

DODATEK č. 3

**ke Smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné
drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les**

uzavřené níže uvedeného dne

mezi:

1. Plzeňský kraj

se sídlem: Škroupova 18, 306 13 Plzeň

IČO: 70890366

DIČ: CZ70890366

zastoupený: Ing. Pavlem Čížkem, náměstkem hejtmana pro oblast dopravy, na základě
zmocnění Rady Plzeňského kraje, usnesením č. 4650/24 ze dne 26.2.2024,

bankovní spojení: Raiffeisenbank a. s., pobočka Plzeň

číslo účtu: [REDACTED]

(dále jen „**Objednatel**“)

a

2. České dráhy, a.s.

se sídlem: Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1

IČO: 70994226

DIČ: CZ70994226

zastoupený: Mgr. Michal Krapinec, předseda představenstva, Ing. Jiří Jeřeta, člen
představenstva

zapsaný: pod sp. zn. B 8039 vedená u Městského soudu v Praze

bankovní spojení: Komerční banka Praha

číslo účtu: [REDACTED]

variabilní symbol: 3042024

(dále jen „**Dopravce**“)

(Objednatel a Dopravce dále společně označováni jen jako „**Smluvní strany**“ a jednotlivě
„**Smluvní strana**“)

*v souladu s ustanovením § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále také
jako „OZ“), nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách
v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č.
1107/70 a v souladu se zákonem č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících
a o změně dalších zákonů*

VZHLEDEM K TOMU, ŽE

- (A) Smluvní strany uzavřely dne 14. 3. 2023 Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les (dále jen „**Smlouva**“);
- (B) povinností Objednatele je zajistit dopravní obslužnost svého území – je tedy v evidentním zájmu Objednatele dopravní obslužnost zachovat a udržet pro zajištění bezproblémového chodu společnosti (např. doprava do zaměstnání, škol, k lékaři, na úřady apod.);
- (C) současné znění Smlouvy mj. stanoví:
- v čl. 6.1, že: *„Skutečná kompenzace bude Dopravci hrazena formou Záloh kompenzace dle odst. 6.2 a Doplatku kompenzace dle odst. 6.3 Smlouvy“;*
 - v čl. 6.2, že: *„Objednatel poskytne Dopravci měsíční Zálohu kompenzace ve výši stanovené pomocí přílohy č. 12 Finanční model, postupem definovaným v příloze č. 13 Výpočet kompenzace. Úhrada měsíční Zálohy kompenzace bude realizována do 28. dne každého kalendářního měsíce následujícího po měsíci, za který se záloha hradí (tj. např. záloha za leden je splatná do 28. února). Zálohy kompenzace za měsíc listopad a prosinec posledního roku Doby plnění se nehradí. Objednatel však není povinen vyplatit Dopravci poměrnou část měsíční Zálohy kompenzace poměrně k výši Neuplatnitelného dopravního výkonu, pokud Dopravce v rozporu se svými povinnostmi přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz na libovolném Spoji, a to až do pátého dne následujícího po dni, kdy Dopravce zjedná nápravu“;*
 - v čl. 6.3, že: *„Doplatek kompenzace probíhá jednou ročně zpětně za předchozí období platnosti Jízdního řádu a je splatný do 30 kalendářních dnů ode dne oznámení Objednatele o výši Doplatku kompenzace. Výši Doplatku Objednatel Dopravci oznámí v termínu do 2 měsíců od konce platnosti Jízdního řádu, nikoliv však dříve, než Dopravce Objednateli předloží veškeré doklady nezbytné pro výpočet Doplatku.“;*
- (D) Smluvní strany během plnění Smlouvy dospěly k závěru, že je pro ně nepraktické a administrativně zatěžující s ohledem na časový nesoulad měsíčního vykazování způsobu Skutečných tržeb (dle definice v příloze č. 14 Definice zkratk a pojmů), aby Záloha kompenzace, která dle stávajícího znění přílohy č. 14 Smlouvy – Definice zkratk a pojmů představuje rozdíl Objednávkové ceny a Skutečných tržeb, vyplácený v měsíčním ekvivalentu Dopravci, byla odvislá od Skutečných tržeb Dopravce na měsíční bázi;
- (E) se v návaznosti na právě uvedené jeví jako účelné upravit Smlouvu a její přílohy dle níže popsáního způsobu;

se Smluvní strany rozhodly uzavřít tento dodatek č. 3 ke Smlouvě (dále jen „**Dodatek**“):

