

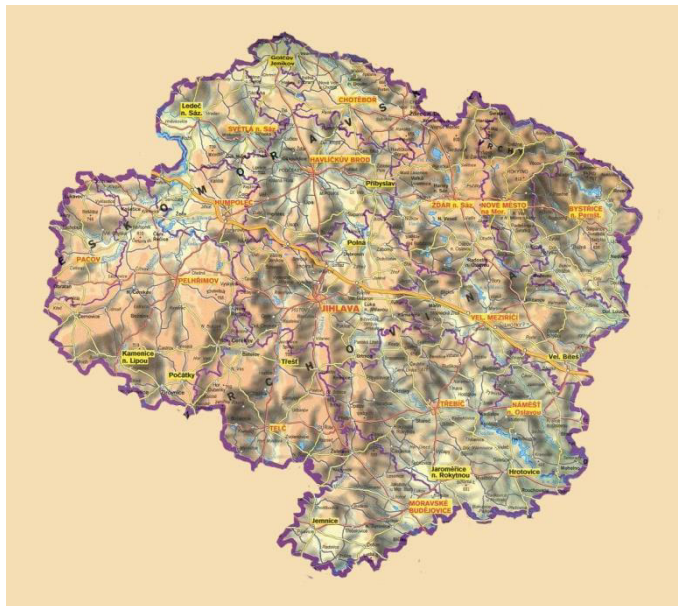


Odborný zpracovatel optimalizace dopravní obslužnosti, jednotného tarifu a technické části zadávací dokumentace pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Zpracování odborných a technických částí zadávacích dokumentací
realizovaných zadávacích řízení

Zpracování mechanismů a výpočtů změny nabídkové ceny v průběhu uzavřeného
kontraktu

Dílčí část C1



Zpracoval: Kolektiv řešitelů KPM CONSULT, a.s.
KPM CONSULT, a.s.
Kounicova 688/26, 602 00 Brno
pracoviště: Purkyňova 648/125, 612 00 Brno

Datum: listopad 2015

Zadání C1

Zpracování mechanismů a výpočtů změny nabídkové ceny z následujících příčin:

- a) Změna indexu spotřebitelských cen;
- b) Změna průměrné ceny PHM;
- c) Změna průměrné měsíční mzdy v odvětví;
- d) Změna rozsahu (snížení/zvýšení) dopravní obslužnosti v provozní oblasti bez vlivu na potřebný počet autobusů v oblasti (odstupňované podle průměrného proběhu na vozidlo v %); podrobný výpočet zpracování kalkulačního vzorce;
- e) Změna rozsahu (snížení/zvýšení) dopravní obslužnosti v provozní oblasti s vlivem na potřebný počet autobusů v oblasti (odstupňované podle změny průměrného proběhu na vozidlo v %); podrobný výpočet, zpracování kalkulačního vzorce;

Dodatečný požadavek Objednatele na vybavení vozidla závěsem pro přepravu jízdních kol/přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol; podrobný výpočet, zpracování kalkulačního vzorce.

Obsah

| | |
|---|----|
| Zadání C1 | 2 |
| Úvod..... | 4 |
| 1 Skladba ceny dopravního výkonu..... | 4 |
| 2 Mechanismy výpočtu a stanovení změn nabídkové ceny | 8 |
| 2.1 Základní definice a pojmy..... | 8 |
| 2.2 Úprava nabídkové ceny v důsledku změny cen nákladových vstupů | 11 |
| 2.2.1 Změna průměrné ceny PHM | 12 |
| 2.2.2 Změna průměrné měsíční mzdy v odvětví..... | 13 |
| 2.2.3 Změna indexu spotřebitelských cen | 14 |
| 2.3 Rizika nezohlednění změny cen nákladových vstupů v průběhu kontraktu..... | 16 |
| 2.4 Úprava nabídkové ceny v důsledku změny rozsahu dopravní obslužnosti v provozní oblasti 17 | |
| 2.4.1 Změna rozsahu dopravní obslužnosti v provozní oblasti bez vlivu na potřebný počet autobusů..... | 17 |
| 2.4.2 Změna rozsahu dopravní obslužnosti v provozní oblasti s vlivem na potřebný počet autobusů..... | 19 |
| 2.4.3 Specifický případ možného dopadu změny dopravní obslužnosti v provozních oblastech v nákladech – elektronické mýto..... | 20 |
| 2.4.4 Úhrada za použití infrastruktury – poplatky za vjezdy na autobusová nádraží .21 | |
| 2.5 Úprava nabídkové ceny v důsledku dodatečného požadavku Objednatele na vybavení vozidla závěsem a přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol | 22 |
| 2.5.1 Výchozí předpoklad pro modelové zpracování nákladové kalkulace - proběh .22 | |
| 2.5.2 Kalkulační model – vyčíslení kalkulované výše nákladů | 23 |
| 2.5.3 Výsledné doporučení zpracovatele..... | 25 |
| Seznam příloh | 27 |
| Seznam obrázků | 27 |
| Seznam tabulek..... | 27 |
| Použité zkratky a pojmy..... | 27 |
| Seznam souvisejících předpisů a zdrojů..... | 28 |

Úvod

Objektivní a transparentní nastavení mechanismů výpočtů¹ změny nabídkové ceny je jedním z důležitých kroků v rámci přípravy zadávací dokumentace na výběr dopravců ve veřejné linkové dopravě a přípravy navazujících smluv, které vymezí vzájemné vztahy mezi Objednatelům a vybraným Dopravcem. Zadání pro zpracování této části definuje možné příčiny úprav nabídkové ceny, tyto je však nutno podrobit podrobnému rozkladu za účelem identifikace vnitřních ekonomických vazeb a vzájemných závislostí nákladových druhů, které tvoří cenu dopravního výkonu. Pro správné sestavení mechanismu výpočtu změn nabídkové ceny je rovněž nutno identifikovat relevantní statistické zdroje, které objektivně kvantifikují tržní cenové změny nákladových vstupů.

1 Skladba ceny dopravního výkonu

Cena dopravního výkonu se skládá z:

- Variabilní složky
- Fixní složky

Z rozkladu jednotlivých položek výchozích nákladů kalkulačního vzorce výchozího finančního modelu pro VLD² a zpracovaných modelů předpokládaných nákladů na vozidla v průběhu kontraktu (pořizovací a provozní náklady) v průběhu kontraktu³ jsou zřejmé základní závislostní vztahy pro kategorizaci nákladů.

Skladba ceny dopravního výkonu je pak dána vztahem:

$$C_{DV} = V + F$$

Kde:

| | | |
|-----------------------|------------------------|---------|
| C_{DV} | cena dopravního výkonu | [Kč/km] |
| V | náklady variabilní | [Kč/km] |
| F | náklady fixní | [Kč/km] |

¹ Podložené exaktním zpracováním výpočtu ve vazbě na objektivně působící a průkazné cenové změny nákladových vstupů.

² Vzor viz příloha č. 2 k vyhlášce 296/2010 Sb. – vyhláška o postupech sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

³ Viz. Zpracovaná analýza nákladů na vozidla v části A, činnost A11

Z hlediska podrobnější dekompozice nákladových položek jednotlivých kategorií nákladů, které souhrnně vytváří cenu dopravního výkonu, jsou:

| | | |
|-------------------------------|---|---------|
| A. Variabilní náklady | $V = N_{phm} + N_{mzd} + Nov$ | [Kč/km] |
| a. Náklady na pohonné hmoty | N_{phm} | [Kč/km] |
| b. Mzdové náklady | N_{mzd} | [Kč/km] |
| c. Ostatní variabilní náklady | Nov | [Kč/km] |

B. Fixní náklady (přepočteny na 1 km dle JŘ každé provozní oblasti)

| | |
|--------------------------------|-----------|
| a. Odpisy dlouhodobého majetku | N_{odp} |
| b. Ostatní přímé náklady | N_{op} |
| c. Ostatní fixní náklady | N_{of} |

Variabilní složka – obsahuje náklady, které jsou závislé na počtu ujetých km za sjednané období (smluvně sjednaném dopravním výkonu). Vzhledem k odlišné charakteristice vstupujících nákladových položek a jejich odlišnostech z hlediska cenového vývoje, je variabilní složka dále členěna na náklady na pohonné hmoty, mzdové náklady a ostatní variabilní náklady.

