**Příloha č. 5 ke smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících:**

**Pravidla pro změny kompenzace**

1. Změna kompenzace indexací položek výchozího finančního modelu
	1. Smluvní strany se dohodly, že jednotlivé položky výchozích nákladů a výnosů výchozího finančního modelu budou v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 vyhlášky č. 296/2010 Sb. po dobu plnění závazku dle této smlouvy indexovány takto:
		1. Položka mzdových nákladů dle vývoje průměrné hrubé měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování a to tak, že mzdové náklady budou pro daný rok vynásobeny indexem vyjadřujícím poměr mezi průměrnou hrubou měsíční mzdou na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování v druhém čtvrtletí roku předcházejícího posuzovanému roku a průměrnou hrubou měsíční mzdou na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování v druhém čtvrtletí roku 2015.
		2. Položka sociálního a zdravotního pojištění shodně dle vývoje položky mzdových nákladů s případným zohledněním změny zákonné sazby pojistného zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem. Případné změny zákonné sazby pojistného zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem budou zahrnuty do dílčího indexu vyjadřujícího poměr mezi sazbou sociálního a zdravotního pojištění dle platných právních předpisů pro příslušný rok a sazbou sociálního a zdravotního pojištění v roce 2015. Výsledný index pro změnu položky sociálního a zdravotního pojištění tak bude určen součinem indexu odrážejícího vývoj mzdové hladiny a dílčího indexu odrážejícího změnu zákonné sazby pojistného.
		3. Položka nákladů na pohonné hmoty u veřejné linkové dopravy (motorová a směsná motorová nafta, zemní plyn) bude vynásobena složeným indexem vyjadřujícím poměry cen nafty a zemního plynu. Vážený index bude stanoven podle následujícího vzorce:

$i=\frac{A\_{2}+k∙q∙B\_{2}}{A\_{1}+k∙q∙B\_{1}}$ , kde:

* ***i*** je výsledný index
* ***A2*** je cena motorové nafty v Kč/litr stanovená obecně závazným předpisem pro účely poskytování cestovních náhrad v roce předcházejícím roku posuzovanému
* ***A1*** je cena motorové nafty v Kč/litr stanovená obecně závazným předpisem pro účely poskytování cestovních náhrad v roce 2015
* ***B2*** je průměrná cena zemního plynu v Kč/MWh za dodávky pro průmysl ve druhém čtvrtletí roku předcházejícího roku posuzovanému
* ***B1*** je průměrná cena zemního plynu v Kč/MWh za dodávky pro průmysl ve druhém čtvrtletí roku 2015
* ***k*** je koeficient, jehož hodnota je 0,0013 MWh/l a odráží poměr mezi spotřebou zemního plynu v MWh na jednotku dopravního výkonu a spotřebu motorové nafty (event. směsné motorové nafty) v litrech na jednotku dopravního výkonu
* ***q*** je koeficient, jehož hodnota je 0,8 a vyjadřuje poměr mezi dopravním výkonem autobusové dopravy zajišťovaným autobusy s plynovým pohonem a autobusy s naftovým pohonem.
	+ 1. Položka nákladů na energie u veřejné drážní dopravy bude vynásobena indexem vyjadřujícím poměr průměrné ceny elektřiny za dodávky pro průmysl v pásmu ID ve druhém čtvrtletí roku předcházejícího roku posuzovanému a ve druhém čtvrtletí roku 2015.
	1. Ostatní položky nákladů a výnosů budou pro daný rok vynásobeny koeficientem vyjadřujícím poměr bazického indexu spotřebitelských cen pro červen roku předcházejícího roku posuzovanému a bazického indexu spotřebitelských cen pro červen roku 2015.
	2. Není-li v konkrétním případě uvedeno jinak, použijí se pro výpočet indexů údaje zveřejňované Českým statistickým úřadem, není-li těchto údajů, použijí se obdobné údaje zjištěné jiným subjektem.
1. Změna kompenzace při změně organizace provozu
	1. Pokud bude důsledkem nikoliv přechodné změny organizace provozu změna podílu trolejbusové a autobusové dopravy na celkových dopravních výkonech zajišťovaných na základě této smlouvy o více než jeden procentní bod (dále jen relevantní změna podílu), bude kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy změněna počínaje dnem takové změny organizace provozu prostřednictvím změny příslušných položek výchozího finančního modelu.
	2. Jednotlivé položky výchozího finančního modelu, indexované podle článku I. této přílohy, budou dále přepočítány na základě poměru nového dopravního výkonu příslušného druhu dopravy a původního „výchozího dopravního výkonu“ uvedeného ve výchozím finančním modelu, a to podle dále uvedených pravidel.
	3. V případě trolejbusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou drážní dopravu upraví takto:
		1. Hodnoty položek nákladů č. 1. - trakční energie a palivo, 3. - přímý materiál, 7. – mzdové náklady, 8. – sociální a zdravotní pojištění, 13. – ostatní služby, 14. – provozní režie a 15. – správní režie – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.
		2. Hodnota položky nákladů č. 4. - opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky ***N4*** tak bude určena podle vztahu:

$N\_{4}^{´}=0,75∙\frac{W^{´}}{W}∙N\_{4}+(1-0,75)∙N\_{4}$, kde ***W´*** je nový dopravní výkon a ***W*** je výchozí dopravní výkon a ***N4*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky nákladů č. 5 - odpisy dlouhodobého majetku – bude změněna tak, že co do 78 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy, co do 22% úměrně eventuální změně rozsahu sítě trolejbusových tratí. Nová hodnota položky ***N5*** tak bude určena podle vztahu:

$N\_{5}^{´}=0,78∙N\_{5}∙\frac{W^{´}}{W}+0,22∙N\_{5}∙\frac{S^{´}}{S}$ kde W´ je nový dopravní výkon, ***W*** je výchozí dopravní výkon, ***S´*** je nová délka trolejbusových tratí v km a ***S*** je délka trolejbusových tratí v km ke dni uzavření této smlouvy.

* + 1. Hodnota položky nákladů č. 12 - ostatní přímé náklady bude změněna tak, že co do 29 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky ***N12*** tak bude určena podle vztahu:

$N\_{12}^{´}=0,29∙\frac{W^{´}}{W}∙N\_{12}+(1-0,29)∙N\_{4}$, kde ***W´*** je nový dopravní výkon a ***W*** je výchozí dopravní výkon a ***N12*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnoty položek výnosů č. 1 – tržby z jízdného a 2. – ostatní tržby z přepravy budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.
		2. Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – se změní tak, že co do 76 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky ***V3*** tak bude určena podle vztahu:

$V\_{3}^{´}=0,76∙\frac{W^{´}}{W}∙V\_{3}+(1-0,76)∙V\_{3}$, kde W´ je nový dopravní výkon a ***W*** je výchozí dopravní výkon a ***V3*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.
	1. V případě autobusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu upraví takto:
		1. Hodnoty položek nákladů č. 1. – pohonné hmoty a oleje, 2. – přímý materiál a energie, 5. – odpisy dlouhodobého majetku, 6. – mzdové náklady, 7. – sociální a zdravotní pojištění, 12 – pojištění (zákonné, havarijní), 13 – ostatní přímé náklady, 14 – ostatní služby a 16 – správní režie – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy,
		2. Hodnota položky nákladů č. 3. – opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N3 tak bude určena podle vztahu:

$N\_{3}^{´}=0,75∙\frac{W^{´}}{W}∙N\_{3}+(1-0,75)∙N\_{3}$, kde **W´** je nový dopravní výkon a **W** je výchozí dopravní výkon a **N3** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky nákladů č. 15 – provozní režie – bude změněna tak, že co do 41% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N14 tak bude určena podle vztahu:

$N\_{15}^{´}=0,75∙\frac{W^{´}}{W}∙N\_{15}+(1-0,75)∙N\_{15}$, kde **W´** je nový dopravní výkon a **W** je výchozí dopravní výkon a **N15** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.
	1. Pokud při relevantní změně podílu jednotlivých druhů dopravy součet dopravních výkonů zajišťovaných jednotlivými druhy dopravy přesáhne referenční dopravní výkon, budou pro každý druh dopravy při výpočtu kompenzace dle výchozího finančního modelu použity hodnoty dopravního výkonu krácené v poměru referenčního dopravního výkonu a součtu dopravních výkonů zajišťovaných jednotlivými druhy dopravy tak, aby součet hodnot použitých pro jednotlivé druhy dopravy byl roven referenčnímu dopravnímu výkonu.
	2. Pokud dojde ke změně organizace provozu s důsledkem relevantní změny podílu obou druhů dopravy v průběhu kalendářního roku, použijí se upravené položky výchozího finančního modelu pouze pro poměrnou část roku.
1. Změna kompenzace při změně referenčního dopravního výkonu
	1. Pokud dojde ke změně referenčního dopravního výkonu, lhostejno zda v důsledku dohody smluvních stran nebo v důsledku skutečnosti, s níž změnu referenčního dopravního výkonu spojuje tato smlouva, bude kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy změněna počínaje dnem nastoupení účinků takové změny referenčního dopravního výkonu, a to prostřednictvím změny příslušných položek výchozího finančního modelu.
	2. Jednotlivé položky výchozího finančního modelu, indexované podle článku I. této přílohy, budou dále přepočítány na základě poměru nového dopravního výkonu příslušného druhu dopravy a původního „výchozího dopravního výkonu“ uvedeného ve výchozím finančním modelu, a to podle dále uvedených pravidel.
	3. V případě trolejbusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou drážní dopravu upraví takto:
		1. Hodnoty položek nákladů č. 1. - trakční energie a palivo, 3. – přímý materiál, 7. – mzdové náklady a 8. – sociální a zdravotní pojištění – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.
		2. Hodnota položky nákladů č. 4. - opravy a údržba vozidel bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N4 tak bude určena podle vztahu:

$N\_{4}^{´}=0,75∙\frac{W^{´}}{W}∙N\_{4}+(1-0,75)∙N\_{4}$, kde ***W´*** je nový dopravní výkon a ***W*** je výchozí dopravní výkon a ***N4*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky nákladů č. 5 - odpisy dlouhodobého majetku – bude změněna tak, že co do 78 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy, co do 22% úměrně eventuální změně rozsahu sítě trolejbusových tratí. Nová hodnota položky ***N5*** tak bude určena podle vztahu:

$N\_{5}^{´}=0,78∙N\_{5}∙\frac{W^{´}}{W}+0,22∙N\_{5}∙\frac{S^{´}}{S}$ kde ***W´*** je nový dopravní výkon, ***W*** je výchozí dopravní výkon, ***S´*** je nová délka trolejbusových tratí v km a ***S*** je délka trolejbusových tratí v km ke dni uzavření této smlouvy.

* + 1. Hodnota položky nákladů č. 12 - ostatní přímé náklady – bude změněna tak, že co do 29 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky ***N1***2 tak bude určena podle vztahu:

$N\_{12}^{´}=0,29∙\frac{W^{´}}{W}∙N\_{12}+(1-0,29)∙N\_{4}$, kde ***W´*** je nový dopravní výkon a ***W*** je výchozí dopravní výkon a ***N12*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky nákladů č. 13. – ostatní služby – bude změněna tak, že co do 50% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky ***N13*** tak bude určena podle vztahu:

$N\_{13}^{´}=0,5∙\frac{W´\_{T}}{W\_{T}}N\_{13}+(1-0,5)∙\frac{\frac{W´\_{T}}{W´\_{C}}}{\frac{W\_{T}}{W\_{C}}}∙N\_{13},$ kde ***W´T*** je nový výkon trolejbusové dopravy, ***W´C***je nový celkový referenční dopravní výkon, ***WT*** je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy, ***WC*** je původní celkový referenční dopravní výkon a ***N13*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky výnosů č. 1 – tržby z jízdného – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky ***V1*** tak bude určena podle vztahu:

$V\_{1}^{´}=0,7∙\frac{W´\_{T}}{W\_{T}}V\_{1}+(1-0,7)∙\frac{\frac{W´\_{T}}{W´\_{C}}}{\frac{W\_{T}}{W\_{C}}}∙V\_{1},$ kde W´T je nový výkon trolejbusové dopravy, ***W´C***je nový celkový referenční dopravní výkon, ***WT***je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a WC je původní celkový referenční dopravní výkon a ***V1*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky výnosů č. 2 – ostatní tržby z přepravy – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky ***V2*** tak bude určena podle vztahu:

$V\_{2}^{´}=0,7∙\frac{W´\_{T}}{W\_{T}}V\_{2}+(1-0,7)∙\frac{\frac{W´\_{T}}{W´\_{C}}}{\frac{W\_{T}}{W\_{C}}}∙V\_{2},$ kde ***W´T*** je nový výkon trolejbusové dopravy, ***W´C***je nový celkový referenční dopravní výkon, ***WT***je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a ***WC*** je původní celkový referenční dopravní výkon a ***V2*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – se změní tak, že co do 76 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky ***V3*** tak bude určena podle vztahu:

$V\_{3}^{´}=0,76∙\frac{W^{´}}{W}∙V\_{3}+(1-0,76)∙V\_{3}$, kde ***W´*** je nový dopravní výkon a ***W*** je výchozí dopravní výkon a ***V3*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou referenčního dopravního výkonu měněny.
	1. V případě autobusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu upraví takto:
		1. Hodnoty položek nákladů č. 1. – pohonné hmoty a oleje, 2. – přímý materiál a energie, 5. – odpisy dlouhodobého majetku, 6. – mzdové náklady, 7. – sociální a zdravotní pojištění, 12 – pojištění (zákonné, havarijní), 13 – ostatní přímé náklady – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy,
		2. Hodnota položky nákladů č. 3. – opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky ***N3*** tak bude určena podle vztahu:

$N\_{3}^{´}=0,75∙\frac{W^{´}}{W}∙N\_{3}+(1-0,75)∙N\_{3}$, kde ***W´*** je nový dopravní výkon a ***W*** je výchozí dopravní výkon a N3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky nákladů č. 14. – ostatní služby – bude změněna tak, že co do 50% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky ***N14*** tak bude určena podle vztahu:

$N\_{14}^{´}=0,5∙\frac{W´\_{A}}{W\_{A}}N\_{14}+(1-0,5)∙\frac{\frac{W´\_{A}}{W´\_{C}}}{\frac{W\_{A}}{W\_{C}}}∙N\_{14},$ kde ***W´A***je nový výkon autobusové dopravy, ***W´C***je nový celkový referenční dopravní výkon, ***WA***je původní dopravní výkon autobusové dopravy, WC je původní celkový referenční dopravní výkon a ***N14*** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky výnosů č. 1 – tržby z jízdného – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V1 tak bude určena podle vztahu:

$V\_{1}^{´}=0,7∙\frac{W´\_{A}}{W\_{A}}V\_{1}+(1-0,7)∙\frac{\frac{W´\_{A}}{W´\_{C}}}{\frac{W\_{A}}{W\_{C}}}∙V\_{1},$ kde **W´A** je nový výkon trolejbusové dopravy, **W´C**je nový celkový referenční dopravní výkon, WA je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy, WC je původní celkový referenční dopravní výkon a **V1** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky výnosů č. 2 – ostatní tržby z přepravy – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky **V1** tak bude určena podle vztahu:

$V\_{2}^{´}=0,7∙\frac{W´\_{A}}{W\_{A}}V\_{2}+(1-0,7)∙\frac{\frac{W´\_{A}}{W´\_{C}}}{\frac{W\_{A}}{W\_{C}}}∙V\_{2},$ kde **W´A** je nový výkon trolejbusové dopravy, **W´C**je nový celkový referenční dopravní výkon, **WA** je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a WC je původní celkový referenční dopravní výkon a **V2** indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

