlouvy a výpočtu Indexů považuje za dále neměnný a konečný

V případě změny definice Indexu na straně statistického zdroje během trvání Smlouvy se smluvní strany dohodnou na nahrazení jiným Indexem, charakterově nejbližším původnímu Indexu.

3.1.2 Upravený index spotřebitelských cen

Pro účely indexace Cenotvorných položek vázaných na spotřebitelskou inflaci Objednatel rovněž používá tzv. Upravený index spotřebitelských cen, který vychází ze statistického ukazatele Indexu spotřebitelských cen, upraveného následujícím výpočtem.

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 Úhrn
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro rok (n-1)

$$UISC_j = UISC_{j-1} \cdot \left(1 + \max \left[\frac{ISC_j - ISC_{j-1}}{ISC_{j-1}} - 1\%, 0 \right] \right)$$

kde:

ISC_j Index spotřebitelských cen pro období Jízdního řádu j

ISC_{j-1} Index spotřebitelských cen pro předchozí období Jízdního řádu $j-1$

$UISC_j$ Upravený index spotřebitelských cen pro období Jízdního řádu j

$UISC_{j-1}$ Upravený index spotřebitelských cen pro předchozí období Jízdního řádu $j-1$

přičemž:

$$UISC_{j=1} = ISC_{j=1}$$

Z uvedeného vyplývá, že pro výpočet Upraveného indexu spotřebitelských cen se použije relativní meziroční změna Indexu spotřebitelských cen snižená o jedno procento, ovšem za podmínky, že výsledek výpočtu nabývá nezáporných hodnot.

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 vozidel pořízených do vlastnictví Dopravce či na leasing/pronájem
- Zhodnocení vozidel instalací zabezpečovače ETCS

- Získání dotace na pořízení či zhodnocení dlouhodobého majetku Dopravce
- Poplatek „Úhrada za použití dopravní cesty“ stanovený správcem dráhy
- Poplatek „Úhrady za použití ostatní infrastruktury“ stanovený správcem dráhy

Změna počtu vozidel proti Výchozímu počtu vozidel znamená nárůst celkového Počtu vozidel, který se zohlední v položkách:

- 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vozidla“ – pokud se mění Počet vozidel v majetku Dopravce, vloží se část jejich odpisů připadající na změněný Počet vozidel do příslušného období Jízdního řádu;
- 6 „Pronájem a leasing vozidel“ – pokud se mění Počet vozidel zajištěných formou pronájmu či leasingu, vloží se změna nákladů na toto zajištění do příslušného období Jízdního řádu.

Zhodnocení vozidel instalací zabezpečovače ETCS znamená zanesení alikvotní části souvisejících nákladů do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění, přičemž výše takových nákladů bude určena poměrem zbývajících Doby plnění vůči době odpisu instalovaného zařízení. Na listu Doplněk bude upravena Cenotvorná položka 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vozidla“.

Obdržení dotace na pořízení vozidel nebo jejich vybavení se na listu Doplněk zohlední tak, že část jejich odpisů připadající na obdrženou dotaci se odečte z příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění, a to u Cenotvorné položky 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vozidla“. Obdobně při obdržení dotace na zhodnocení ostatního majetku dopravce se část jeho odpisů připadající na obdrženou dotaci odečte z příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění, a to u Cenotvorné položky 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.2 „Ostatní“.

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 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 poplatku „Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ bude Objednatelem vypočtena výše úhrady dopředu pro každé nadcházející období Jízdního řádu podle Objednávky, na základě podkladů pro výpočet zveřejněných správcem 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 2024 na Cenovou úroveň příslušného období Jízdního řádu. Aktualizace je provedena prostřednictvím:

- Indexace Výchozího finančního modelu; a
- Doplněk 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 vynásobena poměrem příslušného Indexu pro dané období Jízdního řádu a Indexu pro období Jízdního řádu 2024/2025, který reprezentuje cenovou úroveň roku 2024.

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 Doplněk Výchozího finančního modelu.