1 PŘEDMĚT DODATKU

- 1.1 Předmětem tohoto Dodatku je úprava dílčích ustanovení Smlouvy a příloh Smlouvy (jmenovitě příloha č. 12 Finanční model, příloha č. 13 Výpočet kompenzace a příloha č. 14 Definice zkratk a pojmů) souvisejících s úpravou čl. 6 Smlouvy, který se týká úhrady zálohových plateb (Záloh kompenzace) hrazených Dopravci. Provedené úpravy slouží ke změně koncepce hrazení Záloh kompenzace, která byla dle dosavadní úpravy Smlouvy odvislá od Skutečných tržeb Dopravce vykazovaných každý měsíc.
- 1.2 V návaznosti na provedené úpravy se bude hrazení Záloh kompenzace řídit jednotnými pravidly bez nutnosti zohledňování Skutečných tržeb v každém měsíci v rámci úhrad Záloh v jednotlivých měsících. Skutečné tržby budou nově zohledňovány formou průměrných měsíčních Skutečných tržeb za uplynulé období, které začíná v červenci předchozího kalendářního roku a končí v červnu příslušného kalendářního roku, kdy v prosinci začíná nový dopravní rok. Pro první dva roky poskytování Plnění se použije odborný odhad Skutečných tržeb stanovený Objednatelem, a to s ohledem na skutečnost, že pro tyto roky Objednatel nedisponuje údaji o Skutečných tržbách za celé uplynulé období.
- 1.3 Vyúčtování Skutečné kompenzace se bude v návaznosti na provedené změny realizovat za období kalendářního roku.

2 ÚPRAVY DLE DODATKU

- 2.1 Smluvní strany se v návaznosti na výše řečené rozhodly upravit:
 - Přílohu č. 12 Smlouvy – Finanční model, a to způsobem uvedeným v příloze č. 1 Dodatku – Aktualizovaném Finančním modelu, kdy předmětem provedených změn jsou zejm. úpravy listu Záloha, listu Výkaz nákladů, listu Výkaz Aktiv, listu Skutečnost a listu Kompenzace, a dále odebrání listu Kalendářní rok;
 - Přílohu č. 13 Smlouvy – Výpočet kompenzace, a to způsobem uvedeným v příloze č. 2 Dodatku – Aktualizovaném Výpočtu kompenzace, kdy předmětem provedených změn jsou zejm. úpravy čl. 4.5 Záloha kompenzace a čl. 5 Skutečná kompenzace;
 - Přílohu č. 14 Smlouvy – Definice zkratk a pojmů, a to způsobem uvedeným v příloze č. 3 Dodatku – Aktualizované Definici zkratk a pojmů, kdy předmětem provedené změny je zejm. úprava definice „Zálohy kompenzace“ a „Jízdního řádu“;
 - čl. 6.3 Smlouvy, který se mění a nahrazuje tímto zněním:
 - *„Doplatek kompenzace probíhá jednou ročně zpětně za předchozí období kalendářního roku a je splatný do 30 dnů ode dne oznámení Objednatele o výši Doplatku kompenzace. Výši Doplatku Objednatel Dopravci oznámí v termínu do 2 měsíců od konce kalendářního*

roku nikoliv však dříve, než Dopravce Objednateli předloží veškeré doklady nezbytné pro výpočet Doplatku."

3 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- 3.1 Dodatek nabývá platnosti dnem jeho uzavření a účinnosti dnem uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů. Pro uveřejnění Dodatku v registru smluv se použijí obdobně ustanovení čl. 16.1 a násl. Smlouvy.
- 3.2 Doložka platnosti právního jednání dle § 23 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů: K uzavření tohoto Dodatku má Objednatel souhlas Rady Plzeňského kraje udělený usnesením č. 4650/24 ze dne 26.2.2024.
- 3.3 Pojmy použité v tomto Dodatku s velkými počátečními písmeny mají význam odpovídající jejich definicím ve Smlouvě.
- 3.4 Smluvní strany se dohodly počínaje dodatkem č. 3 Smlouvy na možnosti uzavírání dodatků ke Smlouvě také v elektronické formě, kdy se za platný dokument považuje rovněž dodatek podepsaný zaručeným elektronickým podpisem oběma Smluvními stranami a současně všemi oprávněnými osobami takový dodatek podepsat. Smluvní strany pro vyloučení pochybnosti stanovují, že všechny podpisy musí být v případě elektronicky podepsovaného dokumentu provedeny zaručeným elektronickým podpisem, kterým bude zajištěna pravost takto podepsaného dokumentu. Současně Smluvní strany vylučují možnost, aby jedna ze Smluvních stran podepsala dokument v listinné a druhá Smluvní strana v elektronické podobě. Skutečnost o formě uzavíraného dodatku bude v každém dokumentu taxativně slovně uvedena takto: „pouze elektronicky“. Technické zajištění přípravy Dodatku k elektronickému podpisu a následné uzavření elektronicky podepsaného dokumentu zajistí Objednatel."
- 3.5 Tento Dodatek je uzavírán Smluvními stranami pouze elektronicky a je vyhotoven v elektronické podobě s elektronickými podpisy obou Smluvních stran v souladu se zákonem č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů.

