

Příloha smlouvy – Výpočet kompenzace

VÝPOČET KOMPENZACE

Součástí smluvní dokumentace je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Výchozí ceny i následnému výpočtu Cen ze Smlouvy s vybraným Dopravcem (dále jen „Finanční model“). Údaje zadané Dopravcem do Finančního modelu jsou součástí výchozí kalkulace, 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 uzavření Smlouvy;
- Odchylku každoroční Objednávky od Výchozího dopravního výkonu či Výchozího počtu vlakových jednotek;
- Vyúčtování Skutečnosti vůči Objednávce za uplynulé období kalendářního roku.

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

1 POJMY

1.1 Finanční model

Finanční model je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Výchozí ceny i následnému výpočtu Kompenzace ze Smlouvy s vybraným Dopravcem, v závislosti na vývoji Cenotvorných položek, Skutečných tržeb, odchylce Objednávky od Výchozího dopravního výkonu či Výchozího počtu vlakových jednotek a konečném vyúčtování Skutečnosti vůči Objednávce. Finanční model se člení na období platnosti Jízdních řádů, nikoliv období kalendářních roků (s výjimkou uvedenou dále). Strukturu Finančního modelu popisuje kapitola 2.

- **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 i Výchozího počtu vlakových jednotek. Dopravce dále ve Výchozím finančním modelu uvádí variabilitu Cenotvorných položek k dopravnímu výkonu a k vozidlům procentuálním podílem, neměnným po celé období Smlouvy. Sestavení Výchozího finančního modelu popisuje kapitola 3.
- **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 roku počátku platnosti Jízdního řádu, pro který je spočten, při uvažování Výchozího dopravního výkonu po celé období Smlouvy. Sestavení Aktualizovaného finančního modelu popisuje kapitola 4.
- **Objednávkový finanční model** slouží ke každoročnímu přepočtení Aktualizovaného finančního modelu podle Objednávky. Předmětem Objednávky je stanovení Objednaného dopravního výkonu a Objednaného počtu vlakových jednotek. Objednávkový finanční model zobrazuje Cenotvorné položky v cenové úrovni roku počátku platnosti Jízdního řádu, pro který je spočten, při uvažování Objednaného dopravního výkonu a Objednaného počtu vlakových jednotek na totožný Jízdní řád. Sestavení Objednávkového finančního modelu popisuje kapitola 5.

- **Skutečný finanční model** slouží ke každoročnímu vyhodnocení finančních odchylek od Objednávky, tedy zohlednění odlišností v realizaci Skutečného dopravního výkonu. Skutečný finanční model je následně přepočten na kalendářní rok, aby umožnil konfrontaci s výkazem nákladů a kontrolu čistého příjmu. Skutečný finanční model popisuje kapitola 6.

Objednávka – stanovení parametrů Plnění Objednatelem pro následující období, činěné v předstihu před zahájením platnosti nového Jízdního řádu. Objednávkou se uzpůsobuje Jízdní řád předvídaným změnám v poptávce, provozu na trati nebo organizaci integrovaného dopravního systému. Objednávkou může dojít ke změně rozsahu a tím i potřebě stanovení Objednávkové ceny. Objednávka je výsledkem procesu za účasti Dopravce i Objednatele dle pravidel Smlouvy.

Skutečnost – zpětné vyhodnocení provozu na Spojích, které vystihuje nepředvídané změny Objednávky a Skutečné tržby. Vyhodnocení Skutečnosti se provádí s měsíční podrobností, na jeho základě je pak stanovena Skutečná kompenzace. V rámci Skutečnosti probíhá také kontrola čistého příjmu pro zamezení nadměrné kompenzace.

1.2 Cenotvorné položky

Cenotvorné položky – tvoří je struktura nákladů (řádky 1 až 16) a zisku (řádek 22). V některých případech jsou rozdělené do větší podrobnosti položek. Cenotvorné položky vycházejí z provozně a ekonomicky odůvodnitelného základu a rozvržení v čase. Definovány jsou touto kapitolou následovně:

- **1 Trakční energie a palivo**
 - **1.1 Elektrická energie** – spotřeba elektrické energie pro pohon a klimatizování Vozidla, vyjádřená v nákladech na trakční energii
 - **1.2 Motorová nafta** – spotřeba motorové nafty pro pohon a klimatizování Vozidla, vyjádřená v nákladech na pohonné hmoty
- **2 Netrakční energie a palivo** – energie či palivo, které nejsou spotřebovány pro pohon a klimatizování Vozidel, jde např. o vytápění údržbářsko – opravárenského zázemí
- **3 Přímý materiál** – spotřeba materiálu ze skladu spojená především s provozem a běžnou údržbou Vozidel, spotřeba tiskopisů a materiálu pro tiskárny odbavovacích zařízení, spotřeba nápojů poskytnutých zaměstnancům, spotřeba drobného majetku, spotřeba nákladů na nákup zboží pro služby objednané ve Smlouvě
- **4 Opravy a údržba vozidel** – opravy vyšších stupňů Vozidel v souladu s údržbářsko-opravárenskými předpisy, zajišťovaná externě i vnitropodnikově, pravidelná kontrola Vozidel v předepsaných intervalech, neplánované opravy Vozidel po poškození či nehodě
- **5 Odpisy dlouhodobého majetku**
 - **5.1 Vozidla** – odpisy za Vozidla sloužící k Plnění Smlouvy, pořízená do majetku Dopravce podle příslušných ustanovení Smlouvy
 - **5.2 Ostatní** – odpisy za další majetek Dopravce (budovy, stroje a zařízení, software) sloužící k Plnění Smlouvy, mimo Vozidla
- **6 Pronájem a leasing vozidel** – náklady na zajištění Vozidel sloužících k Plnění Smlouvy formou pronájmu či leasingu, pokud nedochází k jejich pořízení do majetku Dopravce
- **7 Mzdové náklady**
 - **7.1 Vlaková četa** – osobní mzdové náklady za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spojů jako vlakvedoucí či průvodčí
 - **7.2 Strojvedoucí** – osobní mzdové náklady za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spojů jako strojvedoucí
 - **7.3 Ostatní zaměstnanci** – osobní mzdové náklady za ostatní zaměstnance zapojené do provozu Spojů (údržbáři, mechanici, strojmistři, technicko-hospodářští pracovníci)
- **8 Sociální a zdravotní pojištění**