Aktualizovaná cena [tis.Kč] (v buňkách E29:J29) je pro každé období Jízdního řádu vztažena k Cenové úrovni příslušného období Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

3.3.1 Aktualizovaná cena

$$CA_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=17} [NA_{i,j,k}] = \sum_{i=1}^{i=17} \left[(NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,1}}) + NZ_{i,j,k} \right]$$

$$CA_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=17} [(NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Kapacita}) + (NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykona}) + (NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Vozidlo}) + (NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni})]$$

kde:

$CA_{j,k}$	Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NA_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NV_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NZ_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i doplněné do Výchozího finančního modelu dle pravidel Smlouvy (tj. v listech „Doplněk“) pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$I_{i,j}$	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 2024/25)
$P_i^{Kapacita}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Přepravní kapacitou
P_i^{Vykona}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vozidel

P_i^{Fixni} Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Přepravní kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vozidel

3.3.2 Aktualizovaná kompenzace

$$KA_j = CA_j - TV_j$$

kde:

KA_j Aktualizovaná kompenzace pro období Jízdního řádu j

CV_j Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j

TV_j Výchozí výnosy pro období Jízdního řádu j

3.3.3 Aktualizovaná jednotková cena

$$JCA_{j,k} = \frac{CA_{j,k}}{DV_{j,k}}$$

kde:

$JCA_{j,k}$ Aktualizovaná jednotková cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

$CA_{j,k}$ Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

$DV_{j,k}$ Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

3.4 Aktualizovaný finanční model na Kapacitu

Označení listu: MA Kapacita

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Kapacitu. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Kapacitu [%] (v buňkách M3:M28 Výchozího finančního modelu).

Aktualizovaný finanční model na Kapacitu tedy zobrazuje výši Cenotvorných položek, která je pro účely výpočtu Objednávkového finančního modelu proměnná s Přepravní kapacitou; tj. při změně (zvýšení či snížení) hodnoty místokilometrů se změní přímo úměrně s ní.

3.5 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 N3:N28 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) hodnoty vlakokilometrů se změní přímo úměrně s ní.

3.6 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 O3:O28 Výchozího finančního modelu).

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

3.7 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 P3:P28 Výchozího finančního modelu).

Aktualizovaný finanční model Fixní tedy zobrazuje výši Cenotvorných položek, která zůstane i po změnách provozních parametrů v absolutní částce stejná.

4 OBJEDNÁVKOVÁ CENA

4.1 Objednávka

Označení listu: Objednávka, Objednávka MSK, Objednávka OK, Objednávka MD

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 Výchozí přepravní kapacitě, Výchozím dopravním výkonu, Výchozím počtu vozidel, Výchozím počtu pokladních hodin a Výchozích výnosech) přepočte na Objednávkový finanční model (založený na Objednané přepravní kapacitě, Objednaném dopravním výkonu, Objednaném počtu vozidel, Objednaném počtu pokladních hodin a Objednávkových výnosech).

K dispozici je souhrnný list Objednávka za celý provozní soubor. Po něm následují tři identické listy, které slouží pro zadání objednaného rozsahu provozu pro tři Objednatele; do každého listu se zadávají údaje pro jednoho Objednatele.

Na počátku listu Objednávka jsou shrnuty výchozí provozní předpoklady pro příslušného Objednatele (viz kapitolu 1.1). Do tabulek Objednávky dopravního výkonu se vkládají hodnoty jednorázově pro

dvě Období provozu, tvořící nadcházející období platnosti Jízdního řádu, pro které je sestavována Objednávka (v buňkách C18:N29). Dále se na listu Objednávka stanovuje Objednaný dopravní výkon v režimu 0-0/S, který je odvozen od spojů zajištěných bez doprovodu vlakové čety. Tento výkon je podmnožinou Objednaného dopravního výkonu, zadaného v tabulce výše.

Do tabulek Objednávky přepravní kapacity se vkládají hodnoty jednorázově pro dvě Období provozu, tvořící období platnosti Jízdního řádu, pro které je sestavována Objednávka (v buňkách C56:N67).