Přílohy:

- Příloha č. 1 – Aktualizovaná příloha č. 12 Smlouvy – Finanční model
- Příloha č. 2 – Aktualizovaná příloha č. 13 Smlouvy – Výpočet kompenzace
- Příloha č. 3 – Aktualizovaná příloha č. 14 Smlouvy – Definice zkratk a pojmů

Strany prohlašují, že si tento Dodatek přečetly, že s jeho obsahem souhlasí a na důkaz toho připojují své podpisy:

Za Objednatele:

Ing. Pavel Čížek
náměstek hejtmána
pro oblast dopravy

Za Dopravce:

Mgr. Michal Krapinec
předseda představenstva
Českých drah, a.s.

.....
(podepsáno elektronicky)

.....
(podepsáno elektronicky)
Za Dopravce:

Ing. Jiří Jeřeta
člen představenstva
Českých drah, a.s.

.....
(podepsáno elektronicky)

Výchozí finanční model		Jízdní řád												Celkem		Přířazení položek			
Cenová úroveň pro rok 2021 [tis.Kč]		2021/22	2022/23	2023/24	2024/25	2025/26	2026/27	2027/28	2028/29	2029/30	2030/31	2031/32	2032/33	Součet	Průměr	Kapacita	Výkon	Vozidlo	Fixní
1	Trakční energie a palivo		1,1	Motorová nafta															
			1,2	Jiné															
2	Netrakční energie a palivo																		
3	Přímý materiál																		
4	Opravy a údržba vozidel																		
5	Odpisy dlouhodobého majetku		5,1	Vozidla															
			5,2	Ostatní majetek															
6	Pronájem a leasing vozidel																		
7	Mzdové náklady		7,1	Vlakový personál															
			7,2	Ostatní zaměstnanci															
8	Sociální a zdravotní pojištění		8,1	Vlakový personál															
			8,2	Ostatní zaměstnanci															
9	Cestovné																		
10	Úhrada za použití dopravní cesty																		
11	Úhrada za použití ostatní infrastruktury																		
12	Ostatní přímé náklady		12,1	Finanční náklady															
			12,2	Ostatní															
13	Ostatní služby																		
14	Provozní režie																		
15	Správní režie																		
22	Čistý příjem																		
23	Výchozí cena [tis.Kč]	-	-	368 419	425 048	430 771	469 843	484 068	489 646	477 612	522 177	439 911	452 411	4 559 905	455 991	1 393 484	1 263 471	1 370 407	532 544
26	Výchozí dopravní výkon [tis.vlkm]	-	-	2 275	2 275	2 275	2 275	2 275	2 275	2 275	2 275	2 275	2 275	22 750	2 275	22 750	22 750	22 750	22 750
27	Výchozí jednotková cena [Kč/vlkm]	-	-	161,94	186,83	189,35	206,52	212,78	215,23	209,94	229,53	193,37	198,86	-	200,44	61,25	55,54	60,24	23,41

Příloha č. 13 – Výpočet kompenzace

VÝPOČET KOMPENZACE

Přílohou č. 12 Smlouvy je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Nabídkové ceny i následnému výpočtu Cen ze Smlouvy s vybraným Dopravcem (dále jen „Finanční model“). Údaje zadané Dopravcem do Finančního modelu slouží k uzavření Smlouvy, využity však jsou také k návazným výpočtům, zohledňujícím pro každý rok běhu Smlouvy:

- Indexaci Cenotvorných položek v průběhu Smlouvy;
- Doplnění Cenotvorných položek, které jsou předjíhány Smlouvou, avšak jejich výše není známa ke dni uzavření Smlouvy;
- Odchylku každoroční Objednávky od Výchozího dopravního výkonu, Výchozí přepravní kapacity či Výchozího počtu vlakových jednotek;
- Vyúčtování Skutečnosti vůči Objednavce za uplynulé období kalendářního roku.