- **8.1 Vlaková četa** – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spoju jako vlakvedoucí či průvodčí
- **8.2 Strojvedoucí** – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spoju jako strojvedoucí
- **8.3 Ostatní zaměstnanci** – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za ostatní zaměstnance zapojené do provozu Spoju (údržbáři, mechanici, strojmistři, technicko-hospodářští pracovníci)
- **9 Cestovné** – cestovné vyplývající ze zákoníku práce a ve výši určené ze strany veřejné správy
- **10 Úhrada za použití dopravní cesty** – náklady za použití železniční dopravní cesty vč. poplatku za přidělení kapacity na dopravní cestě; jsou vypočteny na základě Objednávky a podmínek a cen uvedených v Prohlášení o dráze
- **11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury** – úhrada za Zařízení služeb dle Zákona o dráhách a příslušného Prohlášení o dráze (např. poplatek za přístup k čerpacím stanicím, poplatek za použití odstavných kolejí, poplatek za použití veřejně přístupných prostor ve stanicích); jsou vypočteny na základě Objednávky a podmínek a cen uvedených v Prohlášení o dráze
- **12 Ostatní přímé náklady**
 - **12.1 Finanční náklady** – finanční náklady na pořízení Vozidel a jejich vybavení (úroky)
 - **12.2 Ostatní** – náklady spojené s provozními zaměstnanci (příspěvky zaměstnavatele na penzijní připojištění, kapitálové pojištění, ošacení, závodní stravování), pojištění majetku, správní poplatky
- **13 Ostatní služby** – náklady na služby nezařazené do výše uvedených položek; jedná se např. o náklady na čištění, úklid a ostrahu Vozidel, nájemné za pokladny od správce železničních stanic, provize za prodej jízdních dokladů externím prodejcem, převoz peněz, platby za přechodné ubytování provozních zaměstnanců, telekomunikační služby, IT služby, marketingové služby, právní služby a posudky, ostraha objektů, náhradní autobusová doprava a další daňově uznatelné služby související se zajištěním plnění Smlouvy
- **14 Provozní režie** – režijní náklady provozního charakteru, nezávislé na výši Objednávky, spojené s poskytováním Plnění předmětné Smlouvy; jedná se např. o paušál za provoz odbavovacího systému či jiných technologických zařízení Dopravce
- **15 Správní režie** – režijní náklady správního charakteru, nezávislé na výši Objednávky, spojené s řízením a správou Smlouvy
- **16 Poplatek KODIS** – paušální náklady na zajištění činnosti koordinátora integrovaného dopravního systému, odvozené od Výchozího dopravního výkonu
- **22 Čistý příjem** – zisk Dopravce z poskytování Plnění dle Smlouvy, který nesmí v žádném období platnosti Smlouvy přesáhnout maximální čistý příjem definovaný vyhl. č. 296/2010 Sb.

1.3 Cena, tržby, kompenzace

Cena znamená součet Cenotvorných položek pro příslušné období Jízdního řádu.

- **Výchozí cena** – součet Cenotvorných položek pro daný Jízdní řád, zadáný ve Výchozím finančním modelu. Udává se v tisících Kč a je pro všechna období Jízdního řádu vztažena k cenové úrovni roku 2024.
- **Aktualizovaná cena** – součet Cenotvorných položek pro daný Jízdní řád, spočítaných v Aktualizovaném finančním modelu. Udává se v tisících Kč a je vždy vztažena k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.
- **Objednávková cena** – součet Cenotvorných položek pro daný Jízdní řád, spočítaných v Objednávkovém finančním modelu. Udává se v tisících Kč a je vždy vztažena k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

- **Skutečná cena** – Objednávková cena upravená na základě Skutečnosti o finanční ekvivalent odchylek Skutečnosti proti Objednávce. Udává se v tisících Kč a je vždy vztažena k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

Skutečné tržby – skutečný výnos z poskytování Plnění, který je Objednatelem převeden Dopravci jako součást zálohových plateb. Udávají se v tisících Kč a jsou vždy vztaženy k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byly spočteny.

Skutečné náklady – výkaz skutečných nákladů sestavovaný Dopravcem vždy po ukončení příslušného období Jízdního řádu podle pravidel účetnictví. Cílem zjišťování skutečných nákladů je výpočet Skutečného čistého příjmu, který je nadále podroben kontrole tzv. nadměrné kompenzace. Vykazování Skutečných nákladů probíhá stejným způsobem jako pro Výchozí finanční model.

Čistý příjem – zisk Dopravce z poskytování Plnění dle Smlouvy; vzhledem k povaze brutto smlouvy jde o rozdíl mezi cenou a náklady.

- **Výchozí čistý příjem** – hodnota čistého příjmu udávaná Dopravcem ex-ante ve Výchozím finančním modelu. Je dán rozdílem Výchozí ceny (řádek 23) a Výchozích nákladů (řádky 1 až 16). Platí pro něj, že v žádném z období nesmí přesáhnout Maximální čistý příjem vypočtený na základě Výchozího modelu provozních aktiv a maximální dovolené míra výnosu na kapitál.
- **Skutečný čistý příjem** – hodnota čistého příjmu získaná z účetnictví Dopravce ex-post ve vyúčtování Skutečné kompenzace. Je dán rozdílem Skutečné ceny a Skutečných nákladů. Platí pro něj, že v žádném z období nesmí přesáhnout Maximální čistý příjem vypočtený na základě Výkazu provozních aktiv a maximální dovolené míra výnosu na kapitál.
- **Maximální čistý příjem** – podíl hodnoty provozních aktiv pro období Jízdního řádu, aktuálně určený vyhl. č. 296/2010 Sb. na hodnotě 7,5 %. Při jeho překročení dochází k nepřipustné nadměrné kompenzaci. Maximální čistý příjem je počítán v různém kontextu: ex-ante pro Výchozí finanční model, ex-post pro vyúčtování Skutečné kompenzace, proto může v těchto milnících nabývat různých hodnot pro stejné období Jízdního řádu.
- **Korekce čistého příjmu** – snížení Skutečného čistého příjmu na úroveň Maximálního čistého příjmu, aby bylo zamezeno nadměrné kompenzaci. Probíhá pouze za podmínky, že Skutečný čistý příjem je vyšší než Maximální čistý příjem.

