



# **METODIKA TVORBY NÁKLADOVÉHO INDEXU PRO SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVU DOPRAVCŮ ČESKÉ REPUBLIKY**

*Ing. Zdeněk Říha, Ph.D.*  
*Ing. Jan Tichý, Ph.D.*

Fakulta dopravní ČVUT v Praze  
říjen 2022

# **ZÁKLADNÍ PŘÍSTUPY PRO TVORBU NÁKLADOVÉHO INDEXU ČESMAD BOHEMIA**

## **1. TRASA**

V rámci tvorby metodiky bylo nutné zohlednit, že se podstatná část silniční nákladní dopravy realizuje v rámci mezinárodní dopravy, tudíž je nutné respektovat specifika jednotlivých států.

Mezi tato specifika patří zejména:

- Různé ceny pohonných hmot,
- různé způsoby a míra zpoplatnění silnic a dálnic mýtem (platba dle ujeté vzdálenosti nebo platba za úsek, příp. časové zpoplatnění),
- vliv měnového kurzu (který není tolik intenzivní vzhledem k tomu, že ve většině zemí je zavedena společná měna)

Z hlediska možných tras jsou indexy (mezičtvrtletní iQ, základní iB, index s libovolnouází iL a index iV s průměrem libovolného období vůči libovolnéází) konstruovány pro relace:

- ČR – Německo
- ČR – Slovensko
- ČR – Itálie (přes Rakousko)
- ČR – Španělsko (přes Německo a Francii)
- ČR – Velká Británie (přes Německo, Nizozemí, Belgie a Francii)
- Česká republika

Původně uvažované další mezinárodní relace ČR – Rusko a ČR – Turecko zatím v indexu z více důvodů zahrnuty nejsou.

Nákladové indexy jsou vyčísleny pro každou relaci zvlášť, nicméně za hlavní index je považován index GLOBAL. Jeho hodnota je stanovena váženými podíly indexů na jednotlivých mezinárodních relacích (tj. s výjimkou vnitrostátní přepravy – trasa Česká republika).

Váhy jednotlivých relací zahrnutých ve výpočtu indexu GLOBAL jsou průběžně aktualizovány podle posledních známých údajů o objemu vývozu uskutečněného prostřednictvím silniční nákladní dopravy. Tyto jsou uváděny v Ročence dopravy Ministerstva dopravy ČR (příp. IODA.cz, datová řada id 397 - [http://data.ioda.cz/#ds=397s\\_all-all](http://data.ioda.cz/#ds=397s_all-all)).

Podíly jednotlivých relací (5 mezinárodních relací, 9 států), jejichž celkový součet je považován jako 100%, jsou stanoveny takto:

- trasa NĚMECKO – zahrnut podíl Německa
- trasa SLOVENSKO – zahrnut podíl Slovenska
- trasa ITÁLIE – zahrnut podíly Rakouska a Itálie
- trasa ŠPANĚLSKO – zahrnut podíly Francie a Španělska (Německo zde není zahrnuto, neboť je započteno již v indexu pro trasu Německo)
- trasa VELKÁ BRITÁNIE – zahrnut podíly Nizozemí, Belgie a Velké Británie (Francie již není započtena, neboť je již započtena v indexu Španělsko a není zahrnuto ani Německo, které je již započteno v indexu pro trasu Německo)

Takto koncipovaný index zahrnuje trasy, na nichž je dosahováno přes 80% vývozu uskutečněného silniční dopravou.

Nákladový index je pro každou relaci zvlášť i pro „souhrnnou“ relaci GLOBAL vyčíslen primárně ve dvou verzích, tj. mezičtvrtletní index (iQ) a bazický index (iB). Mezičtvrtletní index vyjadřuje změnu nákladů v daném čtvrtletí oproti předchozímu čtvrtletí. Základnou pro bazický index u vozidel s emisní kategorií euro V jsou pro jednotlivé trasy průměrné náklady v roce 2014 (aritmetický průměr hodnot ve všech čtyřech čtvrtletích roku 2014), pro vozidla emisní kategorie VI a „euro MIX“ jsou průměrné náklady v roce 2015 (aritmetický průměr hodnot ve všech čtyřech čtvrtletích roku 2015).

Báze indexu GLOBAL je vypočtena jako vážený průměr bazických hodnot na jednotlivých trasách, přičemž váhami jsou pro emisní kategorii euro V podíly tras uvedené v 1. čtvrtletí roku 2014 a pro emisní kategorie euro VI a euro MIX podíly tras uvedené v 1. čtvrtletí roku 2015.