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

1 FINANČNÍ MODEL

Finanční model je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Nabídkové ceny i následnému výpočtu Cen ze Smlouvy s vybraným Dopravcem, v závislosti na vývoji Cenotvorných položek, odchylce Objednávky od Výchozího dopravního výkonu či Výchozího počtu vlakových jednotek a konečném vyúčtování Skutečnosti vůči Objednavce.

Finanční model je vytvořen v prostředí MS Excel a skládá se ze vzájemně propojených listů. Umožňuje zadávání dat jak Objednatelem (oranžově vyznačené buňky), tak Dopravcem (žlutě vyznačené buňky). V různých fázích uzavírání či běhu Smlouvy mohou být různé části Finančního modelu uzamčeny k úpravám i v oblastech zadávání dat, aby se předešlo záměrnému či nechtěnému přepisu hodnot.

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

- Řádky definují **Cenotvorné položky** (v buňkách A3:D23)
- Sloupce definují jednotlivá období platnosti **Jízdního řádu** (v buňkách E2:P2)

Cena (v buňkách G24:P24) je počítána jako součet Cenotvorných položek příslušného období Jízdního řádu. Typy Cen se odlišují na jednotlivých listech.

Jednotková cena (v buňkách G26:P26) je počítána jako podíl Ceny (v buňkách G24:P24) a Dopravního výkonu (v buňkách G25:P25). Typy jednotkové ceny se odlišují na jednotlivých listech. Jednotkové ceny mají jen informativní charakter; do výpočtů vždy vstupují ceny vyjádřené absolutně.

Součet Cenotvorných položek (v buňkách Q3:Q23) vyjadřuje celkovou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

Průměr Cenotvorných položek (v buňkách R3:R23) vyjadřuje aritmeticky průměrnou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Přiřazení Cenotvorných položek (v buňkách S3:V23) vyjadřuje podíly, jakými je hodnota dané Cenotvorné položky závislá na kapacitě, dopravním výkonu a počtu vlakových jednotek, případně zda je daná Cenotvorná položka neměnná. Přiřazení Cenotvorných položek ovlivňuje výpočet Objednávkové ceny a Skutečné ceny.

- Přiřazení položek na Kapacitu (v buňkách S3:S23) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s požadovanou kapacitou spojů udávanou v místokilometrech; tj. při změně (zvýšení či snížení) požadované kapacity se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Výkon (v buňkách T3:T23) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s jízdou vlaku vyjádřenou Dopravním výkonem ve vlakokilometrech; tj. při změně (zvýšení či snížení) Dopravního výkonu se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Vozidlo (v buňkách U3:U23) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Počtem vlakových jednotek; tj. při změně (zvýšení či snížení) Počtu vlakových jednotek se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Fixní složku (v buňkách V3:V23) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka nezávislá na požadované kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek; tj. při jejich změně (zvýšení či snížení) zůstane v absolutní částce stejná.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les

Tabulka 1: Cenotvorné položky a období Jízdního řádu

Číslo Cenotvorné položky i	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Výše Cenotvorné položky $NV_{i,j}$, resp. $NA_{i,j}$, resp. $NO_{i,j}$				
				Období Jízdního řádu j				
				$j = 1$ 2021/22	...	$j = 3$ 2023/24	...	$j = 12$ 2032/33
$i = 1$	Trakční energie a palivo	$i = 1.1$	Motorová nafta					
		$i = 1.2$	Jiné					
$i = 2$	Netrakční energie a palivo							
$i = 3$	Přímý materiál							
$i = 4$	Opravy a údržba vozidel							
$i = 5$	Odpisy dlouhodobého majetku	$i = 5.1$	Vozidla					
		$i = 5.2$	Ostatní majetek					
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel							
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlakový personál					
		$i = 7.2$	Ostatní zaměstnanci					
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlakový personál					
		$i = 8.2$	Ostatní zaměstnanci					
$i = 9$	Cestovné							
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty							
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury							
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Finanční náklady					
		$i = 12.2$	Ostatní					
$i = 13$	Ostatní služby							
$i = 14$	Provozní režie							
$i = 15$	Správní režie							
$i = 22$	Čistý příjem							