Objednávková výše výnosů se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do poslední tabulky na listu (v buňkách C86:N88) a upřesňuje tak očekávanou hodnotu výnosů proti Výchozím výnosům, které byly stanoveny již do nabídkového řízení.

Objednávka počtu pokladních hodin se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do tabulky pouze na listu Objednávka, společně pro všechny Objednatele (v buňkách C55:N55).

Objednávka počtu vozidel se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do tabulky na listu Objednávka (v buňkách C61:N61). Na každé období se zadává Objednaný počet vozidel, i pro případ, že je roven Výchozímu počtu vozidel.

4.2 Objednávkový finanční model

Označení listu: Model objednávkový (MO)

Objednávkový finanční model je vypočten za účelem přizpůsobení Aktualizovaného finančního modelu dohodnuté Objednávce. Výstupem modelu je Objednávková cena, která je platná vždy pro dané období Jízdního řádu, pro který byla sestavena Objednávka.

Hodnota každé Cenotvorné položky v Objednávkovém finančním modelu se skládá ze čtyř složek:

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

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. Adekvátně tomu se u těchto položek odlišují i výpočtové vzorce v kapitole 4.2.1:

- „5.1 Odpisy dlouhodobého majetku – Vozidla“;
- „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 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 vozidel:

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

Objednávková cena [tis.Kč] je pro vztažena k cenové úrovni příslušného období Jízdního řádu.

4.2.1 Objednávková cena

$$CO_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=17} [NO_{i,j,k}] = \sum_{i=1}^{i=17} [NO_{i,j,k}^{Kapacita} + NO_{i,j,k}^{Vykona} + NO_{i,j,k}^{Vozidlo} + NO_{i,j,k}^{Fixni}]$$

přičemž:

$$NO_{i,j,k}^{Kapacita} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Kapacita} \cdot \frac{MO_{j,k}}{MV_{j,k}} \quad \text{vyjma } i = 10, i = 11$$

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

$$NO_{i,j,k}^{Vykona} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykona} \cdot \frac{DO_{j,k}}{DV_{j,k}} \quad \text{vyjma } i = 7.1, i = 8.1 \quad i = 10, i = 11$$

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

$$NO_{i,j,k}^{Vykona} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykona} \cdot \frac{DO_{j,k} - DO_{j,k}^{Nic}}{DV_{j,k} - DV_{j,k}^{Nic}} \quad \text{pouze pro } i = 7.1, i = 8.1$$

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

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

$$NO_{i,j,k}^{Fixni} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni} \quad \text{vyjma } i = 7.3, i = 8.3$$

$$NO_{i,j,k}^{Fixni} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixni} \cdot \frac{PO_{j,k}}{PV_{j,k}} \quad \text{pouze pro } i = 7.3, i = 8.3$$

kde:

$CO_{j,k}$	Objednávková cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}^{Kapacita}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Převážnou kapacitou v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}^{Vykona}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}^{Vozidlo}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem vozidel v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

$NO_{i,j,k}^{Fixni}$	Výše Cenotvorné položky i nezávislé na Dopravnímu výkonu i Počtu vozidel v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$NA_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$P_i^{Kapacita}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Přepravní kapacitou
P_i^{Vykona}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vozidel
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Přepravní kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vozidel
$MV_{j,k}^{\square}$	Výchozí přepravní kapacita pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$MO_{j,k}^{\square}$	Objednaná přepravní kapacita pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$DV_{j,k}^{\square}$	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$DV_{j,k}^{Nic}$	Výchozí dopravní výkon v režimu 0-0/S pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$DO_{j,k}^{\square}$	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$DO_{j,k}^{Nic}$	Objednaný dopravní výkon v režimu 0-0/S pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
VV_j	Výchozí počet vozidel pro období Jízdního řádu j
VO_j	Objednaný počet vozidel pro období Jízdního řádu j
$PV_{j,k}$	Výchozí počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu j a Objednatele k
$PO_{j,k}$	Objednaný počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