Skutečná kompenzace – kompenzace dle § 23 ZoVS, k jejíž úhradě se Objednatel Dopravci zavazuje za poskytování Plnění na základě Smlouvy. Skutečná kompenzace je vypočtena jako rozdíl Skutečné ceny a Skutečných tržeb; pro zamezení nadměrné kompenzace je rovněž provedena Korekce čistého příjmu. Skutečná kompenzace se udává v tisících Kč a je vždy vztažena k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

Doplatek kompenzace – rozdíl Skutečné kompenzace a poskytnutých záloh Objednatelem za stejné období. Za zálohy se v tomto případě počítají i Skutečné tržby převedené Dopravci.

1.4 Indexace ceny

Index – statistický ukazatel, přiřazený ke každé Cenotvorné položce, aby vystihoval její meziroční změnu na základě vývoje cen na trhu. Index je zjišťován z veřejně publikovaných dat pro daný rok v termínu a specifikaci určených v pravidlech Smlouvy. Pro některé Cenotvorné položky může Objednatel zvolit výpočet bez Indexu, kdy se Cenotvorné položky Výchozího finančního modelu již dále nevalorizují.

Cenová úroveň – soubor Indexů sloužících k přepočtu položek z Výchozího finančního modelu pro příslušné období platnosti Jízdního řádu podle pravidel Smlouvy; vzhledem k charakteru Indexů a jejich časovému zpoždění proti realitě nemusí odpovídat skutečné cenové úrovni daného období.

1.5 Jízdní řád a dopravní výkon

Jízdní řád – plánovaný rozsah provozu, součást grafikonu vlakové dopravy na dotčených tratích. Pro účely této Smlouvy je délka období platnosti Jízdního řádu určující pro výpočet Kompenzace. Jízdní řád je dále definován zejm. § 40 a násl. Zákona o drahách.

- **Výchozí jízdní řád** – rozsah provozu na Spoji, stanovený Objednatelem pro Výchozí finanční model. Jízdní řád plynoucí z Objednávky pro první i další období platnosti se může odlišovat od Výchozího jízdního řádu, což je zohledněno ve výpočtu Objednávkového finančního modelu.

Dopravní rok – Jízdní řád s počátkem platnosti v prosinci daného roku a ukončením platnosti v prosinci následujícího roku, v termínech celostátní změny jízdních řádů; jeho délka tedy nemusí odpovídat kalendářnímu roku.

Spoj – znamená jednotlivý vlak, označený v Jízdním řádu kategorií a číslem vlaku. Každý spoj je určen svou trasou, zastavováním, časovou polohou, dobou jízdy, požadovanou přepravní kapacitou a omezením platnosti. Spoje jsou určující pro výpočet dopravního výkonu.

Dopravní výkon – vzdálenost ujetá na jednotlivých Spoji. Pro stanovení Dopravního výkonu jsou používány údaje provozovatele dráhy.

- **Výchozí dopravní výkon** – předpokládaný rozsah dopravních výkonů pro předpokládané první období platnosti Jízdního řádu. Jde o dopravní výkon, k němuž jsou vztaženy všechny Cenotvorné položky uvedené ve Výchozím finančním modelu a Aktualizovaném finančním modelu. Dle pravidel Smlouvy se může Objednaný dopravní výkon odlišovat od Výchozího dopravního výkonu již v prvním období platnosti Jízdního řádu.
- **Minimální dopravní výkon** – rozsah dopravního výkonu, pod který v každém období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy neklesne Objednaný dopravní výkon a který si Objednatel vyhradil ve Smlouvě.
- **Maximální dopravní výkon** – rozsah dopravního výkonu, nad nějž se v každém období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy nezvýší Objednaný dopravní výkon a který si Objednatel vyhradil ve Smlouvě.
- **Objednaný dopravní výkon** – dopravní výkon, který je Dopravce povinen splnit dle Jízdního řádu pro příslušné období jeho platnosti. Dopravní výkon plánovaně zajištěný Vlakovou jednotkou, vyznačený pro jednotlivé Spoje v Jízdním řádu.
- **Objednaný dopravní výkon v režimu 0-0/S** – dopravní výkon zajištěný bez přítomnosti Vlakové čety, vyznačený pro jednotlivé Spoje v Jízdním řádu.
- **Přidaný dopravní výkon** – dopravní výkon, který Dopravce provedl na pokyn Objednatele nad rámec původní Objednávky, typicky jde o přidání či prodloužení Spoje v Jízdním řádu během období platnosti, či o realizaci mimořádného Spoje.
- **Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon** – dopravní výkon, který Dopravce neprovedl na pokyn Objednatele, ač byl původně součástí Objednávky, typicky jde o ubrání či zkrácení Spoje v Jízdním řádu během období platnosti; dále jde o dopravní výkon neuskutečněný za okolností uvedených v § 4 odst. 1 a 3 vyhlášky č. 76/2017 Sb., o obsahu a rozsahu služeb poskytovaných dopravci provozovatelem dráhy a provozovatelem zařízení služeb, v platném znění (dále také jako „Vyhláška o službách“) nebo za okolností dle § 2913 odst. 2 Občanského zákoníku, dále pak výkon vázaný na neodjetí Spoje (nebo jeho části), zajištěný náhradní

dopravou v situaci, kdy Dopravce obdržel úhradu nákladů na zajištění náhradní dopravy od provozovatele dráhy či jiného subjektu než Objednatele.

- **Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon** – dopravní výkon, který Dopravce neprovedl v důsledku porušení svých povinností dle této Smlouvy, jde zejm. o případy odřeknutí Spoje v celé trase či části trasy, dále pak dopravní výkon nerealizovaný z důvodu stávky zaměstnanců Dopravce.

1.6 Vozidla a vlakové jednotky

Vozidla – vozový park určený k Plnění předmětu Smlouvy.