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les

kde:

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

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

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

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les

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

Číslo Cenotvorné položky i	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Přřazení Cenotvorné položky P_i			
				$P_i^{Kapacita}$	P_i^{Vykon}	$P_i^{Vozidlo}$	P_i^{Fixni}
$i = 1$	Trakční energie a palivo	$i = 1.1$	Motorová nafta	%	%	%	%
		$i = 1.2$	Jiné	%	%	%	%
$i = 2$	Netrakční energie a palivo			%	%	%	%
$i = 3$	Přímý materiál			%	%	%	%
$i = 4$	Opravy a údržba vozidel			%	%	%	%
$i = 5$	Odpisy dlouhodobého majetku	$i = 5.1$	Vozidla	%	%	%	%
		$i = 5.2$	Ostatní majetek	%	%	%	%
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel			%	%	%	%
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlakový personál	%	%	%	%
		$i = 7.2$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%	%
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlakový personál	%	%	%	%
		$i = 8.2$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%	%
$i = 9$	Cestovné			%	%	%	%
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty			%	%	%	%
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury			%	%	%	%
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Finanční náklady	%	%	%	%
		$i = 12.2$	Ostatní	%	%	%	%
$i = 13$	Ostatní služby			%	%	%	%
$i = 14$	Provozní režie			%	%	%	%
$i = 15$	Správní režie			%	%	%	%
$i = 22$	Čistý příjem			%	%	%	%

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les

přičemž vždy platí, že:

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

kde:

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

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

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

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

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

1.1 Výchozí provozní předpoklady

Označení listu: Provoz výchozí

Provozní parametry Výchozího dopravního výkonu a Výchozí přepravní kapacity zadává Objednatel na úvod Finančního modelu. Dopravce pak na tomto listu zadává při podání nabídky údaj Výchozího počtu vlakových jednotek, kterým hodlá zajišťovat služby specifikované Objednatelem.

- Výchozí dopravní výkon [vlkm] (v buňkách B3:K3) vstupuje přímo do Výchozího finančního modelu (buňky G25:P25) a je udáván ve vlakokilometrech podle jízdy vlaků ve výchozím jízdním řádu
- Výchozí přepravní kapacita [mikm] (v buňkách B4:K4) stanovuje nejnižší možnou kapacitu jednotlivých spojů v místokilometrech požadovanou Objednatelem pro výchozí jízdní řád
- Výchozí počet vlakových jednotek [#] (v buňkách B5:K5) je počet vlakových jednotek, kterým Dopravce hodlá zajišťovat výchozí rozsah služeb, včetně vozidel záložních.

2 VÝCHOZÍ CENA

2.1 Výchozí finanční model

Označení listu: Model výchozí (MV)

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

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

- 5 Odpisy dlouhodobého majetku
- 6 Pronájem a leasing vozidel
- 15 Provozní režie
- 16 Správní režie

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

Dopravce ve Výchozím finančním modelu zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2021 [tis.Kč] na celou Dobu plnění do žlutě podbarvených buněk, a to v zaokrouhlení na tisíce.

Dopravce dále provede přiřazení zbývajících Cenotvorných položek [%] (buňky S3:U23) v položkách, které nestanovil Objednatel, opět do žlutě podbarvených buněk, v zaokrouhlení na celá procenta:

- 1 Trakční energie a palivo
- 2 Netrakční energie a palivo

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

- 3 Přímý materiál
- 4 Opravy a údržba vozidel
- 7 Mzdové náklady
- 8 Sociální a zdravotní pojištění
- 9 Cestovné
- 10 Úhrada za použití dopravní cesty
- 11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury
- 12 Ostatní přímé náklady
- 13 Ostatní služby
- 22 Zisk

Výstup v podobě Výchozí jednotkové ceny [Kč/vlkm] (dílní hodnoty v buňkách G26:P26, průměrná hodnota v buňce R26) je zároveň Nabídkovou cenou.