- **Náklady na pohonné hmoty** N_{phm} , jedná se o ryzí variabilní náklad, který je přímo závislý na počtu ujetých kilometrů. Nákladová cena [Kč/km] je odlišná v závislosti na typu provozovaného vozidla.
- **Mzdové náklady**⁴ N_{mzd} , jsou specifickou položkou variabilních nákladů, neboť jsou z části přímo závislé na uskutečněném dopravním výkonu a z části nezávislé. Proto by měly náklady na mzdy být dále rozděleny na část závislou na dopravních výkonech (mzdy řidičů autobusů)⁵ a část, která s dopravním výkonem přímo nesouvisí (ostatní přímé mzdy)⁶. Na vykazovanou výši mezd je dále přímo navázaná další položka kalkulačního vzorce, a to **sociální a zdravotní pojištění** (Nszp). Tyto položky kalkulačního vzorce jsou pak ve vazbě na požadavky vymezené zadáním kalkulovány společně pro každou z provozních oblastí⁷.

⁴ Ve smyslu metodických pokynů ke zpracování Dop (MD) 2-04 - mzdové náklady zahrnují náklady na mzdy řidičů, technickohospodářských pracovníků plně řídicích autobusovou dopravu a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (revizoři, přepravní pokladny, informátoři, uklízečky, pracovníci autobusových nádraží). Nesmí zde být účtovány mzdy režijních a dalších pracovníků, ty musí být zahrnuty v položce režijních nákladů.

⁵ Variabilní složka

⁶ Fixní složka

⁷ S provedením přepočtu Kč/hod, respektive Kč/km.

- **Ostatní variabilní náklady (Nov)**, zahrnují ostatní nákladové položky kalkulačního vzorce, které jsou dílčím způsobem závislé na dopravním výkonu. Zahrnují nákladové položky:
 - Přímý materiál a energie
 - Opravy a údržba vozidel
 - Cestovné
 - Ostatní služby
 - Provozní režie

Fixní složka – zahrnuje fixní náklady na provoz vozidel avšak bez závislosti na dopravním výkonu vozidla. V absolutním pojetí je výše fixní složky závislá na počtu a druhu vozidel použitých k plnění závazku veřejné služby. Vzhledem k odlišné charakteristice nákladových položek a odlišnostech v zohlednění cenového vývoje, je fixní složka dále členěna na:

- **Odpisy dlouhodobého majetku Nodp**, jedná se ryze fixní náklady. Pro výpočet této kategorie nákladů je důležité znát strukturu vozového parku v jednotlivých provozních oblastech, tj. počet a druh autobusů v rámci dané oblasti a jejich pořizovací cenu navýšenou o pořizovací cenu povinné výbavy⁸.
- **Ostatní přímé náklady Nop**, podle metodických pokynů MD obsahuje nákladová položka: *Ostatní přímé náklady, které lze vztáhnout k autobusové dopravě. Jde zejména o náklady na provoz nocležen, náklady na provoz autobusových nádraží, a předprodejních zařízení, školení řidičů, udržování a provoz zastávek a označnicků, informatiku, automatizovaný místenkový systém, provoz služebních vozidel, úroky z úvěrů⁹ včetně poplatků, technické prohlídky autobusů.*
- **Ostatní fixní náklady Nof**, zahrnují ostatní nákladové položky kalkulačního vzorce, které jsou nezávislé na dopravním výkonu. Zahrnují nákladové položky:
 - Pojištění (zákonné, havarijní)
 - Silniční daň¹⁰
 - Správní režie

Začlenění jednotlivých nákladových položek mezi kategorie fixní a variabilní respektuje podmínky zadání a dále metodické zvyklosti určení kategorizace nákladů.

⁸ V položce odpisy je uváděna skutečná hodnota skutečně uplatněných účetních odpisů, shodná s hodnotou vedenou v účetnictví Dopravce, zahrnující pouze vozidla použitá k plnění výkonů v rámci závazku veřejné služby.

⁹ Pro předpokládaný způsob pořízení nových vozidel a model financování představuje úhrada úroků z úvěru stěžejní nákladovou položku v rámci tohoto nákladového druhu.

¹⁰ V současné době jsou autobusy zabezpečující osobní linkovou vnitrostátní přepravu od silniční daně osvobozeny za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80% kilometrů z celkového počtu jimi ujetých ve zdaňovacím období.

Pozn.: Pro možnost modelování výše ceny dopravního výkonu v jednotlivých provozních oblastech s ohledem na specifika základních vstupních parametrů jednotlivých oblastí¹¹ a následné modelování změn, zpracovatel vytvořil softwarový modelovací nástroj v prostředí MS EXCEL. Tato „Kalkulační tabulka“ důsledně strukturovaná v nákladových položkách s ohledem na výše provedený rozklad, slouží rovněž k výpočtu a stanovení koeficientů poměrové výše nákladů [Kč/km] příslušné nákladové skupiny vůči výši souhrnných nákladů a dále pro přepočet a vyjádření koeficientů úpravy nabídkové ceny v návaznosti na významném zvýšení, či snížení průměrného proběhu v porovnání se základním ročním proběhem vozidel v provozní oblasti. Základní struktura tohoto nástroje je uvedena v příloze č. C1/1 této zprávy.

¹¹ Stanovenou strukturu požadovaného vozového parku, roční proběhy vozidel vypočtené dle jízdních řádů a stanovenou potřebu řidičů.

2 Mechanismy výpočtu a stanovení změn nabídkové ceny

Výše kalkulovaných nákladů tvořících cenu dopravního výkonu v průběhu období trvání kontraktu na zajištění dopravních služeb v závazku veřejné služby objektivně podléhá působení celé řady vlivů. Může se jednat například o požadavky Objednatele na změnu rozsahu dopravní obsluhy¹² v souvislosti se změnami jízdních řádů, či v návaznosti na tržní cenový vývoj vstupů, které nemůže dopravce výrazně ovlivnit. V této souvislosti se jedná zejména o vývoj ceny nakupované motorové nafty, vývoj průměrných mezd na trhu práce v daném odvětví, apod. Proto z výše uvedených důvodů musí být cena dopravního výkonu periodicky¹³ podrobena korekci tak, aby výše úhrady za poskytované služby dopravcem byla vyčíslena co možná nejvíce objektivním způsobem.

Ve vazbě na výše uvedená konstatování je cílem této kapitoly zpracování mechanismů a postupů výpočtů změn nabídkové ceny, které lze z hlediska příčiny rozdělit do třech základních skupin. Poznámka: veškeré cenové údaje budou kalkulovány jako ceny bez DPH.

Základní příčiny změn nabídkové ceny:

- Změna ceny nákladových vstupů
- Podstatná změna rozsahu závazku veřejné služby – ročního proběhu na vozidlo¹⁴
- Ostatní – například vybavení vozidla závěsem a přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol

2.1 Základní definice a pojmy

Cena dopravního výkonu je cenou za příslušné období, za kterou dopravce poskytuje Objednateli služby na zajištění dopravní obslužnosti v závazku veřejné služby.

Základní cena dopravního výkonu představuje nabídkovou cenu za 1 km, uvedenou vybraným dopravcem v nabídce v rámci výběrového řízení vztahujícího se k jednotlivé výběrové skupině.

Nabídková cena vyjadřuje cenu za km pro příslušnou výběrovou skupinu, za níž dopravce bude na smluvním základě plnit/plní své závazky v rámci závazku veřejné služby, a to dále v členění podle typu vozidla.

¹² Sjednaného dopravního výkonu.

¹³ Každoročně vždy k určitému pevně stanovenému datu.

¹⁴ V důsledku požadavků Objednatele.

Odměna vyjadřuje finanční nárok dopravce za plnění závazku veřejné služby ve stanoveném období.

Rámcové jízdní řády jsou orientační jízdní řády vycházející z aktuální potřeby Objednatele v okamžiku vyhlášení výběrového řízení, které vymezují základní rozsah zajištění dopravní obslužnosti a časové polohy jednotlivých spojů na autobusových linkách.

Výběrové řízení znamená zadávací řízení, které se uskutečňuje podle zákona č. 137/2006 Sb. v němž je vybírán z dopravců nejvhodnější uchazeč pro zajištění části předmětu veřejné zakázky vymezené výběrovou skupinou.

Výběrová skupina představuje skupinu autobusových linek¹⁵, které tvoří předmět dílčí části veřejné zakázky, pro něž vybraný dopravce bude zabezpečovat/zabezpečuje na základě smluvního vztahu s Objednatelem přepravu cestujících v závazku veřejné služby.

Veřejná zakázka představuje „veřejný výběr dopravců pro uzavření smluv o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v rámci Kraje Vysočina“ zadávanou Objednatelem ve smyslu platné legislativy.

Základní roční proběh vyjadřuje výchozí průměrný roční proběh kilometrů na jedno vozidlo příslušné kategorie v příslušné výběrové skupině.