- **Vlaková jednotka** – železniční osobní vozidlo nebo provozně spojená souprava vozidel určených k Plnění předmětu Smlouvy, kterými bude standardně zajišťována doprava ve Spojích dle Jízdního řádu. Obvykle je tvořena hnacím a přípojným vozidlem, případně jde o nedělitelnou jednotku s vlastním hnacím ústrojím.

Počet vlakových jednotek – celkový počet Vlakových jednotek, potřebný k zajištění dopravy dle Jízdního řádu. Do Počtu vlakových jednotek se započítává turnusová potřeba vozidel dle Jízdního řádu a dále vozidla stejného typu a standardu ponechané v provozní záloze.

- **Výchozí počet vlakových jednotek** – stanovený počet Vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace Výchozího dopravního výkonu. Jde o počet Vlakových jednotek, vůči kterému bude posuzována případná změna počtu vlakových jednotek v Objednávce.
- **Objednaný počet vlakových jednotek** – upravený počet vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace Objednaného dopravního výkonu. Případné odlišnosti od Výchozího počtu vlakových jednotek jsou zahrnuty do Objednávky.

2 FINANČNÍ MODEL

Finanční model je vytvořen v prostředí MS Excel a skládá se ze vzájemně propojených listů. Umožňuje zadávání dat jak Objednatelem (oranžově vyznačené buňky), tak Dopravcem (žlutě vyznačené buňky). V různých fázích jednání k uzavření Smlouvy 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 (výjimky z této struktury jsou uvedeny dále). Uvedené odkazy na lokalizaci se vztahují k první tabulce shora a analogicky se opakují v případech, kdy je na jednom listu vloženo více paralelních kalkulací pod sebou.

- Řádky definují **Cenotvorné položky** (v buňkách A3:D26)
- Sloupce definují jednotlivá období platnosti **Jízdního řádu** (v buňkách E2:J2)

Cena (v buňkách E27:J27) je počítána jako součet Cenotvorných položek příslušného období Jízdního řádu. Typy Cen se odlišují na jednotlivých listech.

Jednotková cena (v buňkách E29:J29) je počítána jako podíl Ceny (v buňkách E27:J27) a Dopravního výkonu (v buňkách E28:J28). Typy jednotkové ceny se odlišují na jednotlivých listech. Jednotkové ceny mají jen informativní charakter; do výpočtů vždy vstupují ceny vyjádřené absolutně.

Jednotková cena za Výkon (v buňkách E30:J30) je počítána jako podíl Cenotvorných položek přiřazených na Výkon (viz níže) a Dopravního výkonu (v buňkách E28:J28). Typy jednotkových cen za Výkon se odlišují na jednotlivých listech.

Součet Cenotvorných položek (v buňkách K3:K26) vyjadřuje celkovou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Průměr Cenotvorných položek (v buňkách L3:L26) vyjadřuje aritmeticky průměrnou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Přiřazení Cenotvorných položek (v buňkách M3:O26) vyjadřuje podíly, jakými je hodnota dané Cenotvorné položky závislá na dopravním výkonu a počtu vlakových jednotek, případně zda je daná Cenotvorná položka neměnná. Neudává se v součtových tabulkách, ale pouze v tabulkách se zadáváním cenotvorby. Přiřazení Cenotvorných položek ovlivňuje výpočet Objednávkové ceny a Skutečné ceny.

- Přiřazení položek na Výkon (v buňkách M3:M26) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Dopravním výkonem; tj. při změně (zvýšení či snížení) Dopravního výkonu se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Vozidlo (v buňkách N3:N26) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Počtem vlakových jednotek; tj. při změně (zvýšení či snížení) Počtu vlakových jednotek se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Fixní složku (v buňkách O3:O26) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka nezávislá na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek; tj. při jejich změně (zvýšení či snížení) zůstane v absolutní částce stejná.

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				
				$j = 1$ 2024/25	$j = 2$ 2025/26	...	...	$j = 7$ 2030/31
$i = 1$	Trakční energie a palivo	$i = 1.1$	Elektrická energie					
		$i = 1.2$	Motorová nafta					
$i = 2$	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					
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel							
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlaková četa					
		$i = 7.2$	Strojvedoucí					
		$i = 7.3$	Ostatní zaměstnanci					
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlaková četa					
		$i = 8.2$	Strojvedoucí					
		$i = 8.3$	Ostatní zaměstnanci					
$i = 9$	Cestovné							
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty							
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury							
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Finanční náklady					
		$i = 12.2$	Ostatní					
$i = 13$	Ostatní služby							
$i = 14$	Provozní režie							
$i = 15$	Správní režie							
$i = 16$	Poplatek KODIS							
$i = 22$	Čistý příjem							

kde:

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

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

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

Číslo Cenotvorné položky i	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Přiřazení Cenotvorné položky P_i		
				$P_i^{Výkon}$	$P_i^{Vozidlo}$	P_i^{Fixni}
$i = 1$	Trakční energie a palivo	$i = 1.1$	Elektrická energie	%	%	%
		$i = 1.2$	Motorová nafta	%	%	%
$i = 2$	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	%	%	%
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel			%	%	%
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlaková četa	%	%	%
		$i = 7.2$	Strojvedoucí	%	%	%
		$i = 7.3$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlaková četa	%	%	%
		$i = 8.2$	Strojvedoucí	%	%	%
		$i = 8.3$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%
$i = 9$	Cestovné			%	%	%
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty			%	%	%
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury			%	%	%
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Finanční náklady	%	%	%
		$i = 12.2$	Ostatní	%	%	%
$i = 13$	Ostatní služby			%	%	%
$i = 14$	Provozní režie			%	%	%
$i = 15$	Správní režie			%	%	%
$i = 16$	Poplatek KODIS			%	%	%
$i = 22$	Čistý příjem			%	%	%

přičemž vždy platí, že:

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

kde:

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

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

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

2.1 Výchozí provozní předpoklady

Označení listu: Provoz výchozí

Provozní parametry Výchozího dopravního výkonu a Výchozího počtu vlakových jednotek zadává Objednatel na úvod Finančního modelu. Uvedené odkazy na lokalizaci v rámci listu se vztahují k první tabulce shora a analogicky se opakují v případech, kdy je na jednom listu vloženo více paralelních tabulek pod sebou.