Ve výpočtu báze indexů GLOBAL pro všechny tři uvažované emisní kategorie tedy byly jako váhy využity údaje z prvního čtvrtletí, které je pro danou emisní kategorii relevantní (pro euro V jde o 1. čtvrtletí roku 2014 a pro euro VI a euro MIX jde o 1. čtvrtletí roku 2015). Stejně tak mohla být využita jako výchozí úroveň nákladů jejich úroveň v 1. relevantním čtvrtletí, nicméně vzhledem k odlišnostem v jednotlivých čtvrtletích během roku je tato hodnota z důvodu vyšší objektivity stanovena jako aritmetický průměr hodnot v jednotlivých čtvrtletích.

Jako doplňková funkce aplikace je uživateli umožněno vyčíslet si vlastní indexy, tj. index s libovolnouází iL, kterým lze vyčíslet změnu nákladů ve zvolených čtvrtletích (období) vůči aritmetickému průměru nákladů ve vybraných čtvrtletích (báze). Index iV umožňuje uživateli ještě větší volnost, neb si jeho prostřednictvím může porovnat průměrné náklady libovolného období vůči průměrným nákladům libovolné báze.

## 2. KALKULAČNÍ JEDNICE

Kalkulační jednicí, tj. jednotkou, na kterou jsou v rámci modelu vyčísleny vlastní náklady dopravců, je **1 kilometr (1 km)**.

Samotný index pak vyjadřuje změnu nákladů oproti předchozímu období (příp. bazickému období) a je tudíž vyjádřený (jak pro jednotlivé druhy nákladů, tak pro celkové náklady na 1 km) v procentech (**%**).

## 3. KALKULAČNÍ VZOREC

Z hlediska tradičního členění nákladů (kalkulačního vzorce) dopravců obsahuje nákladový index tyto položky:

1. Pohonné hmoty
2. Přímý materiál a pneumatiky
3. Odpisy a leasing
4. Opravy a údržba
- 5a. Mzdy řidičů a povinné odvody
- 5b. Diety a cestovné
6. Mýtné
7. Ostatní přímé náklady (vč. pojištění)
8. Režijní náklady

## 4. MODELOVÁ SOUPRAVA

Modelovou soupravu, na kterou je nákladový index koncipován, uvažujeme ve vlastnictví českého dopravce střední velikosti, který je plátcem DPH, s těmito výchozími parametry:

modelová souprava:	TA+NA (tahač s návěsem)
hmotnost soupravy:	40t (z toho užitečné zatížení 24t)
počet náprav:	5 (2 osy tahač, 3 osy návěs)
emisní kategorie tahače:	kombinace euro V a euro VI (v poměru mýtem zpoplatněných dopravních výkonů vozidel registrovaných v Centrálním registru vozidel) <i>viz IODA.cz – řada id 143 (pouze vozidla s počtem náprav 4+ a emisní kategorie euro V a euro VI)</i>
typ návěsu:	plachtový, low-deck
objem ložné plochy:	100 m <sup>3</sup>
objem nádrže:	800 litrů (z toho nečerpatelný zůstatek: 30 litrů)

## 5. DOPLŇUJÍCÍ VÝCHOZÍ VSTUPNÍ ÚDAJE

Kromě mnoha dalších uvažujeme v nákladovém modelu tyto výchozí vstupní údaje (základna modelu jsou roky 2014 a 2015):

financování pořízení vozidla:	finanční leasing
doba splácení leasingu:	5 let (60 měsíců)
životnost vozidla:	5 let (tahač) a 8 let (návěš)
roční proběh soupravy:	80 000 km (pro trasu po ČR) 100 000 km (pro trasu na Slovensko) 120 000 km (tj. 10 000 km / měsíc pro ostatní mezinárodní trasy)
průměrná spotřeba nafty na 100 km (euro V / euro VI):	30 litrů / 28 litrů
počet pneumatik celkem:	12 ks
životnost pneumatik:	180 000 km

## 6. POSTUP VÝPOČTU NÁKLADOVÉHO INDEXU

Jedním z hlavních požadavků zadavatele, který byl při jeho tvorbě na autory kladen, byla **stabilita** (neměnnost) vytvořeného modelu. Druhým požadavkem bylo to, aby byl model v co největší míře opřen o data z veřejně dostupných zdrojů, aby byla zajištěna jeho **nezávislost**.