Závazek veřejné služby představuje výkon veřejných služeb ve veřejné linkové dopravě za cílem zajištění dopravní obslužnosti kraje v souladu se zákonem č. 129/2000 Sb., o krajích a § 2 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, a to ve smluvně stanoveném období.

Základní výše odměny vyjadřuje finanční nárok dopravce za plnění závazku veřejné služby dle prvotně nastavených podmínek výběrového řízení. Výpočet za každou výběrovou skupinu je dán vztahem¹⁶:

$$O_j = \sum (C_{km_{ij}} \times K_{mv_{ij}})$$

Kde:

O_j – představuje základní výši odměny stanovené dopravci v rámci j-té výběrové skupiny, ve které plní dopravce závazek veřejné služby

¹⁵ Popřípadě i skupinu vybraných spojů.

¹⁶ Celková odměna je pak součtem odměn vypočtených za jednotlivé výběrové skupiny.

Ckm – představuje nabídkovou cenu, kterou dopravce uvedl v nabídce vztahující se k výběrové skupině v rámci výběrového řízení

Kmvj – předpokládaný kilometrický výkon vozidel dopravce při plnění závazku veřejné služby v rozsahu stanoveném dle rámcových jízdních řádů

i – vyjadřuje index označující příslušný typ nabídkové ceny vztahující se k příslušné kategorii vozidla

j – vyjadřuje index označující číslo výběrové skupiny, ve které plní dopravce závazek veřejné služby

2.2 Úprava nabídkové ceny v důsledku změny cen nákladových vstupů

V souladu se zadáním zohledňuje úprava nabídkové ceny v důsledku změny cen nákladových vstupů tři základní a rozdílné vlivy a to:

- Změnu průměrné ceny PHM
- Změnu průměrné měsíční mzdy v odvětví
- Změnu indexu spotřebitelských cen

Výpočet upravené ceny dopravního výkonu je pak dán vztahem:

$$C_{DV1} = C_{DV} + (Z_{PHM} + Z_{MZD} + Z_{ISC})$$

Kde:

C_{DV1} vyjadřuje cenu dopravního výkonu na 1 km upravenou s ohledem na změny cen nákladových vstupů

C_{DV} představuje cenu dopravního výkonu za 1 km před úpravou

Z_{PHM} představuje částku navýšení, či snížení ceny dopravního výkonu v důsledku meziroční změny průměrné ceny motorové nafty

Z_{MZD} představuje částku navýšení ceny dopravního výkonu v důsledku meziročního růstu průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví

Z_{ISC} představuje částku navýšení ceny dopravního výkonu v důsledku meziročního růstu indexu spotřebitelských cen

Výše navýšení ceny dopravního výkonu se odvíjí od nabídkové ceny a její navýšení v důsledku změny cen nákladových vstupů je prováděno indexovou metodou podílu zvýšení, či snížení ceny nákladových vstupů přiřazených příslušným skupinám nákladových druhů, které příslušným podílem z celkových nákladů tvoří cenu dopravního výkonu. Potřeba navýšení ceny dopravního výkonu ve vazbě na vývoj tržních cenových změn nákladových vstupů musí být transparentní a průkazná. Proto změny cenových hladin nákladových vstupů musí být doloženy celostátně uznávanou statistickou autoritou, která provádí příslušná statistická šetření a vyhodnocování výsledků konzistentním způsobem v pravidelných časových řadách. V kontextu uvedených aspektů tyto požadavky v plné šíři garantují databáze a statistiky ČSÚ.

2.2.1 Změna průměrné ceny PHM

Výše odměny bude každoročně upravena (tzn. zvýšena, či snížena) v závislosti na změně cen nákladových vstupů daných změnou meziroční průměrné ceny motorové nafty. Výpočet částky představující navýšení, či snížení ceny dopravního výkonu (Kč/km) bude vypočteno podle následujícího vzorce:

$$Z_{PHM} = C_{DV} \times [0,22^{17} \times (C_{PHM1} - C_{PHM}) / C_{PHM}]$$

Kde:

Z_{PHM} představuje částku navýšení, či snížení ceny dopravního výkonu v důsledku meziroční změny průměrné ceny motorové nafty

C_{DV} představuje cenu dopravního výkonu za 1 km před úpravou

C_{PHM1} představuje meziroční průměrnou cenu motorové nafty zjištěnou ke stanovenému datu úpravy

C_{PHM} představuje meziroční průměrnou cenu motorové nafty zjištěnou k datu provedení předchozí úpravy, či výchozímu sledovanému období.

Vypočtená hodnota bude matematicky zaokrouhlena na dvě desetinná místa.

2.2.1.1 Zdroje – výchozí podklady pro stanovení změn průměrné ceny PHM

Český statistický úřad sleduje kontinuálně se základní týdenní periodicitou změny průměrných cen pohonných hmot. Na základě kontinuálních šetření pak zpracovává i cenové hladiny průměrných cen PHM v jednotlivých měsících a za roční období. Údaje jsou zveřejňovány v publikaci ČSÚ 7101 v tabulce č. 8¹⁸. Ve výkazech jsou uváděny spotřebitelské ceny (ceny včetně DPH)¹⁹.

¹⁷ Koeficient vyjadřuje podíl průměrné výše kalkulovaných nákladů na PHM vůči celkovým nákladům. Stanovuje se individuálně pro každou soutěženou oblast, ve vazbě na strukturu vozového parku a zajišťovaný dopravní výkon.

¹⁸ Vzor výkazu ČSÚ je uveden v Tab. 1 této zprávy.

¹⁹ Což však nikterak nenarušuje konzistentní způsob sledování hodnot.

Tab. 1 Vzor tabulky ČSÚ – změny průměrných cen PHM

Průměrné ceny pohonných hmot za jednotlivé měsíce roku 2014 a 2015

Average fuel prices: individual months of 2014 and 2015

Kč/l (CZK/l)

Tabulka č.8 (Table 8)

| | 07/14 | 08/14 | 09/14 | 10/14 | 11/14 | 12/14 | prům. Avg. 2014 | 01/15 | 02/15 | 03/15 | 04/15 | 05/15 | 06/15 | prům. Avg. 2015 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|
| Benzin automobilový bezolovnatý Natural 95 <i>Petrol 95 O Natural</i> | 36,97 | 36,85 | 36,87 | 36,68 | 35,88 | 33,93 | 36,16 | 31,07 | 29,88 | 31,25 | 31,87 | 32,64 | 32,97 | 31,61 |
| Benzin automobilový bezolovnatý Super plus 98 <i>Petrol 98 O Super plus</i> | 39,07 | 39,02 | 39,04 | 38,91 | 38,29 | 36,69 | 38,46 | 34,09 | 32,51 | 33,67 | 34,19 | 35,03 | 35,46 | 34,16 |
| Motorová nafta <i>Diesel</i> | 36,81 | 36,68 | 36,73 | 36,55 | 36,01 | 34,41 | 36,31 | 31,89 | 30,66 | 31,90 | 32,21 | 32,82 | 32,92 | 32,07 |
| LPG | 17,36 | 17,55 | 17,57 | 17,42 | 17,25 | 16,95 | 17,53 | 16,26 | 15,71 | 15,46 | 15,33 | 15,16 | 14,72 | 15,44 |

Zdroj: www.czso.cz

2.2.2 Změna průměrné měsíční mzdy v odvětví

Výše odměny bude každoročně upravena v závislosti na změně cen nákladových vstupů daných meziroční změnou průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví Doprava a skladování. Výpočet částky upravující cenu dopravního výkonu (Kč/km) bude proveden podle následujícího vzorce:

$$Z_{MZD} = C_{DV} \times [0,33^{20} \times (C_{MZD1} - C_{MZD}) / C_{MZD}]$$

Kde:

Z_{MZD} představuje částku navýšení ceny dopravního výkonu v důsledku meziročního růstu průměrné hrubé měsíční mzdy v odvětví

C_{DV} představuje cenu dopravního výkonu za 1 km před úpravou

C_{MZD1} představuje výši průměrné mzdy vykazované Českým statistickým úřadem v odvětví „H – Doprava a skladování“ ke stanovenému datu úpravy

²⁰ Koeficient vyjadřuje podíl průměrné výše kalkulovaných nákladů na mzdy a úhradu nákladů na sociální a zdravotní pojištění vůči celkovým nákladům. Stanovuje se individuálně pro každou soutěženou oblast, ve vazbě kalkulovanou výši mzdových nákladů vypočtenou s ohledem kapacitní potřebu řidičů autobusů.

C_{MZD} představuje výši průměrné mzdy vykazované Českým statistickým úřadem v odvětví „H – Doprava a skladování“ k datu provedení předchozí úpravy, či výchozímu sledovanému období.