4.2.2 Objednávková kompenzace

$$KO_j = CO_j - TO_j = CO_j - \sum_{i=18}^{i=20} [TO_{i,j}]$$

kde:

KO_j	Objednávková kompenzace pro období Jízdního řádu j
CO_j	Objednávková cena pro období Jízdního řádu j
TO_j	Objednávkové výnosy pro období Jízdního řádu j

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

4.2.3 Objednávková jednotková cena

$$JCO_{j,k} = \frac{CO_{j,k}}{DO_{j,k}}$$

kde:

$JCO_{j,k}$ Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

$CO_{j,k}$ Objednávková cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

$DO_{j,k}$ Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

4.3 Objednávkový finanční model na kalendářní rok

Označení listu: MO Kalendářní

Na tomto listu jsou přepočteny objednávkové Nákladové položky, Výnosové položky a z nich vyplývající Objednávková kompenzace z období Jízdního řádu j na období kalendářního roku n . Tento přepočet je prováděn pro účely vykazování Objednatele, které se vyjadřuje ke kalendářnímu roku.

4.4 Objednávkový finanční model na Období provozu

Označení listu: MO Období provozu

Na tomto listu jsou přepočteny objednávkové nákladové položky, Objednávkové výnosy a z nich vyplývající Objednávková kompenzace z období Jízdního řádu j na Období provozu o . Tento přepočet je prováděn pro účely vykazování Objednatele, které vyžaduje příslušnost ke dvěma Obdobím provozu v rámci jednoho kalendářního roku.

4.5 Objednávkový finanční model na Kapacitu

Označení listu: MO Kapacita

Tento list počítá složku Objednávkového finančního modelu na Kapacitu pro Objednávkový finanční model. Výše Cenotvorných položek je v něm proměnná s Přepravní kapacitou; tj. reaguje na změnu (zvýšení či snížení) Objednané přepravní kapacity vůči výchozí.

4.6 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.

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

4.7 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 vozidel; tj. reaguje na změnu (zvýšení) Objednaného počtu vozidel vůči Výchozímu počtu vozidel.

Kalkulace Cenotvorných položek v tomto listu:

- přímo přebírá hodnoty Aktualizovaného finančního modelu na Vozidlo pro Cenotvorné položky „5 Odpisy dlouhodobého majetku 5.1 Vozidla“ a „6 Pronájem a leasing vozidel“, neboť dopady Objednávky do těchto položek byly již zohledněny v listu Doplněk v souladu se Smlouvou; a
- přepočítává hodnoty Aktualizovaného finančního modelu na Vozidlo poměrem Objednaného počtu vozidel a Výchozího počtu vozidel pro všechny ostatní Cenotvorné položky.

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

4.8 Záloha kompenzace

Označení listu: Záloha

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

Na listu Záloha je provedeno rozdělení Objednávkové kompenzace na měsíce. Vychází z Objednávkového finančního modelu a na celistvý měsíc uvažují 1/12 Objednávkové kompenzace.

5 SKUTEČNÁ KOMPENZACE

5.1 Skutečnost

Označení listu: Skutečnost MSK, Skutečnost OK, Skutečnost MD

Na tomto listu je připraveno šest tabulky pro zadání Skutečnosti dopravního výkonu, kde se zadávají rozdíly Skutečnosti proti Objednávce v detailu kalendářních měsíců pro následující situace:

1. Změna dopravního výkonu [vlkm] – Dopravní výkon, který Dopravce provedl navíc (s kladným znaménkem) nebo naopak neprovedl (se záporným znaménkem) na pokyn Objednatele nad rámec původní Objednávky; typicky jde o přidání / prodloužení či zrušení / zkrácení Spoje v Jízdním řádu během období platnosti, či o realizaci mimořádného Spoje.
2. Změna přepravní kapacity [mikm] – Přepravní kapacita, kterou Dopravce zajistil navíc (s kladným znaménkem) nebo naopak nezajistil (se záporným znaménkem) nad rámec původní Objednávky; typicky jde o snížení přepravní kapacity na Spoji v Jízdním řádu z důvodů na straně Dopravce, či o realizaci mimořádného posílení Spoje na pokyn Objednatele.
3. Výkon ujetý záložní soupravou ODIS 5 [vlkm] – Dopravní výkon, který byl realizován vozidlem v nižším standardu ODIS 5 namísto vozidla určeného pro tento provozní soubor