- Výchozí dopravní výkon [tis.vlkm] je ujetá vzdálenost, vstupuje přímo do Výchozího finančního modelu; při stanovení výše Cenotvorných položek Výchozího finančního modelu Dopravce rovněž zohledňuje, jaká část Výchozího dopravního výkonu připadá na vlaky vedené v jedné vlakové jednotce a v režimu 0-0/s;
- Výchozí počet vlakových jednotek [#] je počet vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace Výchozího dopravního výkonu.

Pro účely přepočtu mezi Dopravními roky a kalendářní roky je tabulka členěna na:

- Období Jízdního řádu, s rozlišením části prosince od termínu změny Jízdního řádu do konce kalendářního roku a zbývajících období Jízdního řádu až do dalšího termínu změny Jízdního řádu v prosinci následujícího roku
- Jízdní řád, s uvedením celkových hodnot Výchozího dopravního výkonu a Výchozího počtu vlakových jednotek pro daný Jízdní řád v délce platnosti jednoho Dopravního roku
- Období kalendářních roků, od 1. 1. do 31. 12. bez ohledu na termín změny Jízdního řádu

3 VÝCHOZÍ CENA

3.1 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 probíhá jednání o uzavření Smlouvy.

Objednatel doplní přiřazení vybraných Cenotvorných položek [%] na složky Výkon, Vozidlo a Fixní. U některých Cenotvorných položek rozhodl již o přiřazení Objednatel a Dopravce je dále neupravuje (buňky s oranžovým podbarvením).

Dopravce ve Výchozím finančním modelu zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2024 [tis.Kč] na celou Dobu plnění. Zobrazeny jsou v zaokrouhlení na tisíce. Záleží pouze na úvaze Dopravce, zda budou položky v čase stálé nebo proměnné, musí však představovat reálný odhad budoucího vývoje nákladů v průběhu času.

3.1.1 Výchozí cena

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

kde:

CV_j	Výchozí cena pro období Jízdního řádu j
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j
P_i^{Vyk}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

3.1.2 Výchozí jednotková cena

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

kde:

JCV_j	Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu j
CV_j	Výchozí cena pro období Jízdního řádu j
DV_j	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

3.1.3 Výchozí jednotková cena na Výkon

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

kde:

JCV_j^{Vyk}	Výchozí jednotková cena na Výkon pro období Jízdního řádu j
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j
P_i^{Vyk}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
DV_j	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

3.2 Výchozí finanční model pro kalendářní rok

Označení listu: Model výchozí kalendářní (MVK)

Pro účely kontroly čistého příjmu je nutné Výchozí finanční model přepočítat na kalendářní roky, aby byl porovnatelný s Výchozím modelem provozních aktiv, který je udáván výhradně ve členění na kalendářní roky.

Hodnoty Výchozího finančního modelu jsou z období Jízdního řádu do kalendářních let přepočteny na základě poměru dopravních výkonů na listu Provoz výchozí, které náleží do období mezi termínem

změny Jízdního řádu v prosinci na počátku platnosti a posledním dnem stejného měsíce, vůči zbývajícimu dopravnímu výkonu ve stejném období Jízdního řádu až po další termín změny Jízdního řádu v prosinci na konci platnosti.

3.3 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.

Hodnota provozních aktiv se pro každé období stanoví ve výši zůstatkové (účetní) ceny, vykázané ke konci bezprostředně předcházejícího účetního období. Do sloupce M3:M11 pak Dopravce uvede, jakým procentem zůstatkové hodnoty příslušných aktiv v poměru Dopravního výkonu dle Smlouvy k celkovému rozsahu výkonů Dopravce je konkrétní majetek užíván v této Smlouvě.

Součinem zůstatkové hodnoty provozních aktiv a maximální dovolené míry výnosu na kapitál (7,5 %) je v buňkách E14:K14 vypočten maximální čistý příjem pro každý Dopravní rok. Tato hodnota je automaticky kontrolována s čistým příjmem zadaným Dopravcem ve Výchozím finančním modelu, aby nedošlo k tzv. nadměrné kompenzaci.

4 AKTUALIZOVANÁ CENA

4.1 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 Indexy přiřazeny ke konkrétním Cenotvorným položkám.

4.1.1 Definice a zadání Indexů

Do oranžově vyznačených buněk (v oblasti E3:K26) 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. totožného roku se začátkem dalšího období Jízdního řádu, pro který je připravována Objednávka, Objednatel zjistí hodnoty Indexů za předchozí rok a vyplní jimi příslušný sloupec období Jízdního řádu. Tím bude vytvořen podklad pro aktualizaci Výchozího finančního modelu na Cenovou úroveň roku počátku Jízdního řádu.

Přiřazení Indexů k Cenotvorným položkám je zaneseno v příslušném řádku Cenotvorné položky (v buňkách L3:L26). Vybrané cenotvorné položky nebudou v Době plnění valorizovány pomocí Indexů (označeno „Bez indexace“). V případě změny definice Indexu na straně statistického zdroje během trvání Smlouvy se smluvní strany dohodnou na nahrazení jiným obdobným Indexem.

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
Hodnota indexu 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
Hodnota indexu 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
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Aritmetický průměr týdenních hodnot 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"
Hodnota indexu 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

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

4.1.2 Upravený index spotřebitelských cen

Pro účely indexace vybraných Cenotvorných položek Objednatel používá tzv. Upravený index spotřebitelských cen, který vychází ze statistického ukazatele Indexu spotřebitelských cen, upraveného následujícím výpočtem.

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

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.

4.2 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 Výchozího finančního modelu. Smlouva i Finanční model umožňují prostřednictvím listu Doplněk reagovat na následující případy:

- Změna hodnoty odpisů Vlakových jednotek v majetku Dopravce při změně Počtu vlakových jednotek;
- Změna nákladů na pořízení Vlakových jednotek formou leasingu / pronájmu při změně Počtu vlakových jednotek;

- Změna hodnoty odpisů Vlakových jednotek v majetku Dopravce po získání dotace na pořízení či vybavení Vlakových jednotek;
- Změna hodnoty odpisů ostatního dlouhodobého majetku Dopravce po získání dotace na jeho pořízení či zhodnocení;
- Změna Finančních nákladů v souvislosti se změnou hodnoty úvěru po získání dotace na pořízení či zhodnocení dlouhodobého majetku Dopravce či po změně Počtu vlakových jednotek v majetku Dopravce;
- Změna hodnoty položky Provozní režie.