Vypočtená hodnota bude zaokrouhlena na dvě desetinná místa.

2.2.2.1 Zdroje – výchozí podklady pro stanovení změn průměrné mzdy v odvětví

Za účelem promítnutí změny nákladových vstupů hodnoty průměrných mezd je sledována a vyhodnocována meziroční změna úrovně průměrné hrubé měsíční mzdy sledované za celý kalendářní rok v odvětví H - Doprava a skladování. Údaje zpracovává a poskytuje Český statistický úřad a jsou součástí veřejné databáze s označením údajů „Zaměstnanci a průměrné hrubé měsíční mzdy – sekce CZ-NACE“, kód MZD02-B.

2.2.3 Změna indexu spotřebitelských cen

Výše odměny bude každoročně upravena v závislosti na změně cen nákladových vstupů s ohledem na meziroční změnu indexu spotřebitelských cen. Výpočet částky upravující cenu dopravního výkonu (Kč/km) bude proveden podle následujícího vzorce:

$$Z_{ISC} = C_{DV} \times 0,25^{21} \times (CPI/100)$$

Kde:

Z_{ISC} představuje částku navýšení ceny dopravního výkonu v důsledku meziročního růstu indexu spotřebitelských cen

C_{DV} představuje cenu dopravního výkonu za 1 km před úpravou

CPI vyjadřuje meziroční index změny spotřebitelských cen zjištěný k rozhodnému datu vyjádřený v procentech a zaokrouhlený na jedno desetinné místo

Vypočtená hodnota bude zaokrouhlena na dvě desetinná místa.

²¹ Koeficient vyjadřuje podíl součtu průměrné výše kalkulovaných ostatních variabilních nákladů (Nov) a ostatních fixních nákladů (Nof) vůči celkovým nákladům. Stanovuje se individuálně pro každou soutěženou oblast, ve vazbě k průměrným proběhům vozidel a struktuře vozového parku.

2.2.3.1 Zdroje – výchozí podklady pro stanovení změn přírůstků indexu spotřebitelských cen

Změny indexu spotřebitelských cen vyhodnocuje s měsíční periodicitou Český statistický úřad. Údaje jsou zveřejňovány v publikaci 7101 (tabulka č. 2).

Tab. 2 Vzor tabulky ČSÚ – přírůstky indexu spotřebitelských cen

Rozklad přírůstku indexu spotřebitelských cen - 6/2015 Breakdown of consumer price index - 6/2015

Tabulka č.2 (Table 2)

| | |
|--|-------|
| Přírůstek indexu spotřebitelských cen k předchozímu měsíci v % <i>Monthly increment of CPI</i> | 0,081 |
| <i>v tom (rozklad v procentních bodech):</i> <i>including:</i> | |
| vliv daňových úprav <i>the effect of tax adjustments</i> | 0,000 |
| vliv změn regulovaných cen a jiných administrativních opatření <i>the effect of changes in regulated prices and other administrative measures</i> | 0,003 |
| jádrová inflace před sezónním očištěním <i>core inflation before seasonal adjustment</i> | 0,078 |
| <i>v tom / including :</i> | |
| sezónní vliv <i>seasonal effect</i> | 0,031 |
| jádrová inflace po sezónním očištění <i>core inflation after seasonal adjustment</i> | 0,047 |

Zdroj: www.czso.cz

2.3 Rizika nezohlednění změny cen nákladových vstupů v průběhu kontraktu

Ve smyslu Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 [1] je kompenzace poskytována k pokrytí nákladů vzniklých při plnění závazku veřejné služby. Výše kompenzace musí být přiměřená²², musí být stanovena předem objektivním a transparentním způsobem a nesmí být poskytována v nadměrné výši²³.

U výběrového řízení je stanovení míry kompenzace regulováno „soutěží“ jednotlivých dopravců, kteří podávají nabídku. Pokud se skutečné náklady odchýlí od výchozích nákladů, může dojít ke zvýšení kompenzace v případě, že jsou ve smlouvě sjednány podmínky a způsob zvyšování kompenzace a zároveň dopravce nemohl tyto změny v okamžiku uzavření smlouvy předvídat. Ve smlouvě lze též dohodnout, že jedna nebo více částí nákladů, které ovlivňují výši kompenzace, bude v průběhu plnění indexována, přičemž způsob indexace musí být stanoven přímo ve smlouvě. Jedná se zejména o zvýšení nákladů v nákladových druzích uvedených v předchozí podkapitole. 2.2, a to v důsledku změny tržních cen nákladových vstupů, či vlivu inflace.

Pokud zadávací podmínky soutěže budou nastaveny tak, že mechanismy úprav cen nákladových vstupů v průběhu doby trvání kontraktu nebudou smluvně ošetřeny v uzavíraných kontraktech, veškerá rizika spojená a úhradou oprávněných nákladů zohledňující reálný stav cen nákladových vstupů tak přejdou na stranu dopravců. Dopravci tak budou nuceni zohlednit existující rizika v nabídkových cenách s okamžitým negativním dopadem do potřebné výše nákladů na provoz systému veřejné osobní dopravy.

Snaha o přenesení veškerých nákladových rizik na stranu dopravce, zejména v případě existence výrazných cenových výkyvů, které nemohli dopravci v průběhu kontraktu očekávat, může v krajních případech vyústit až v soudní podání žalob na objednatele²⁴ a způsobit destabilizaci systému veřejné autobusové osobní dopravy. Tím se současně přenáší riziko i na objednatele.

²² Je poskytována podle skutečných nákladů, výnosů a prokazatelných aktiv, včetně přiměřeného zisku.

²³ Kompenzace nesmí převýšit ztrátu ze závazku veřejné služby včetně přiměřeného zisku a zároveň její úroveň nesmí převýšit výši vyrovnávací platby, která by musela být uhrazena typickému, dobře spravovanému podniku (viz rozsudek ve věci Altmark).

²⁴ S odvoláním na dikci Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ve vazbě na stanovený účel kompenzace a pokrytí ekonomicky oprávněných nákladů vzniklých při plnění závazku veřejné služby.

2.4 Úprava nabídkové ceny v důsledku změny rozsahu dopravní obslužnosti v provozní oblasti

V praxi existují dvě možnosti změny dopravního výkonu, a to za podmínek že:

- A. Úpravou rozsahu dopravního výkonu nedojde ke změně celkového počtu vozidel. Pak cena dopravního výkonu se změní o variabilní náklady v závislosti na změně průměrného dopravního výkonu v [km].
- B. Požadovanou úpravou dopravního výkonu bude změněn počet vozidel nebo typ vozidla, pak bude změněna i celková fixní složka ceny dopravního výkonu.

2.4.1 Změna rozsahu dopravní obslužnosti v provozní oblasti bez vlivu na potřebný počet autobusů

Výše odměny bude upravena v případě, že v důsledku požadavku Objednatele na změnu rozsahu závazku veřejné služby dojde k významným změnám²⁵ proběhu na vozidlo za jeden rok oproti výchozímu stavu.

Výchozím stavem, ke kterému budou změny poměřovány, je stav dle rámcových jízdních řádů, které jsou součástí zadávací dokumentace, na jejichž základě předložil v nabídce dopravce Objednateli základní cenu dopravního výkonu.

Výpočet nové výše ceny dopravního výkonu (Kč/km) je dán následujícím vztahem:

$$C_{DV2} = (V \times km_1 + F) / km_1$$

Kde:

C_{DV2} vyjadřuje novou cenu dopravního výkonu na 1 km s ohledem na novou hodnotu ročního proběhu na vozidlo

V vyjadřuje výši variabilní složky nákladů²⁶ v Kč/km

F představuje hodnotu fixní složky nákladů, vyjádřenou v absolutní výši tzn. Kč

Km₁ vyjadřuje novou celkovou hodnotu ročního kilometrického proběhu

Poznámka: v následujících tabulkách jsou ilustrativně znázorněny vzájemné závislosti změny ceny dopravního výkonu oproti provedené změně průměrného ročního proběhu

²⁵ Za významnou změnu proběhu se považuje taková změna, která překračuje pětiprocentní interval kalkulačního rozpětí odstupňovaně kalkulované cenové úpravy.

²⁶ Podrobný rozklad struktury nákladových druhů zahrnutých ve variabilní a fixní složce nákladů tvořících cenu dopravního výkonu je uveden v kapitole „Skladba ceny dopravního výkonu“.

vozidla. Kalkulace byla zpracována pro modelově zadaná data a navíc bez zohlednění reálné potřeby řidičů autobusů. POZOR – pro praktické použití musí být proveden přepoččet s ohledem na reálné hodnoty definované pro každou provozní oblast, a to ve vazbě na definovanou potřebu vozidel, výši ročního proběhu a kapacitní potřebu řidičů.