4. Výkon ujetý záložní soupravou ODIS 6 [vlkm] – Dopravní výkon, který byl realizován vozidlem v nižším standardu ODIS 6 namísto vozidla určeného pro tento provozní soubor
5. Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon [vlkm] – viz definici ve Smlouvě.
6. Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon [vlkm] – viz definici ve Smlouvě.

5.2 Skutečná kompenzace

Označení listu: Kompenzace, Kompenzace MSK, Kompenzace OK, Kompenzace MD

Tyto listy slouží k určení Skutečné kompenzace náležející Dopravci a její zohlednění vůči Zálohám kompenzace, které pak určí Doplatek kompenzace. List Kompenzace zobrazuje výsledky za celý provozní soubor, po něm následují tři další listy rozlišené podle Objednatelů. Všechny listy s výpočtem Skutečné kompenzace jsou členěny na Období provozu a na kalendářní roky.

V první tabulce shora je vypočteno finanční vyjádření odchylek Skutečnosti proti Objednávce, které probíhá tímto způsobem:

1. Cena za Změnu dopravního výkonu je součin Změny dopravního výkonu [vlkm] a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
2. Cena za Změnu přepravní kapacity je součin Změny přepravní kapacity [mikm] a Objednávkové jednotkové ceny za Kapacitu [Kč/mikm] pro příslušné období Jízdního řádu
3. Srážka ceny za Výkon ujetý záložní soupravou ODIS 5 je součin Výkonu ujetého záložní soupravou ODIS 5 [vlkm] a 5 % Objednávkové jednotkové ceny [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
4. Srážka ceny za Výkon ujetý záložní soupravou ODIS 6 je součin Výkonu ujetého záložní soupravou ODIS 6 [vlkm] a 25 % Objednávkové jednotkové ceny [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
5. Srážka ceny za Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon je součin Neuskutečněného zaviněného dopravního výkonu [vlkm] a součtu Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] a Objednávkové jednotkové ceny za Kapacitu [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
6. Srážka ceny za Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon je součin Neuskutečněného nezaviněného dopravního výkonu [vlkm] a Objednávkové jednotkové ceny [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu.

Do druhé tabulky Objednatelé vkládají Skutečné tržby do buněk O19:U30 s měsíční periodicitou, které pak vstupují do zúčtování Skutečné kompenzace namísto Objednávkových tržeb.

Skutečná cena je spočtena v buňkách C35:N35 jako součást výpočtu Skutečné kompenzace postupem uvedeným níže. Zohledněny jsou v ní všechny výše uvedené odchylky Skutečnosti vůči Objednávce.

Skutečná kompenzace je pak rozdílem Skutečné ceny a Skutečných tržeb, přičemž se zohlední výše vyplacených Záloh 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.

5.2.1 Skutečná cena

$$CS_{o,k} = CO_{o,k} + DP_{o,k} \cdot JCO_{j,k}^{Vykon} + MP_{o,k} \cdot JCO_{j,k}^{Mikm} - DR_{o,k} \cdot (JCO_{j,k}^{Vykon} + JCO_{j,k}^{Kapacita}) - (DU_{o,k} + 0,05 \cdot DE_{o,k} + 0,25 \cdot DF_{o,k}) \cdot JCO_{j,k}$$

přičemž:

$$JCO_j^{Vykon} = \frac{\sum_{i=1}^{i=17} [NO_{i,j}^{Vykon}]}{DO_j}$$

$$JCO_j^{Kapacita} = \frac{\sum_{i=1}^{i=17} [NO_{i,j}^{Kapacita}]}{DO_j}$$

$$JCO_j^{Vozidlo} = \frac{\sum_{i=1}^{i=17} [NO_{i,j}^{Vozidlo}]}{DO_j}$$

$$JCO_j^{Fixní} = \frac{\sum_{i=1}^{i=17} [NO_{i,j}^{Fixní}]}{DO_j}$$

$$JCO_j^{Mikm} = \frac{\sum_{i=1}^{i=17} [NO_{i,j}^{Kapacita}]}{MO_j}$$

kde:

$CS_{o,k}$	Skutečná cena pro Období provozu o a Objednatele k
$CO_{o,k}$	Objednávková cena pro Období provozu o a Objednatele k
$JCO_{o,k}$	Objednávková jednotková cena pro Období provozu o a Objednatele k
JCO_j^{Vykon}	Objednávková jednotková cena za Výkon pro období jízdního řádu j
$JCO_j^{Kapacita}$	Objednávková jednotková cena za Kapacitu pro období jízdního řádu j
$JCO_j^{Vozidlo}$	Objednávková jednotková cena za Vozidlo pro období jízdního řádu j
$JCO_j^{Fixní}$	Objednávková jednotková cena Fixní pro období jízdního řádu j
JCO_j^{Mikm}	Objednávková jednotková cena za Kapacitu vztažená na jednotku Přepravní kapacity pro období jízdního řádu j
$DO_j^{\square}$	Objednaný dopravní výkon pro Období jízdního řádu j
$MO_j^{\square}$	Objednaná přepravní kapacita pro Období jízdního řádu j
$DP_{o,k}$	Změna dopravního výkonu za Období provozu o a Objednatele k
$MP_{o,k}$	Změna přepravní kapacity za Období provozu o a Objednatele k

$DE_{o,k}$	Výkon ujetý záložní soupravou ODIS 5 za Období provozu o a Objednatele k
$DF_{o,k}$	Výkon ujetý záložní soupravou ODIS 6 za Období provozu o a Objednatele k
$DR_{o,k}$	Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon za Období provozu o a Objednatele k
$DU_{o,k}$	Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon za Období provozu o a Objednatele k

5.2.2 Skutečná kompenzace

$$KS_o = \sum_{k=MD}^{k=MSK} [KS_{o,k}] = KS_{o,MSK} + KS_{o,OK} + KS_{o,MD}$$

přičemž:

$$KS_{o,k} = CS_{o,k} - TS_{o,k} = A_{o,k} + B_{o,k}$$

kde:

KS_o	Skutečná kompenzace náležející Dopravci pro Období provozu o
$KS_{o,k}$	Skutečná kompenzace pro Období provozu o a Objednatele k
$CS_{o,k}$	Skutečná cena pro Období provozu o a Objednatele k
$TS_{o,k}$	Skutečné výnosy pro Období provozu o a Objednatele k
$A_{o,k}$	Záloha kompenzace pro Období provozu o a Objednatele k
$B_{o,k}$	Doplatek kompenzace pro Období provozu o a Objednatele k

5.2.3 Skutečná jednotková kompenzace

$$JKS_{o,k} = \frac{KS_{o,k}}{DS_{o,k}}$$

přičemž:

$$DS_{o,k} = DO_{o,k} + DP_{o,k} - DR_{o,k} - DU_{o,k}$$

kde:

$JKS_{o,k}$	Skutečná jednotková kompenzace pro Období provozu o a Objednatele k
$KS_{o,k}$	Skutečná kompenzace pro Období provozu o a Objednatele k
$DS_{o,k}$	Skutečný dopravní výkon pro Období provozu o a Objednatele k
$DO_{o,k}$	Objednaný dopravní výkon pro Období provozu o a Objednatele k
$DP_{o,k}$	Změna dopravního výkonu v Období provozu o a Objednatele k
$DR_{o,k}$	Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon v Období provozu o a Objednatele k
$DU_{o,k}$	Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon v Období provozu o a Objednatele k