Změna počtu vlakových jednotek proti Výchozímu počtu vlakových jednotek se týká jak nárůstu celkového Počtu vlakových jednotek (s kladným znaménkem nákladů), tak i jejich poklesu (se záporným znaménkem nákladů). Vyvolané úpravy Cenotvorných položek se provedou následovně:

- 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vozidla“ – pokud jsou Vozidla v majetku Dopravce, vloží se část jejich odpisů připadající na změnu Počtu vlakových jednotek do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění;
- 6 „Pronájem a leasing vozidel“ – pokud jsou Vozidla zajištěna formou pronájmu či leasingu, vloží se změna nákladů do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění;
- 12 „Ostatní přímé náklady“ – část 12.1 „Finanční náklady“ – pokud jsou Vozidla v majetku Dopravce, zohlední se část finančních nákladů spojená se změnou Počtu vlakových jednotek v příslušných obdobích Jízdního řádu zbývajících Doby plnění.

Získání dotace na pořízení Vlakových jednotek, jejich vybavení či ve vztahu k jinému dlouhodobému majetku ve Smlouvě se na listu Doplněk zohlední v uvedených Cenotvorných položkách následovně:

- 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vozidla“ – část odpisů Vozidel připadající na obdrženou dotaci se odečte z příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění
- 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.2 „Ostatní“ – část odpisů ostatního dlouhodobého majetku připadající na obdrženou dotaci se odečte z příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění
- 12 „Ostatní přímé náklady“ – část 12.1 „Finanční náklady“ – část finančních nákladů spojená se snížením hodnoty úvěru, kterým bylo zajištěno financování dlouhodobého majetku Dopravce, se odečte z příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění

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.

4.3 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 roku počátku období Jízdního řádu. Aktualizace je provedena prostřednictvím:

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

Indexace Výchozího finančního modelu se do Aktualizovaného finančního modelu projeví tak, že Cenotvorná položka pro dané období Jízdního řádu z Výchozího finančního modelu je znásobena poměrem příslušného Indexu pro dané období Jízdního řádu a Indexu pro období 2024/25.

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

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

Aktualizovaná cena [tis.Kč] (v buňkách E27:J27) je pro každé období Jízdního řádu vztažena k Cenové úrovni počátku období platnosti příslušného Jízdního řádu.

4.3.1 Aktualizovaná cena

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

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

kde:

CA_j	Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j
$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NZ_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i doplněné do Výchozího finančního modelu dle pravidel Smlouvy (tj. v listech „Doplněk“) pro období Jízdního řádu j
$I_{i,j}$	Index Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu j
$I_{i,1}$	Index Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu $j = 1$ (tj. Jízdní řád 2024/25)
$P_i^{Vykön}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

4.3.2 Aktualizovaná jednotková cena

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

kde:

JCA_j Aktualizovaná jednotková cena pro období Jízdního řádu j

CA_j Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

4.3.3 Aktualizovaná jednotková cena za Výkon

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

kde:

JCA_j^{vykon} Aktualizovaná jednotková cena za Výkon pro období Jízdního řádu j

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

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

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

4.4 Aktualizovaný finanční model na Výkon

Označení listu: MA Výkon

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Výkon. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Výkon [%] (ve sloupci „M“ Výchozího finančního modelu).

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

4.5 Aktualizovaný finanční model na Vozidlo

Označení listu: MA Vozidlo

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Vozidlo. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Vozidlo [%] (ve sloupci „N“ Výchozího finančního modelu).

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

4.6 Aktualizovaný finanční model Fixní

Označení listu: MA Fixní

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Fixní složku. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Fixní složku [%] (ve sloupci „O“ Výchozího finančního modelu).

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

5 OBJEDNÁVKOVÁ CENA

5.1 Objednávka

Označení listů: Objednávka

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

Na počátku každého listu jsou shrnuty výchozí provozní předpoklady (viz kapitolu 2.1).

Další tabulka přináší souhrn Aktualizovaného finančního modelu, zejména pro možnost přímého srovnání jednotkové Ceny se souhrnem Objednávkového finančního modelu, který je uveden hned v následující tabulce.

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

Objednávka dopravního výkonu je uvedena v položce Objednaný dopravní výkon [tis.vlkm], která představuje Dopravní výkon zajištěný je dle Jízdního řádu v Objednávce Vlakovou jednotkou s jedním hnacím a jakýmkoliv počtem tažených vozidel; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce.

Pokud je objednáno určité množství dopravního výkonu bez průvodčího (režim 0-0/S), jsou tyto výkony uvedeny v navazující tabulce. Objednaný dopravní výkon v režimu 0-0/S se nepřičítá jako další složka k Objednanému dopravnímu výkonu; jde pouze o doplňující údaj pro výpočet nákladů na zajištění Vlakové čety.

Objednávka počtu vlakových jednotek se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do následující tabulky. Na každé období se zadává Objednaný počet vlakových jednotek, i pro případ, že je roven Výchozímu počtu vlakových jednotek.

5.2 Objednávkový finanční model

Označení listu: Model objednávkový (MO)

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

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

- 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

Objednávková cena [tis.Kč] je pro každé období Jízdního řádu vztažena k cenové úrovni počátku období platnosti Jízdního řádu, pro který byly spočteny. Objednávková cena je spočtena jako součet ceny za globální Cenotvorné položky a položky příslušné jednotlivým Řadám vozidel.