Jelikož výsledný model de facto sestává z několika dílčích modelů, víceméně jeden pro každou nákladovou položku kalkulačního vzorce, přistoupili jsme k výpočtu takto:

### 6.1. Pohonné hmoty (PHM)

Pro stanovení nákladů na pohonné hmoty, za které je v rámci nákladového modelu uvažována motorová nafta, jsou rozhodující:

- plán tankování pohonných hmot,
- spotřeba pohonných hmot dopravním prostředkem a
- jednotková cena paliva (bez DPH).

Ačkoliv dopravci vycházejí při sestavování plánu čerpání pohonných hmot často z aktuálních cen konkrétních čerpacích stanic anebo z různých důvodů preferují „svůj“ individuální model (např. čerpání veškerých pohonných hmot ve vlastní čerpací stanici), způsob výpočtu nákladů na pohonné hmoty v rámci stanovení nákladového indexu nemůže podléhat takovým do jisté míry náhodným a nepravidelným jevům.

Jako dlouhodobě stabilní model byl proto zvolen výpočet **čerpání pohonných hmot podle kilometrické vzdálenosti v jednotlivých státech na trase**.

Vzhledem k volbě tras zahrnutých v nákladovém indexu má kromě výše uvedených faktorů velký význam i:

- daň z přidané hodnoty u pohonných hmot a
- měnový kurz.

Ostatní provozní hmoty jako jsou motorový olej, brzdová kapalina, AdBlue, kapalina do ostříkovačů atd. v modelu započteny nejsou.

Zdrojem pro požadovaná data jsou:

kilometrické vzdálenosti na trase:	PTV Map&Guide
spotřeba pohonných hmot:	průzkum mezi dopravci
jednotková cena paliva vč. DPH:	Eurostat
daň z přidané hodnoty:	Kodap Group
měnový kurz:	Česká národní banka

## 6.2. Přímý materiál a pneumatiky

Vzhledem k relativně malému podílu této kategorie nákladů na celkových nákladech dopravce je jejich **výpočet omezen pouze na vyčíslení nákladů na pneumatiky.**

Ostatní náklady spadající do této kategorie (ať už souvisejí s pneumatikami či nikoliv – uskladnění, údržba, protektory, přímý materiál na drobné opravy a údržbu atd.) by byly víceméně odhadovány a tudíž nejsou v modelu započteny vůbec. Výpočet nákladů na pneumatiky se tedy opírá o:

- typ pneumatik
- počet pneumatik
- jednotkovou cenu pneumatik (bez DPH)
- proběh (životnost) pneumatik

Po konzultacích s dopravci je do výpočtu nákladů zahrnuto **12 pneumatik**, tj. 6 pro tahač a 6 pro návěs, **typu 295/60R22,5.**

Rozdílné typy pneumatik pro tahač a návěs, rezervní pneumatiky či jiná specifika v modelu neuvažujeme.

Jednotková cena pneumatik daného typu je sice údaj snadno zjistitelný z mnoha zdrojů, nicméně takto zjištěné hodnoty mají velký rozptyl, navíc zcela jistě neodrážejí reálné ceny, tj. ceny, za které dopravci pneumatiky skutečně nakupují. Za účelem výpočtu nákladového indexu proto byla **cena pneumatiky stanovena odborným odhadem**, přičemž vývoj cen na trhu s pneumatikami je indexován údaji od společnosti Karsa Monitor.

Životnost pneumatik je ovlivněna zejména kvalitou trasy (profilem a povrchem trasy), povahou provozu a stylem jízdy řidiče. Rozdíly v životnosti pneumatik tedy mohou být značné (př. Belgie 200 000km, Polsko 150 000 km). Pro účely

nákladového indexu je volena průměrná hodnota **180 000 km**, která vzešla z průzkumu mezi dopravci. Tato hodnota je uvažována jak pro tahač, tak pro návěs.

### 6.3. Odpisy a leasing

Koncept nákladového indexu u této položky vychází z předpokladu, že většina firem obnovu vozového parku zajišťuje prostřednictvím leasingu. Potom tedy **celkové náklady na vozidlo sestávají z pořizovací ceny vozidla a nákladů na leasing** (leasingový úrok a leasingová marže). Z hlediska koncepce indexu uvažujeme finanční leasing. Vzhledem k obvyklé praxi je též v modelu uvažováno s tím, že se dopravci podaří prodat vozidlo s určitou **zůstatkovou cenou**, o kterou si v konečném důsledku tyto náklady poníží.