Tab. 3 Ilustrační tabulka závislosti změny ceny dopravního výkonu na navýšení průměrného proběhu vozidla

| | | Navýšení průměrného dopravního výkonu vozidla o (%) / snížení základní ceny o (%) | | | | | |
|-------------------|--|---|-----|------|------|------|------|
| Kategorie vozidla | Základní cena dopravního výkonu Kč/km Proběh 70 tis. km/rok | 5% | 10% | 15% | 20% | 25% | 30% |
| M - N | 24,81 | -4% | -7% | -10% | -13% | -15% | -18% |
| S - N | 28,06 | -4% | -7% | -10% | -13% | -15% | -17% |
| V - N | 31,09 | -3% | -6% | -9% | -12% | -14% | -16% |
| Vplus - N | 31,92 | -3% | -7% | -9% | -12% | -14% | -17% |
| S - S | 27,93 | -4% | -7% | -10% | -12% | -15% | -17% |
| V - S | 30,89 | -3% | -6% | -9% | -12% | -14% | -16% |
| Vplus - S | 31,82 | -3% | -6% | -9% | -12% | -14% | -16% |

Tab. 4 Ilustrační tabulky závislosti změny ceny dopravního výkonu na snížení průměrného proběhu vozidla

| | | Snížení průměrného dopravního výkonu vozidla o (%) / navýšení základní ceny o (%) | | | | | |
|-------------------|--|---|-----|-----|-----|-----|-----|
| Kategorie vozidla | Základní cena dopravního výkonu Kč/km Proběh 70 tis. km/rok | 5% | 10% | 15% | 20% | 25% | 30% |
| M - N | 24,81 | 4% | 9% | 13% | 19% | 25% | 33% |
| S - N | 28,06 | 4% | 8% | 13% | 19% | 25% | 32% |
| V - N | 31,09 | 4% | 8% | 13% | 18% | 24% | 31% |
| Vplus - N | 31,92 | 4% | 8% | 13% | 18% | 24% | 31% |
| S - S | 27,93 | 4% | 8% | 13% | 19% | 25% | 32% |
| V - S | 30,89 | 4% | 8% | 13% | 18% | 24% | 31% |
| Vplus - S | 31,82 | 4% | 8% | 13% | 18% | 24% | 31% |

Poznámka: nově vypočtená cena dopravního výkonu se standardně zaokrouhlí na dvě desetinná místa.

2.4.2 Změna rozsahu dopravní obslužnosti v provozní oblasti s vlivem na potřebný počet autobusů

Výše odměny bude upravena v případě, že v důsledku požadavku Objednatele na změnu rozsahu závazku veřejné služby dojde ke změně potřebného počtu autobusů.

Výchozím stavem, ke kterému budou změny poměřovány, je stav dle rámcových jízdních řádů, které jsou součástí zadávací dokumentace, na jejichž základě předložil v nabídce dopravce Objednateli základní cenu dopravního výkonu.

Výpočet nové výše ceny dopravního výkonu (Kč/km) je dán následujícím vztahem:

$$C_{DV3} = [(V \times km_1) + (F + \Delta F)] / km_1$$

Kde:

C_{DV3} vyjadřuje novou cenu dopravního výkonu na 1 km s ohledem na hodnotu ročního proběhu na vozidlo ve vazbě na změnu potřebného počtu autobusů

V vyjadřuje výši variabilní složky nákladů v Kč/km

F představuje původní hodnotu fixní složky nákladů, vyjádřenou v absolutní výši tzn. Kč

ΔF představuje změnu hodnoty fixní složky nákladů²⁷, v souvislosti se snížením, či zvýšením potřebného počtu vozidel. Je vyčíslena v absolutní výši tzn. Kč

Km₁ vyjadřuje novou celkovou hodnotu ročního kilometrického proběhu

Poznámka: Kalkulace je vázána opět vůči skutečným vstupním hodnotám, definovaným pro příslušnou provozní oblast.

²⁷ Zvýšení, či snížení.

Pro potřeby praktického stanovení ceny dopravního výkonu C_{Dv3} bude využito výše zpracovaných tabulkových hodnot v Tab. 3, vyjadřujících závislostní vztahy změny ceny dopravního výkonu vůči změně (zvýšení/snížení) průměrného kilometrického proběhu vozidla²⁸.

Nová výše průměrného kilometrického proběhu vozidla je dána vztahem:

$$Km_{prum1} = Km_1 / Pvoz_1$$

Kde:

Km_{prum1} vyjadřuje průměrný kilometrický proběh autobusu vypočtený se zohledněním změny počtu vozidel

Km_1 vyjadřuje novou hodnotu ročního kilometrického proběhu

$Pvoz_1$ vyjadřuje novou hodnotu celkového počtu vozidel

2.4.3 Specifický případ možného dopadu změny dopravní obslužnosti v provozních oblastech v nákladech – elektronické mýtné

V podmínkách Kraje Vysočina je dopravní obsluha v rámci některých linek zajišťována vedením linek po zpoplatněných dálničních úsecích, či zpoplatněných úsecích silnic, na kterých je dopravce povinen uhradit tzv. elektronické mýtné. Přestože elektronické mýtné je uznaným druhem ekonomicky oprávněných nákladů, jedná se o specifickou nákladovou položku, kterou nelze spojit s prostou změnou dopravního výkonu v příslušné oblasti, ani s vlivy změny ročních indexů spotřebitelských cen²⁹ apod., ale pouze s uskutečněnými výkony na zpoplatněné infrastruktuře požadovanými vozidly³⁰. Dopravce by tedy měl mít v každém roce trvání smluvního vztahu nárok na úhradu poplatku za mýtné za používání pozemních komunikací při plnění dopravních výkonů v úhrnné výši (nominální výši), a to včetně zohlednění oprávněných rozdílů ve vztahu ke stavu zpoplatnění příslušných pozemních komunikací ke dni podání nabídky na plnění veřejné zakázky.

Vzhledem k tomu, že elektronické mýtné je nákladovou položkou, kterou nelze spojit s jakoukoliv standardně algoritmizovanou změnou ceny dopravního výkonu, řešitelé navrhují

²⁸ Nastaveno individuálně pro každou provozní oblast.

²⁹ V případě elektronického mýtného navrhuje výše poplatku Ministerstvo dopravy České republiky dle metodiky zpracované v souladu se směnicemi EU a notifikované u Evropské komise. Konečnou výši poplatků pak schvaluje vláda České republiky formou nařízení vlády. V současnosti platí Nařízení vlády ze dne 27. října 2014 č. 240/2014 Sb.

³⁰ V případě autobusů (vozidel kategorie M2 a M3 dle přílohy č. 2 k vyhlášce č. 341/2014 Sb.) jsou mýtné sazby diferencovány pouze v závislosti na ekologické kategorii vozidla.

a doporučují, aby tato nákladová položka byla vyčleněna a spravována přímo Objednatelem dopravních výkonů a hrazena dopravcům v nezbytné skutečně prokazatelné výši.

2.4.4 Úhrada za použití infrastruktury – poplatky za vjezdy na autobusová nádraží

Položka nákladů – úhrada za použití infrastruktury je další specifickou položkou v rámci uznatelných ekonomicky oprávněných nákladů, kterou nelze spojovat s prostou změnou dopravního výkonu v příslušné obsluhované oblasti³¹, ani ji nelze spojovat s vlivy statisticky sledovaných cenových hladin, tedy závislosti její změny nelze nikterak transparentně algoritmizovat.

Přestože poplatky za použití infrastruktury autobusových nádraží spadají, ve smyslu výměru MF č. 01/2015 ze dne 26. listopadu 2014, mezi zboží a služby s regulovanými cenami, kde kraje a obce mohou stanovit maximální ceny za užití autobusových nádraží, převážná většina této infrastruktury není v majetku kraje či obcí, ale je privátním majetkem³². Tedy výši cenových hladin nelze spolehlivě predikovat. Z výše nastíněných důvodů nebude úprava této nákladové položky v průběhu uzavřeného kontraktu s dopravcem zohledňována a riziko tak bude ležet na straně dopravce.

³¹ Má vždy ryze odlišný dopad v závislosti na vedení spoje a počtech povinných vjezdů na konkrétní autobusová nádraží

³² Zpravidla autobusových dopravců.