5.2.1 Objednávková cena

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

přičemž:

Výkonová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j}^{Vykona} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vykona} \cdot \frac{DO_j}{DV_j} \quad \text{vyjma } i = 7.1, i = 8.1$$

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

Vozidlová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j}^{Vozidlo} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo} \cdot \frac{VO_j}{VV}$$

Fixní složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j}^{Fixni} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Fixni}$$

kde:

CO_j Objednávková cena pro období Jízdního řádu j

$NO_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NO_{i,j}^{Vyk}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NO_{i,j}^{Vozidlo}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem vlakových jednotek v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NO_{i,j}^{Fixni}$	Výše Cenotvorné položky i nezávislé na Dopravnímu výkonu i Počtu vlakových jednotek v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j
P_i^{Vyk}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek
$DV_j^{\square}$	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j
DV_j^{Nic}	Výchozí dopravní výkon v režimu 0-0/S pro období Jízdního řádu j
$DO_j^{\square}$	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j
DO_j^{Nic}	Objednaný dopravní výkon v režimu 0-0/S pro období Jízdního řádu j
$VV^{\square}$	Výchozí počet vlakových jednotek
VO_j	Objednaný počet vlakových jednotek pro období Jízdního řádu j

5.2.2 Objednávková jednotková cena

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

přičemž:

kde:

JCO_j	Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu j
CO_j	Objednávková cena pro období Jízdního řádu j
DO_j	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

5.2.3 Objednávková jednotková cena na Výkon

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

kde:

JCO_j^{vykon} Objednávková jednotková cena na Výkon pro období Jízdního řádu j

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

DO_j Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

5.2.4 Zálaha

$$LS_j = 0,9 \cdot CO_j$$

kde:

LS_j Zálaha dle Objednávkového finančního modelu, vyplácená měsíčně v poměru 1/12 hodnoty platné pro období Jízdního řádu j

CO_j Objednávková cena pro období Jízdního řádu j

Zálaha je vyplácena ve výši 90 % Objednávkové ceny. Měsíční výše zálohy za úplný měsíc se stanovuje jako 1/12 roční hodnoty zálohy. Zálaha za část měsíce prosince na začátku / na konci platnosti Jízdního řádu stanovena jako 1/24 roční hodnoty zálohy.

5.3 Objednávkový finanční model na Výkon

Označení listu: MO Výkon

Tento list počítá složku Objednávkového finančního modelu na Výkon pro Objednávkový finanční model. Výše Cenotvorných položek je v něm proměnná s Dopravním výkonem; tj. reaguje na změnu (zvýšení či snížení) Objednaného dopravního výkonu vůči Výchozímu dopravnímu výkonu.

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

5.4 Objednávkový finanční model na Vozidlo

Označení listu: MO Vozidlo

Tento list počítá složku Objednávkového finančního modelu na Vozidlo pro Objednávkový finanční model. Výše Cenotvorných položek je v něm proměnná s Počtem vlakových jednotek; tj. reaguje na změnu (zvýšení či snížení) Objednaného počtu vlakových jednotek vůči Výchozímu počtu vlakových jednotek výkonu.

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

6 SKUTEČNÁ KOMPENZACE

6.1 Skutečnost

Označení listů: Skutečnost

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

1. Přidaný dopravní výkon [vlkm] – dopravní výkon odjetý ve Spojích nad rámec Objednávky, dle definice v kapitole 1.5; pokud by naopak došlo ve Skutečnosti k odebrání dopravního výkonu z Objednávky, zaznamená se do stejné tabulky dopravní výkon se záporným znaménkem.
2. Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon [vlkm] – dopravní výkon, který je vázán na odchylky řádného provedení Spoje definované v kapitole 1.5.
3. Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon [vlkm] – dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s Jízdním řádem či neprovedl vůbec, dle definice v kapitole 1.5.

Do Skutečného dopravního výkonu se proti Objednanému dopravnímu výkonu přičítá Přidaný dopravní výkon, naopak se odečítá Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon a rovněž Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon.

6.2 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 Objednávkového, avšak je u nich provedena korekce dle tří možných odchylek popsanych výše. Tímto postupem se z Objednávkové ceny stává cena Skutečná, stanovená ex-post po ukončení daného období Jízdního řádu.

6.2.1 Skutečná cena

$$CS_j = CO_j + DP_j \cdot JCO_j^{vykon} - DR_j \cdot JCO_j^{vykon} - DU_j \cdot JCO_j$$

kde:

CS_j	Skutečná cena pro období Jízdního řádu j
CO_j	Objednávková cena pro období Jízdního řádu j
JCO_j	Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu j
JCO_j^{vykon}	Objednávková jednotková cena za Výkon pro období Jízdního řádu j
DP_j	Přidaný dopravní výkon v období Jízdního řádu j
DR_j	Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon v období Jízdního řádu j

DU_j Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon v období Jízdního řádu j

6.3 Skutečný finanční model pro kalendářní rok

Označení listu: Model skutečný kalendářní (MSK)

Pro účely kontroly čistého příjmu a výpočet Skutečné kompenzace je nutné Skutečný finanční model přepočítat z období Jízdního řádu na kalendářní roky. Všechny následující výpočty až po určení Skutečné kompenzace už jsou pak členěny na kalendářní roky.

Hodnoty Skutečného finančního modelu jsou z období Jízdního řádu do kalendářních let přepočteny na základě poměru Skutečných dopravních výkonů, které náleží do období mezi termínem změny Jízdního řádu v prosinci na počátku platnosti a posledním dnem stejného měsíce, vůči zbývajícimu dopravnímu výkonu ve stejném období Jízdního řádu až po další termín změny Jízdního řádu v prosinci na konci platnosti.

6.4 Výkaz skutečných nákladů

Označení listu: Výkaz nákladů

Výkaz skutečných nákladů je sestavován Dopravcem vždy na základě vedeného účetnictví za příslušné účetní období a za dobu platnosti Jízdního řádu. Způsob členění Cenotvorných položek ve výkazu skutečných nákladů je shodný se způsobem vykazování při sestavení Výchozího finančního modelu, avšak časová období jsou členěna na kalendářní roky.

Výpočet celkových skutečných nákladů [tis.Kč] je zásadní pro posouzení čistého příjmu a případné zamezení tzv. nadměrné kompenzace (viz dále).

6.5 Výkaz provozních aktiv

Označení listu: Výkaz aktiv

Výkaz provozních aktiv obsahuje totožné položky jako Výchozí model provozních aktiv, tedy skupiny dopravních prostředků a ostatního majetku tvořícího základ pro podnikání Dopravce v rámci naplňování Smlouvy. Také zde se udává ve sloupci L3:L11 procento zůstatkové hodnoty příslušných aktiv v poměru Dopravního výkonu této Smlouvy k celkovému rozsahu výkonů, pro který je konkrétní majetek užíván.