Zdroje dat pro tuto kategorii vychází především ze zkušeností dopravců a odpovídají tedy obvyklým podmínkám na trhu:

Způsob pořízení vozidla:	finanční leasing
pořizovací cena tahače a návěsu bez DPH:	průzkum mezi dopravci
zůstatková cena tahače a návěsu:	průzkum mezi dopravci
životnost tahače a návěsu:	průzkum mezi dopravci
doba splácení leasingu:	5 let / 60 měsíců
leasingový úrok (3M PRIBOR):	Česká národní banka
leasingová marže:	SATUM CZECH s.r.o.

**Doby životnosti** tahače a návěsu jsou uvažovány ve výši **5 let pro tahač a 8 let pro návěs** s tím, že bylo přihlédnuto k obvyklému **průměrnému ročnímu dopravnímu výkonu soupravy** (viz vstupní hodnoty).

Na vývoj nákladového indexu pro tento druh nákladů má kromě výše uvedených parametrů vliv také měnový kurz, neboť pořizovací ceny vozidel jsou zjišťovány v eurech.

*Poznámka:*

*Leasingový úrok odvozujeme od sazby 3M PRIBOR (Prague Interbank OfferedRate), která je definována jako je referenční hodnota úrokových sazeb na trhu mezibankovních depozit, kterou počítá (fixuje) kalkulační agent pro Českou národní banku a Czech Forex Club (Financial Markets Association of the Czech Republic - A.C.I.) z kotací referenčních bank pro prodej depozit (offer).*

## 6.4. Opravy a údržba

Náklady na opravu a údržbu vozidel budeme uvažovat jako náklady, které dopravce vyčísluje explicitně, tj. nemívá je zahrnutý v položce Přímý materiál, Ostatní přímé náklady či Režijní náklady a nejsou ani součástí operativního leasingu. Předpokládáme, že na jejich výši budou mít vliv tyto faktory:

- inflace, která ovlivní cenu náhradních dílů a
- vývoj mezd, který ovlivní náklady na práci mechaniků.

Model indexu vychází z předpokladu znalosti obvyklých ročních nákladů na opravy a údržbu a dopravního výkonu vozidla, jejichž podílem se získají **orientační náklady na opravy a údržbu vztažené na 1 km**. Tyto hodnoty byly konfrontovány s údaji od dopravců.

Dále předpokládáme, že z takto zjištěné hodnoty představují polovinu náklady na materiál (resp. náhradní díly) a druhá polovina případně na hrubou mzdu a povinné odvody mechaniků, tj. operujeme s podílem **50% na mzdy a 50% na materiál**.

Zdroj datem dat pro výpočet změn nákladů v čase jsou:

inflace:	Český statistický úřad
hrubá mzda:	Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR / Trexima

Míra inflace vyjádřená přírůstkem indexu spotřebitelských cen k předchozímu měsíci vyjadřuje procentní změnu cenové hladiny sledovaného měsíce proti předchozímu měsíci. **Z těchto hodnot meziměsíční inflace odvodíme čtvrtletní inflaci.**

U mezd je situace složitější. Hodnoty vyplývající z průzkumů společnosti Trexima zveřejňované Ministerstvem práce a sociálních věcí na portálu ISPV.cz (Informační systém průměrných výdělků) jsou totiž zveřejňovány se značným zpožděním, navíc jen za období leden – červen (1. pololetí) a leden – prosinec (1 rok). Proto je v modelu pracováno nejen s těmito údaji, ale též s odhadem růstu mezd dle MPSV.

**Vstupní hodnoty modelu v oblasti mezd potřebné pro jednotlivá čtvrtletí jsou tedy určitým odborným odhadem vyplývajícím z již zveřejněných dat MPSV za předchozí čtvrtletí, které jsou korigovány podle oficiálních odhadů dalšího vývoje hrubých mezd podle MPSV. Současně dochází k určité zpětné kontrole takto odhadovaných vstupních údajů modelu vůči nově zveřejňovaným údajům MPSV.**



## 6.5a. Mzdy řidičů a povinné odvody

**Mzdy řidičů** jsou stanoveny obdobně jako mzdy mechaniků (viz kapitola 6.4.), ovšem na rozdíl od mechaniků a administrativních pracovníků, u nichž se počítá s mediánem hrubé mzdy, je za výchozí mzdu uvažována mzda průměrná. Tato je dále **navýšena o 25%** z důvodů, že jsou někdy na přepravu používáni 2 řidiči.