2.5 Úprava nabídkové ceny v důsledku dodatečného požadavku Objednatele na vybavení vozidla závěsem a přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol

V úvodu zpracování této části je nutno konstatovat, že ačkoliv v rámci ČR postupně dochází k rozšiřování nabídky služeb přepravy jízdních kol v prostředcích hromadné dopravy jakožto jednoho z prvků podpory cyklistiky i veřejné dopravy a integrovaných dopravních systémů, úroveň a rozsah poskytovaných služeb shledává v rámci regionálních systémů veřejné dopravy značné odlišnosti. To se promítá do všech souvisejících oblastí, vztahujících se k tomuto druhu dopravy³³. Z důvodu této značné roztržitosti a absence pravidel sledování a prokazování oprávněných nákladů souvisejících s tímto druhem činnosti, neexistuje prakticky žádná údajová základna, ze které by bylo možné objektivně čerpat relevantní data pro modelování změny cen dopravního výkonu.

2.5.1 Výchozí předpoklad pro modelové zpracování nákladové kalkulace - proběh

Zatímco přeprava jízdních kol je zajišťována celoročně především ve vlcích železniční dopravy, v autobusové dopravě je zajišťována sezónními cyklobusy, především jako doprava turistická ve dnech pracovního volna, o víkendech a ve dnech státních svátků, zpravidla v sezónním období, pohybujícím se v intervalu ročního období měsíců duben – září, popřípadě zahrnuje pouze období letních školních prázdnin. Tato skutečnost pak nachází obraz i v celkových probězích tzv. cyklobusů.

- **Předpokládaný průměrný roční proběh přívěsného cyklovozíku³⁴ byl odhadnut na 5 000 km/rok**

Poznámka: uvedená hodnota srovnatelně koresponduje s údaji vysledovanými z aktuálních jízdních řádů na linkách IDS JMK, na kterých je zajišťována přeprava jízdních kol cyklovozíky. V IDS JMK v roce 2015 bylo v období od 18.4. do 28.9.³⁵touto formou obsluhováno celkem devět autobusových linek, přičemž obsluha na každé z linek byla zajišťována jedním, či dvěma cyklobusy v závislosti na charakteru příslušné linky.

Od hodnoty nastavení ročního proběhu cyklovozíku se odvíjí kalkulovaná výše dodatečných nákladů, kalkulovaných dle níže uvedeného kalkulačního vzorce – viz Tab. 5, a to především v položkách:

³³ Například nastavení tarifních a přepravních podmínek pro přepravu jízdních kol, ale zejména i v otázkách nastavení smluvních vztahů mezi dopravcem a Objednatelem o formě a způsobu úhrady za tyto poskytované služby.

³⁴ Jízdní soupravy pro přepravu jízdních kol na lince.

³⁵ Až na výjimku se jednalo o obsluhu ve víkendových dnech a ve dnech státních svátků.

- Pohonné hmoty a oleje.
- Přímý materiál a energie.
- Mzdové náklady a sociální a zdravotní pojištění.

2.5.2 Kalkulační model - vyčíslení kalkulované výše nákladů

S ohledem na skutečnost, že pro vyčíslení nákladů spojených s provozem cyklobusů není stanoven závazný metodický postup a navíc ve smyslu zadání se jedná o případný dodatečný požadavek na dovybavení vozidel přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol³⁶, bude pro vyčíslení nákladů využito totožného kalkulačního vzorce nákladů, jaký byl použit v rámci zpracování analýzy nákladů na vozidla³⁷. Vlastní výpočet dodatečných nákladů³⁸ bude proveden modelově ve vazbě na stanovené výchozí předpoklady a hodnoty vstupních parametrů, které se opírají především o odborné odhady zpracovatele, či údaje z relevantních zdrojů.

Tab. 5 Kalkulační model vyčíslení výše dodatečných nákladů na zabezpečení provozu cyklobusu

Model celkových dodatečných nákladů za období trvání kontraktu (8 roků) - přívěsný vozík na jízdní kola (druh pořízení - nový)

Roční proběh cyklovozíku 5 tis. km

Dopravce:

Objednatel:

Přívěsný vozík na jízdní kola

| Výchozí finanční model | | řádek | 1. rok | 2. rok | 3. rok | 4. rok | 5. rok | 6. rok | 7. rok | 8. rok | Celkem | roční průměr |
|--------------------------------|----------------------------------|-------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | | | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) | předp. hodn. v (Kč) |
| Výchozí náklady | Pohonné hmoty a oleje | 1 | 1 240 | 1 240 | 1 240 | 1 240 | 1 240 | 1 240 | 1 240 | 1 240 | 9 920 | 1 240 |
| | Přímý materiál a energie | 2 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 1 000 | 8 000 | 1 000 |
| | Opravy a údržba vozidel | 3 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 1 500 | 12 000 | 1 500 |
| | Odpisy dlouhodobého majetku | 4 | 6 667 | 6 667 | 6 667 | 6 667 | 6 667 | 6 667 | 6 667 | 6 667 | 53 333 | 6 667 |
| | Pronájem a leasing vozidel | 5 | | | | | | 0 | | | 0 | 0 |
| | Mzdové náklady | 6 | 1 560 | 1 560 | 1 560 | 1 560 | 1 560 | 1 560 | 1 560 | 1 560 | 12 480 | 1 560 |
| | Sociální a zdravotní pojištění | 7 | 530 | 530 | 530 | 530 | 530 | 530 | 530 | 530 | 4 243 | 530 |
| | Cestovné | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Úhrada za použití infrastruktury | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Silniční daň | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Elektronické mýtné | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Pojištění (zákonné, havarijní) | 12 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 2 000 | 16 000 | 2 000 |
| | Ostatní přímé náklady | 13 | 1 720 | 1 510 | 1 300 | 1 090 | 880 | 670 | 460 | 250 | 7 880 | 985 |
| | Ostatní služby | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Provozní režie | 15 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 4 000 | 500 |
| | Správní režie | 16 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 4 800 | 600 |
| Náklady celkem (řádek 1 až 16) | | 17 | 17 317 | 17 107 | 16 897 | 16 687 | 16 477 | 16 267 | 16 057 | 15 847 | 132 657 | 16 582 |

³⁶ Dosud není vypracován dopravní koncept provozu cyklobusů a jeho promítnutí do jízdních řádů případných dotčených linek.

³⁷ Viz zpracovaná část A11.

³⁸ Nákladů, které navýší stanovenou cenu dopravního výkonu vozidel autobusové dopravy.

2.5.2.1 Komentář k vybraným vstupním údajům a zpracování nákladového modelu

Náklady na pohonné hmoty a oleje – dle odborného odhadu může dojít v souvislosti s vlečením cyklovozíku ke zvýšení průměrné spotřeby o 0,5 – 1 litr nafty na 100 km. Ve vazbě na stanovený předpokládaný proběh a uvažovanou cenu motorové nafty³⁹ je pak stanovena výsledná hodnota v tabulce.

Přímý materiál a energie – v odborném odhadu výše nákladů jsou zohledněny zejména náklady na výměnu pneumatik. Vzhledem k tomu, že rozložení výše nákladů v čase nelze spolehlivě predikovat, byla odhadnuta jejich průměrná výše s rovnoměrným rozložením po celé předpokládané období trvání kontraktu. Obdobné konstatování platí i pro odhad nákladů na opravy a údržbu vozidel.

Odpisy dlouhodobého majetku – vypočtená výše odpisů se odvíjí od:

- Pořizovací ceny vozíku 75 tis. Kč
- Pořizovací ceny závěsného zařízení autobusu (včetně montáže) 15 tis. Kč
- Stanovené (předpokládané) doby účetního odepisování 12 roků

Poznámka: Pro potřeby kalkulace byl použit jako představitel cyklovozík vyrobený na platformě automobilového přívěsného vozíku s nástavbou pro přepravu 20-ti jízdních kol s povolenou celkovou hmotností 750 kg.

Obr. 1 Ilustrační foto – cyklobus – souprava pro přepravu jízdních kol



³⁹ Viz stanovená hodnota v části A11 tj. 24,80 Kč/litr (bez DPH).

Mzdové náklady – výpočet hodnoty navýšení mzdových nákladů vychází z předpokladu poskytnutí příplatku řidiči, tzv. “Dozorné“ za zvýšenou odpovědnost a prováděné úkony v souvislosti s přepravou jízdních kol. Mzdový příplatek je fakultativní složkou mzdy a jeho výše může být nastavena individuálně příslušným dopravcem. Pro vyčíslení odhadu částky navýšení mzdových nákladů byla uvažována částka 10 Kč/hod. Tato částka, v jejíž přibližné hodnotě bývá zpravidla příplatek řidiči poskytován, je společně s předpokládaným proběhem⁴⁰ cyklobusu základní vstupní veličinou pro stanovení odhadu navýšení mzdových nákladů.