Součinem zůstatkové hodnoty provozních aktiv a maximální dovolené míry výnosu na kapitál (7,5 %) je v buňkách E14:K14 vypočten maximální čistý příjem pro každý Dopravní rok. Podle něj je pak posouzen Skutečný čistý příjem na listu Kompenzace a provedena případná korekce čistého příjmu, aby nedošlo k tzv. nadměrné kompenzaci (viz dále).

6.6 Skutečná kompenzace

Označení listu: Kompenzace

Tento list slouží k:

- dorovnání rozdílu mezi Skutečnými náklady a Skutečným finančním modelem u těch Cenotvorných položek, kde to Smlouva umožňuje;
- provedení kontroly Skutečného čistého příjmu vůči maximálnímu a určení případné korekce čistého příjmu pro zamezení tzv. nadměrné kompenzace;
- určení Skutečné kompenzace náležející Dopravci ze Smlouvy;
- výpočet Doplatku kompenzace v závislosti na výši poskytnutých záloh.

Dopravce uvede Skutečné tržby v buňkách C3:I14, pokud mu Objednatel tyto tržby převedl jako součást platby za poskytnuté Služby ve formě obdobné zálohám.

6.6.1 Dorovnání indexace

Dorovnání indexace znamená výpočet rozdílu mezi Skutečnými náklady (zjištěnými ex-post z účetnictví Dopravce) a náklady ve Skutečném finančním modelu (odvozenými ex-ante od Objednávky a upravenými dle odchylek Skutečnosti). Probíhá pouze u vybraných Cenotvorných položek a pro příslušné období Jízdního řádu. Vypočtený rozdíl může nabývat kladné hodnoty (tj. Skutečné náklady byly vyšší), stejně jako záporných hodnot (Skutečné náklady byly nižší); získaná hodnota se přičítá ke Skutečné ceně ještě před kontrolou čistého příjmu.

Smlouva umožňuje dorovnání indexace pouze u těchto Cenotvorných položek:

- „10 Úhrada za použití dopravní cesty“
- „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“

$$ZS_n = (NS_{i=10,n} - CS_{i=10,n}) + (NS_{i=11,n} - CS_{i=10,n})$$

kde:

ZS_n Dorovnání indexace pro kalendářní rok n

$NS_{i=10,n}$ Skutečné náklady na položku $i = 10$ získané z Výkazu skutečných nákladů

$NS_{i=11,n}$ Skutečné náklady na položku $i = 11$ získané z Výkazu skutečných nákladů

$CS_{i=10,n}$ Cenotvorná položka $i = 10$ ve Skutečném finančním modelu

$CS_{i=11,n}$ Cenotvorná položka $i = 11$ ve Skutečném finančním modelu

6.6.2 Kontrola čistého příjmu

Rozdílem Skutečné ceny (po dorovnání indexace a před korekcí čistého příjmu) a Skutečných nákladů je pak získán Skutečný čistý příjem. Ten je následně porovnán s Maximálním čistým příjmem odvozeným z Výkazu provozních aktiv.

- Pokud je Skutečný čistý příjem větší než maximální, je provedena korekce tak, aby byl čistý příjem přiznaný Dopravci roven maximálnímu.
- Pokud je Skutečný čistý příjem menší než maximální (včetně záporných hodnot Skutečného čistého příjmu), platí hodnota čistého příjmu jako součást Skutečné ceny a ke korekci čistého příjmu nedochází.

Skutečná cena po případné korekci čistého příjmu, jejíž výsledná hodnota je uvedena v buňkách C34:M34, již může vstoupit do výpočtu Skutečné kompenzace, neboť je u ní provedena kontrola pro zamezení tzv. nadměrné kompenzace.

Když:

$$CS_n + ZS_n - NS_n > ZM_n$$

pak:

$$ZK_n = CS_n + ZS_n - NS_n - ZM_n$$

jinak:

$$ZK_n = 0$$

kde:

CS_n Skutečná cena podle pravidel Smlouvy vypočtená pro kalendářní rok n

ZS_n Dorovnání indexace pro kalendářní rok n

NS_n Skutečné náklady vykázané Dopravcem v účetnictví pro kalendářní rok n

ZM_n Maximální čistý příjem (7,5 % hodnoty provozních aktiv) pro kalendářní rok n

ZK_n Korekce čistého příjmu pro kalendářní rok n

6.6.3 Skutečná kompenzace

Skutečná kompenzace v buňkách C36:I36 je pak rozdílem Skutečné ceny po dorovnání a korekci čistého příjmu a Skutečných tržeb.

$$KS_n = CS_n + ZS_n - ZK_n - TS_n$$

kde:

KS_n Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n náležející Dopravci

CS_n Skutečná cena pro kalendářní rok n

ZS_n Dorovnání indexace pro kalendářní rok n

ZK_n Korekce čistého příjmu pro kalendářní rok n

TS_n Skutečné tržby pro kalendářní rok n

6.6.4 Skutečná jednotková kompenzace

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

přičemž:

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

kde:

JKS_n	Skutečná jednotková kompenzace pro kalendářní rok n
KS_n	Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n náležející Dopravci
DS_n	Skutečný dopravní výkon pro kalendářní rok n
DO_n	Objednaný dopravní výkon pro kalendářní rok n
DP_n	Přidaný dopravní výkon pro kalendářní rok n
DR_n	Neuskutečněný nezaviněný dopravní výkon pro kalendářní rok n
DU_n	Neuskutečněný zaviněný dopravní výkon pro kalendářní rok n

6.6.5 Doplatek kompenzace

Objednatel poskytuje Dopravci měsíční zálohy odvozené od Objednávkové ceny (viz kapitolu 5.2.4). Od Skutečné kompenzace je hodnota poskytnutých záloh odečtena, aby byl získán Doplatek kompenzace. Ten může nabývat kladných hodnot (Objednatel hradí Dopravci) i záporných hodnot (Dopravce hradí Objednateli).

$$OS_n = KS_n - LS_n$$

kde:

OS_n	Doplatek kompenzace pro kalendářní rok n
KS_n	Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n náležející Dopravci
LS_n	Výše záloh poskytnutá Objednatelem za kalendářní rok n