U tras Česká republika a Slovensko je mzda **navýšena o dalších 15%**, neboť předpokládáme, že ve vnitrostátní dopravě (a předpokládáme i na trase na Slovensko) bude mzda řidičů vyšší (pozn.: Oproti řidičům mezinárodních dopravy totiž mají obvykle nižší diety). Toto navýšení odpovídá zhruba hodnotě 3. kvartilu hrubé mzdy řidičů tahačů, který je na rozdíl od rozlišení mezd řidičů tahačů na vnitrostátní a mezinárodní dopravu ve statistikách společnosti Trexima uváděn.

Od nákladů na přímé mzdy je odvozeno **sociální a zdravotní pojištění, jehož výše se odvíjí od sazeb, které jsou legislativně předepsány**. Předpokládáme, že řidič je zaměstnancem dopravce, tudíž uvažované sazby pojištění odpovídají situaci, kdy má řidič s dopravcem pracovní smlouvu na hlavní pracovní poměr.

S náklady na přímé mzdy, tj. náklady na řidiče, souvisí povinné odvody – sociální a zdravotní pojištění.

Zdroj datem dat pro výpočet mezd řidičů a povinných odvodů jsou:

hrubá mzda:	Ministerstvo práce a sociálních věcí ČR/ Trexima, odborný odhad
sazba zdravotního pojištění:	legislativa ČR
sazba sociálního pojištění:	legislativa ČR

Z důvodů vyčíslení nákladového indexu je důležité stanovit pracovní dobu řidiče pro danou relaci. K tomu byly pro každou relaci sestaveny **časové harmonogramy práce řidiče** respektující pravidla povinných bezpečnostních přestávek a odpočinků řidiče uvedená v legislativních předpisech a mezinárodních úmluvách.

Podílem hrubé mzdy řidiče a počtem pracovních hodin v měsíci (což jsou údaje uváděné ve statistikách MPSV na ISPV.cz) vynásobeného **délkou pracovní doby na dané relaci** jsme stanovili náklady na mzdy řidičů.

## 6.5b. Diety a cestovné

Časový harmonogram jízdy a zmapování pobytu řidiče v jednotlivých zemích na dané trase umožnil stanovit též **diety** (stravné). Jejich výše je odvozena na základě pravidel vyplývajících z platné legislativy ČR v gesci MPSV, tj. s ohledem na průměrný počet dnů, kdy jsou diety propláceny (tj. odborný odhad **21,5 dne**), sazby diet v jednotlivých zemích a na proběh vozidla (v odlišnosti jednotlivých tras).

Celkové diety byly v rámci modelu navýšeny o 40%, což vyjadřuje **kapesné**, které je řidičům v mezinárodní dopravě běžně poskytováno.

časový harmonogram práce řidiče:	vlastní model
sazby diet:	legislativa ČR
Kapesné:	legislativa ČR

## 6.6. Mýtné

Mýtným rozumíme zpoplatnění použití pozemních komunikací v závislosti na dopravním výkonu. Jeho předepsaná výše je tedy závislá na uskutečněném dopravním výkonu - **sazba mýta za 1 ujetý km**, příp. je dopravci předepsáno **mýto za konkrétní úsek**. V obou případech je pro stanovení indexu potřeba sjednotit náklady dopravce na **mýto na 1 ujetý km**.

Jelikož není mýtem zpoplatněna celá trasa, jsou z důvodů přesnosti v modelu vyčísleny jak náklady a **index bez mýta**, tak i celkově **včetně mýta**.

Náklady na mýtné jsou kráceny **koeficientem**, který redukuje náklady na kilometr pro jednotlivé trasy tak, aby konečné náklady odpovídaly reálným nákladům na mýtné při využití celé silniční sítě v dané zemi na rozdíl od uvažovaných tras, na kterých se podstatná část odehrává na zpoplatněných komunikacích. Jedná se o expertní odhad tvůrců indexu a dopravních firem. Tento koeficient je využit pro jednotlivé trasy v této výši:

- Česká republika **0,55**
- Slovensko **0,75**
- ostatní trasy **1,00**

Variabilitu sazeb mýtného komplikuje rozmanitost emisních kategorií vozidel, počet náprav příp. podle dalších parametrů (kategorie vozidla – nákladní vozidlo, autobus atd., časová poloha dopravního výkonu – páteční jízdy apod.). To vše umocňuje fakt, že zatímco v některých zemích existuje pouze 1 správce mýtného systému, jinde je provozovatelů a správců systému více.