Pojištění (zákonné, havarijní) – výše nákladů je údajem odhadovaným náhodně vybraným pojišťovacím ústavem pro běžného klienta⁴¹. Výši částky tvoří dvě složky, a to pojištění zákonné odpovědnosti a havarijní pojištění⁴². Zatímco zákonné pojištění lze sjednat samostatně, dle vyjádření příslušného pojišťovacího ústavu havarijní pojištění, zahrnující i pojištění přepravovaného nákladu, lze sjednat jako doplňkovou složku k havarijnímu pojištění autobusu.

Ostatní přímé náklady – v této nákladové položce jsou vyčísleny náklady na úhradu úroků z úvěru na výše citovaného dlouhodobého majetku. Bylo uvažováno s následujícím modelem financování:

- 30 % pořizovací ceny je financováno z vlastních zdrojů dopravce
- 70 % pořizovací ceny je financováno prostřednictvím poskytnutého úvěru od bankovního ústavu
 - Sjednaná roční výše úrokové sazby činí 3 %
 - Sjednaná celková doba splácení úvěru činí 8 roků.

Režijní náklady – byly stanoveny odborným odhadem jako poměrná část nákladů

2.5.3 Výsledné doporučení zpracovatele

Náklady na pořízení a provoz cyklovozíku, provozovaného v jízdní soupravě jako cyklobus, byly kalkulovány jako vynaložené dodatečné náklady k nákladům tvořícím cenu dopravního výkonu standardního vozidla v systému. Ve smyslu zadání bude vybavení vozidla závěsem a přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol případným dodatečným požadavkem⁴³, navíc v rámci připravovaných soutěží – výběrových řízení na dopravce. V systému se soutěží nabídková cena a dopravce není povinen doložit její kalkulační rozklad v nákladech. Je tedy

⁴⁰ Se kterým koresponduje i časová potřeba řidičů – doba za kterou je příplatek poskytován.

⁴¹ Dle odhadu pojišťovacího ústavu může být významným klientům poskytnuta sleva až do výše 30 %

⁴² Uzavření havarijního pojištění není povinné, nicméně je vyžadováno peněžními ústavy po celou dobu splátek poskytnutého úvěru na nákup vozidla.

⁴³ V návrzích rámcových jízdních řádů není rozsah provozu cyklobusů promítnut a zohledněn.

nezbytné přistoupit k poměrovému vyjádření nárůstu ceny dopravního výkonu⁴⁴ v důsledku zajišťování provozu cyklobusu na vybraných spojích linky/linek.

Pokud provedeme poměrové porovnání předpokládaného navýšení průměrných ročních nákladů⁴⁵ vůči modelově vyčíslené předpokládané výši průměrných ročních nákladů na provoz vybraných druhů vozidel, dojdeme k hodnotám vyjádřeným v následující tabulce.

Tab. 6 Propočet poměru navýšení ceny dopravního výkonu v souvislosti s provozováním cyklobusu

| Kategorie vozidla* | Nová vozidla | | | | | | | |
|--|-----------------------|--------|--------|--------|-----------------------|--------|--------|--------|
| | Proběh 50 tis. km/rok | | | | Proběh 70 tis. km/rok | | | |
| | S - N | S - S | V - N | V - S | S - N | S - S | V - N | V - S |
| Výše dodatečných nákladů cyklobusu (tis. Kč/rok) | 16,58 | 16,58 | 16,58 | 16,58 | 16,58 | 16,58 | 16,58 | 16,58 |
| Kalkulovaná výše nákladů na provoz autobusu* (tis. Kč/rok) | 1824 | 1815 | 1999 | 1985 | 1964 | 1955 | 2177 | 2162 |
| Náklady na cyklobus celkem (tis. Kč/rok) | 1841 | 1832 | 2016 | 2002 | 1981 | 1972 | 2194 | 2179 |
| Navýšená cena dopravního výkonu (Kč/km) | 36,81 | 36,63 | 40,31 | 40,03 | 28,29 | 28,17 | 31,34 | 31,12 |
| Cena dopravního výkonu bez navýšení* (Kč/km) | 36,48 | 36,29 | 39,98 | 39,69 | 28,06 | 27,93 | 31,09 | 30,89 |
| Vypočtený koeficient navýšení ceny dopravního výkonu | 1,0091 | 1,0094 | 1,0083 | 1,0086 | 1,0083 | 1,0084 | 1,0079 | 1,0075 |
| Poměr navýšení ceny dopravního výkonu o (%)** | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% | 1% |

* Označení kategorií vozidel, výše uvedených hodnot bylo převzato ze zpracované části A11

** Hodnoty zaokrouhleny na celé číslo

S ohledem na porovnání vypočteného indexu navýšení ceny dopravního výkonu v důsledku vybavení vozidla přípojným vozidlem pro přepravu jízdních kol, který dosahuje velmi malého rozptylu⁴⁶, a to i v rámci porovnání rozdílné kalkulované výše ročních proběhů autobusů, zpracovatelé doporučují stanovit poměrovou hodnotu navýšení ceny dopravního výkonu jednotně a to tak, že v případě vozidel u kterých bude dodatečně požadováno povinné vybavení vozidlem pro přepravu jízdních kol, bude cena dopravního výkonu za každý kilometr zvýšena o 1%.

⁴⁴ Nabídkové ceny dopravního výkonu.

⁴⁵ Modelově vyčísleného v souvislosti s provozem cyklobusů.

⁴⁶ V řádu tisícín, či jednotek promile.

Seznam příloh

Příloha č. C1/1 **Struktura kalkulační tabulky SW nástroje**

Seznam obrázků

Obr. 1 Ilustrační foto – cyklobus – souprava pro přepravu jízdních kol24

Seznam tabulek

Tab. 1 Vzor tabulky ČSÚ – změny průměrných cen PHM.....13

Tab. 2 Vzor tabulky ČSÚ – přírůstky indexu spotřebitelských cen15

Tab. 3 Ilustrační tabulka závislostí změny ceny dopravního výkonu na navýšení průměrného proběhu vozidla18

Tab. 4 Ilustrační tabulky závislostí změny ceny dopravního výkonu na snížení průměrného proběhu vozidla18

Tab. 5 Kalkulační model vyčíslení výše dodatečných nákladů na zabezpečení provozu cyklobusu23

Tab. 6 Propočet poměru navýšení ceny dopravního výkonu v souvislosti s provozováním cyklobusu26

Použité zkratky a pojmy

| | |
|---------------|---|
| ČSÚ | Český statistický úřad |
| DPH | Daň z přidané hodnoty |
| MD | Ministerstvo dopravy České republiky |
| PHM | Pohonné hmoty |
| VLD | Veřejná linková doprava |
| Dop (MD) 2-04 | Čtvrtletní výkaz o činnosti dopravců autobusové dopravy (statistický výkaz) |

Seznam souvisejících předpisů a zdrojů

- [1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. Října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70
- [2] Zákon č. 526/1990 Sb. o cenách, ve znění pozdějších předpisů
- [3] Zákon č. 265/1991 Sb. o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, ve znění pozdějších předpisů
- [4] Zákon č. 563/1991 Sb. o účetnictví, v aktuálním znění
- [5] Zákon č. 586/1992 Sb. o daních z příjmů, ve znění pozdějších předpisů
- [6] Zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
- [7] Zákon č. 129/2000 Sb. o krajích (krajském zřízení), ve znění pozdějších předpisů
- [8] Zákon č. 128/2000 Sb. o obcích (obecní zřízení), v znění pozdějších předpisů
- [9] Zákon č. 250/2000 Sb. o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů
- [10] Zákon č. 56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů
- [11] Zákon č. 235/2004 Sb. o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů
- [12] Zákon č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů
- [13] Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů
- [14] Vyhláška č. 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu
- [15] Vyhláška č. 341/2014 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
- [16] Vyhláška č. 500/2002 Sb. Prováděcí vyhláška k podvojnému účetnictví pro podnikatele, ve znění pozdějších předpisů
- [17] Vyhláška č. 296/2010 Sb. o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace
- [18] Vyhláška č. 122/2014 Sb. o jízdních řádech veřejné linkové dopravy
- [19] Vyhláška č. 328/2014 Sb. o změně sazby základní náhrady za používání silničních motorových vozidel a stravného a o stanovení průměrné ceny pohonných hmot pro účely poskytování cestovních náhrad
- [20] Nařízení vlády č. 63/2011 Sb. o stanovení minimálních hodnot a ukazatelů standardů kvality a bezpečnosti a o způsobu jejich prokazování v souvislosti s poskytováním veřejných služeb v přepravě cestujících
- [21] Nařízení vlády 240/2014 Sb. o výši časových poplatků, sazeb mýtného, slevy na mýtném a o postupu při uplatnění slevy na mýtném
- [22] Výměr MF č. 01/2015 ze dne 26. listopadu 2014, kterým se vydává seznam zboží s regulovanými cenami