* + 1. Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové.
		2. Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.
1. Další změny kompenzace
	1. K dalším změnám výše kompenzace v jednotlivých letech trvání závazku veřejné služby dle této smlouvy nad rámec změn vyplývajících z indexace jednotlivých položek výchozího finančního modelu nebo ze změn při změně organizace provozu či změně referenčního dopravního výkonu může dojít v dále uvedených případech:
		1. Pokud se sazba DPH změní oproti sazbě DPH v roce 2015, bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny sazby DPH.
		2. Pokud se cena zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidel dopravce změní v ročním průměru o více než 10 % oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny zákonného pojištění na náklady dopravce.
		3. Pokud rozdíl mezi mimořádnými dopravními výkony a neuskutečněnými dopravními výkony přesáhne 10 000 vozidlových kilometrů v posuzovaném roce za trolejbusovou i autobusovou dopravu ve svém souhrnu, změní se kompenzace pro dotčený druh dopravy, popř. pro oba druhy dopravy proporcionálně, obdobně jako při změně referenčního dopravního výkonu dle čl. III. této přílohy. Mimořádné dopravní výkony provedené autobusy jako náhradní autobusovou dopravou za dopravu trolejbusovou se přitom považují za výkony autobusové dopravy.
		4. Pokud dopravní výkony náhradní autobusové dopravy za dopravu trolejbusovou přesáhnou v posuzovaném roce hodnotu 10 000 vozidlových kilometrů, avšak není splněna podmínka pro změnu kompenzace dle písmene c), provede se změna kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy obdobně jako při změně organizace provozu s důsledkem na změnu podílu autobusové a trolejbusové dopravy dle článku II. této smlouvy.
		5. Pokud objednatel neschválí změnu tarifu jízdného navrženou dopravcem, bude kompenzace navýšena o částku odpovídající rozdílu mezi skutečnými výnosy z jízdného a výnosy z jízdného dle výchozího finančního modelu po provedení indexace dle této smlouvy a dále o částku odpovídající té části čistého dopadu změn nákladů v případě změny sazby DPH, změny průměrné ceny elektřiny, pohonných hmot, a pojištění, který se nepromítnul do změny výše kompenzace. Obdobně se výše kompenzace upraví v případě, že objednatel určí cenové podmínky tarifu sám, popř. vydá jako obec v přenesené působnosti nařízení podle zákona o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, a v důsledku omezení vyplývajících z takového určení cenových podmínek, resp. z vydaného nařízení, dopravce nebude moci naplnit tržby z jízdného v potřebném rozsahu.
		6. Pokud se cena elektřiny nakupované dopravcem pro provoz v elektrické trakci (zahrnující všechny složky elektřiny včetně ceny za distribuci, podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů apod.) změní v posuzovaném roce v ročním průměru o více než 10% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny elektřiny na náklady dopravce.
		7. Pokud se cena motorové nafty nebo směsné motorové nafty nakupované dopravcem pro provoz naftových autobusů změní v ročním průměru o více než 6% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny nafty nebo směsné motorové nafty na náklady dopravce.
		8. Pokud se cena zemního plynu nakupovaného dopravcem pro provoz plynových autobusů (včetně veškerých poplatků za distribuci, za rezervaci, apod.) změní v ročním průměru o více než 15% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny plynu na náklady dopravce.
	2. Finanční dopad se v případě elektřiny, nafty a plynu posuzuje ve vztahu ke spotřebě těchto komodit v daném roce a jejich jednotkové ceně. Případná změna odebíraného množství jednotlivých komodit nemá na výpočet žádný vliv.
	3. Za změnu ceny elektřiny, nafty či plynu se považuje též změna daňového zatížení těchto komodit, pokud nejde o změny sazby DPH.
	4. Skutečnosti rozhodné pro jakékoliv změny kompenzace dle tohoto článku je dopravce povinen řádně doložit.