V rámci modelu se počítá s těmito vstupními parametry:

emisní kategorie vozidla:	euro V, euro VI, nákladní vozidlo (v poměru dopravních výkonů vozidel emisních kategorií euro V a euro VI s počtem náprav 4+ registrovaných v CRV jako tuzemská vozidla na mýtem zpoplatněných dálnicích v ČR)
počet náprav:	5
jiná specifika:	byly uvažovány základní sazby mýta bez zohlednění případných anomálií jako např. páteční jízdy apod.

Zdrojem údajů o mýtných sazbách a délce zpoplatněných úseků jsou:

data o nákladech na mýtné	PTV Map&Guide tolls.eu ČESMAD Bohemia
mýtný systém ČR:	mytocz.cz (ŘSD ČR), ioda.cz - řada id: 152

Výsledná výše mýtného je prostřednictvím měnového kurzu přepočtena, stejně jako ostatní položky nákladového indexu, na jednotnou měnu Kč.

## 6.7. Ostatní přímé náklady (vč. pojištění)

V rámci této širší a obecnější kategorie nákladů bylo uvažováno:

- povinné ručení,
- havarijní pojištění,
- ostatní pojištění a
- silniční daň.

Povinné ručení je vyčísleno pro tahač i návěs, havarijní pojištění jen pro návěs. Položka „ostatní“ pojištění zahrnuje pojištění nákladu a pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou řidičem.

Silniční daň, která je taxativně vymezena zákonem o silniční dani, je vyčíslena pro modelové vozidlo, přičemž hodnota silniční daně vstupující do výpočtu indexu je stanovena jako průměrná hodnota silniční daně vozidla starého 1 rok až 6 let.

Jiné náklady, které dopravci obvykle započítávají do této kategorie nákladů, nebyly uvažovány. Zdrojem dat pro tuto oblast je

povinné ručení:	SATUM CZECH s.r.o., ČESMAD BOHEMIA
havarijní pojištění:	SATUM CZECH s.r.o., ČESMAD BOHEMIA
ostatní pojištění:	SATUM CZECH s.r.o., ČESMAD BOHEMIA
silniční daň:	legislativa ČR (s využitím kalkulátoru na webu peníze.cz)

## 6.8. Režijní náklady

Pro stanovení režijních nákladů byl zvolen obdobný postup jako v případě Opravy a údržby, tj. jsou uvažovány **výchozí náklady na 1 km** zjištěné průzkumem mezi dopravci, které **se dále rozdělí v poměru 50 : 50 mezi mzdy administrativních pracovníků a ostatní režijní náklady**. Složka mezd se dále vyvíjí v závislosti na údajích zveřejňovaných **MPSV**, složka ostatních režijních nákladů podléhá vývoji **inflace**.

Zdrojem dat pro tuto oblast je

Vstupní hodnota režijních nákladů:	průzkum mezi dopravci
mzdy administrativních pracovníků:	Ministerstvo práce a sociálních věcí Trexima
inflace:	Český statistický úřad

## **7. Závěr**

Cílem práce bylo sestavit takový nákladový index, který by dostatečně podrobně vyjadřoval trendy v oblasti nákladovosti mezinárodní silniční přepravy zboží.

Z tohoto důvodu byla použita obvyklá struktura nákladů (kalkulační vzorec) vstupujících do modelového výpočtu, u kterého vzhledem k výše uvedeným úvahám předpokládáme dlouhodobou stabilitu. Dbáno je přitom v maximální míře na nezávislost vstupních údajů.

V dílčích pasážích jsou používána data vyplývající z průzkumu mezi dopravci, která sice mají vliv na nastavenou počáteční hladinu absolutních nákladů, nicméně tyto nejsou předmětem výpočtu. Umožňují pouze vyčíslit indexy změny nákladů dopravce.

Jak je z textu uvedeného v předchozích kapitolách zřejmé, náklady vyjádřené v absolutních částkách nezahrnují ve více kategoriích veškeré náklady dopravce, tudíž nemohou být v žádném případě uvažovány jako náklady určující ceny na trhu. Z hlediska jejich absolutní výše jde pouze o náklady směrné či orientační.

Nejen z těchto důvodů, ale i z důvodů současné evropské a české legislativy nejsou tyto absolutní částky zveřejněny.