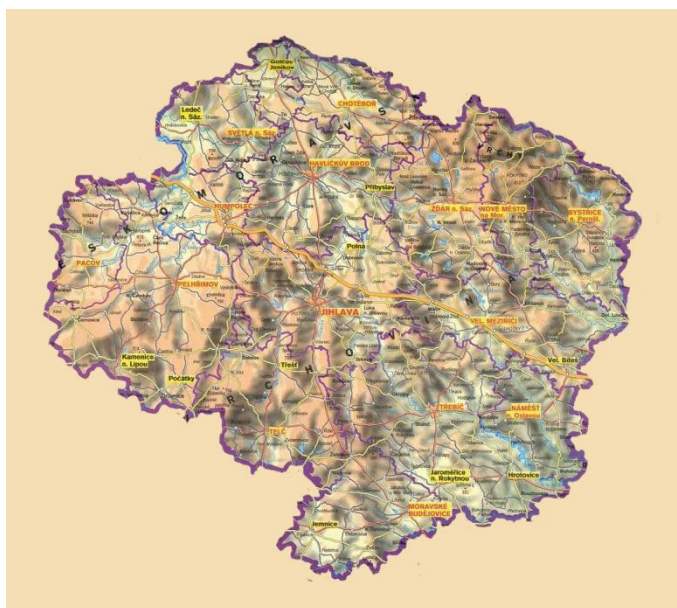
Odborný zpracovatel optimalizace dopravní obslužnosti, jednotného tarifu a technické části zadávací dokumentace pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Zpracování odborných a technických částí zadávacích dokumentací
realizovaných zadávacích řízení

Zpracování mechanismů a výpočtů změny nabídkové ceny v průběhu uzavřeného
kontraktu

Dílní část C1

Příloha C1/1 Struktura kalkulační tabulky SW nástroje



Zpracoval: Kolektiv řešitelů KPM CONSULT, a.s.
KPM CONSULT, a.s.
Kounicova 688/26, 602 00 Brno
pracoviště: Purkyňova 648/125, 612 00 Brno

Datum: listopad 2015

Úvod

Tabulka, která je předmětem této přílohy, znázorňuje strukturu kalkulační tabulky SW nástroje pro modelování závislosti ceny dopravního výkonu na parametrech vstupních veličin.

Struktura kalkulační tabulky SW nástroje

| Kód kategorie | Kategorie vozidla | Určující parametry kategorie vozidla | | | Hodnoty (průměrné hodnoty) vztažené na vozidlo příslušné kategorie | | | | | | | | | | | | | | | Hodnoty celkem / celkové náklady za oblast (Kč) | | | | | |
|---------------|-------------------|--------------------------------------|---------------------|---------------------|--|--|----------------------------|------------------------|------|-------------|----------------------|--------------|----------------------------|---|---|---|---|--------------------------------------|--------------------------------------|--|-----------------------------------|----------------------------------|---|---|-------------------------------|
| | | Kapacita počtu míst | | Minimální délka (m) | Variabilní náklady | | | | | | | | | | Fixní náklady | | | | | Předpokládaný roční výkon vozidel dle jízdních řádů (km/rok) | Počet vozidel (včetně náhradních) | Průměrný proběh vozidla (km/rok) | Provoz vozidla celkem (Kč/rok) při prům. proběhu (viz sl. prům. proběh) | Celkové náklady / celkové náklady za soutěženou oblast (Kč/rok) | |
| | | K sezení (orientačně) | Celkem (orientačně) | | Cena PHM (Kč/km) | Cena PHM (Kč/rok) při proběhu (viz sl. prům. proběh) | Fixní složka mezd (Kč/rok) | Variabilní složka mezd | | | Mzdy celkem (Kč/rok) | SZP (Kč/rok) | Celkem mzdy + SZP (Kč/rok) | PŘEPOČET - celkem mzdy + SZP (Kč/km) při proběhu (viz sl. prům. proběh) | PŘEPOČET Nov - ostatní variabilní náklady (Kč/km) | Nov - ostatní variabilní náklady (Kč/rok) | Nodp - odpisy dlouhodobého majetku (Kč/rok) | Nop - ostatní přímé náklady (Kč/rok) | Nof - ostatní fixní náklady (Kč/rok) | | | | | | Celkem fixní náklady (Kč/rok) |
| Č. sl. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| Pozn. | | | | | | sl.5 x sl.23 | | | | sl.8 x sl.9 | sl.7 + sl.10 | sl.11 x 0,34 | sl.11 + sl.12 | sl.13 / sl.23 | sl.16 / sl.23 | | | | | sl.17 + sl.18 + sl.19 | | | sl.21 / sl.22 | sl.6 + sl.13 + sl.16 + sl.20 | sl.24 x sl.22 |
| 1 | M - N* | 22 | 35 | 8 | 4,39 | 307 300 | 99 980 | 206 400 | 2,00 | 412 800 | 512 780 | 174 345 | 687 125 | 9,81607143 | 4,71428571 | 330 000 | 245 833 | 46 000 | 121 000 | 412 833 | 770 000 | 11 | 70 000 | 1 737 258 | 19 109 838 Kč |
| 2 | S - N* | 31 | 62 | 8,5 | 5,50 | 275 000 | 99 980 | 206 400 | 2,00 | 412 800 | 512 780 | 174 345 | 687 125 | 13,74250000 | 6,90000000 | 345 000 | 333 333 | 58 000 | 126 000 | 517 333 | 500 000 | 10 | 50 000 | 1 824 458 | 18 244 580 Kč |
| 3 | V - N* | 43 | 83 | 11,7 | 7,17 | 358 500 | 99 980 | 206 400 | 1,63 | 336 432 | 436 412 | 148 380 | 584 792 | 11,69584000 | 7,50000000 | 375 000 | 387 500 | 66 000 | 127 000 | 580 500 | 500 000 | 10 | 50 000 | 1 898 792 | 18 987 920 Kč |
| 4 | Vplus - N* | 49 | 85 | 12,8 | 7,42 | 519 400 | 99 980 | 206 400 | 2,00 | 412 800 | 512 780 | 174 345 | 687 125 | 9,81607143 | 5,84285714 | 409 000 | 420 833 | 71 000 | 127 000 | 618 833 | 70 000 | 1 | 70 000 | 2 234 358 | 2 234 358 Kč |
| 5 | S - S** | 31 | 62 | 9,5 | 5,50 | 440 000 | 99 980 | 206 400 | 2,00 | 412 800 | 512 780 | 174 345 | 687 125 | 8,58906250 | 4,87500000 | 390 000 | 325 000 | 57 000 | 126 000 | 508 000 | 80 000 | 1 | 80 000 | 2 025 125 | 2 025 125 Kč |
| 6 | V - S** | 43 | 83 | 11,7 | 7,17 | 501 900 | 99 980 | 206 400 | 1,00 | 206 400 | 306 380 | 104 169 | 410 549 | 5,86498571 | 5,82857143 | 408 000 | 375 000 | 64 000 | 127 000 | 566 000 | 70 000 | 1 | 70 000 | 1 886 449 | 1 886 449 Kč |
| 7 | Vplus - S** | 49 | 85 | 12,8 | 7,42 | 482 300 | 99 980 | 206 400 | 2,00 | 412 800 | 512 780 | 174 345 | 687 125 | 10,57115385 | 6,16538462 | 400 750 | 415 000 | 70 000 | 127 000 | 612 000 | 130 000 | 2 | 65 000 | 2 182 175 | 4 364 350 Kč |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | CELKEM | 2 120 000 | 36 | | | 66 852 620 Kč |

N* - kategorie vozidel částečně nízkopodlažních

S** - kategorie standardních vozidel

sloupcem pro zadání hodnot vstupních veličin (specifikace parametrů v rámci dané provozní oblasti)

*** - vyjádřeno při časovém pracovním výkonu řidiče 1,0 úvazku

**** - Mzdy řidičů při časovém pracovním výkonu řidičů dle počátečních referenčních jízdních řádů

Rozklad skladby variabilních a fixních nákladů je předmětem zprávy k části C1, kap. č. 1

Poznámka: Hodnoty v kalkulační tabulce jsou nastaveny pro nová vozidla (dle kalkulačních modelů nákladů zpracovaných v části A11). Označení sloupců koresponduje s průvodním textem k rozčlenění nákladů. Položky ostatních variabilních nákladů jsou vyvažovány v závislosti na proběhu. Hodnoty Kč/km jsou dopočtené.