2.1.1 Výchozí cena

$$CV_j = \sum_{i=1}^{i=22} [NV_{i,j}]$$
$$= \sum_{i=1}^{i=22} [(NV_{i,j} \cdot P_i^{Kapacita}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Vykona}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Fixni})]$$

kde:

CV_j Výchozí cena pro období Jízdního řádu j

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

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

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

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

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

2.1.2 Výchozí jednotková cena

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

kde:

JCV_j Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu j

CV_j Výchozí cena pro období Jízdního řádu j

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

2.1.3 Nabídková cena

Nabídková cena je definována jako aritmetický průměr Výchozích jednotkových cen za Dobu plnění.

$$JCV = \frac{\sum_{j=3}^{j=12} [CV_j]}{\sum_{j=3}^{j=12} [DV_j]}$$

kde:

JCV Nabídková cena

CV_j Výchozí cena pro období Jízdního řádu j

DV_j Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu j

2.2 Výchozí model provozních aktiv

Označení listu: Aktiva výchozí

V souladu s vyhláškou č. 296/2010 Sb. vyplní Dopravce výchozí model provozních aktiv, kam zahrne dlouhodobý majetek nebo jeho poměrnou část, která je využívána pro konkrétní zajištění veřejné služby, jejíž rozsah plnění je vymezen Smlouvou.

Hodnota provozních aktiv se pro každé období stanoví ve výši zůstatkové (účetní) ceny, vykázané ke konci bezprostředně předcházejícího účetního období. Do sloupce S3:S11 pak Dopravce uvede, jakým procentem zůstatkové hodnoty příslušných aktiv v poměru Dopravního výkonu dle Smlouvy k celkovému rozsahu výkonů Dopravce je konkrétní majetek užíván v této Smlouvě.

Součinem zůstatkové hodnoty provozních aktiv a maximální dovolené míry výnosu na kapitál (7,5 %) je v buňkách G14:P14 vypočten maximální čistý příjem pro každý Dopravní rok. Tato hodnota je dále srovnávána s čistým příjmem zadaným Dopravcem ve Výchozím finančním modelu; pokud by čistý příjem byl vyšší než maximální čistý příjem v jakémkoliv Dopravním roku, musí dopravce hodnotu čistého příjmu ve Výchozím finančním modelu opravit tak, aby nedošlo k tzv. nadměrné kompenzaci.

2.3 Zaokrouhlený Výchozí finanční model

Označení listu: MV Zaokrouhlený

List má jen kontrolní funkci, aby do všech výpočtů Finančního modelu skutečně vstupovaly Dopravcem zaokrouhlené hodnoty, jak je požadováno v kapitole 2.1.

3 AKTUALIZOVANÁ CENA

3.1 Indexace Výchozího finančního modelu

Označení listu: Index

Na tomto listu jsou shromážděny hodnoty všech Indexů potřebných k valorizaci Výchozího finančního modelu během Doby plnění. Také jsou zde jednotlivé Indexy přiřazeny ke konkrétním Cenotvorným položkám.

Do oranžově vyznačených buněk (v oblasti E3:P23) zadává Objednatel hodnoty statistických ukazatelů (Indexů) přesně v hodnotě, jak byly získány z originálního zdroje, v souladu s definicí Indexů níže. Nejpozději ke dni 30. 6. totožného roku se začátkem dalšího období Jízdního řádu, pro který je připravována Objednávka, Objednatel zjistí hodnoty Indexů za předchozí rok a vyplní jimi příslušný sloupec období Jízdního řádu. Tím bude vytvořen podklad pro aktualizaci Výchozího finančního modelu na Cenovou úroveň roku počátku Jízdního řádu.

Pro podání Nabídek mohou být na tomto listu Objednatelem vyplněny výchozí údaje Indexů pro cenovou úroveň 2021 (v buňkách E3:E23) v období 2021/22, které slouží jako srovnávací hladina pro výpočet valorizace nadcházejících období. Období 2022/23 není prakticky využito ve výpočtech Finančního modelu, v tabulce je však uvedeno pro úplnost časové řady Indexů.

Objednatel rozhodl o přiřazení Indexů k Cenotvorným položkám podle názvu vedeného v příslušném řádku Cenotvorné položky (v buňkách Q3:Q23). Vybrané cenotvorné položky nebudou v Době plnění valorizovány pomocí Indexů (označeno „Bez indexace“ v buňkách Q3:Q23).

Název Indexu	Index spotřebitelských cen
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/isc_cr
Přesný popis	Indexy spotřebitelských cen – bazický index Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % Roční průměr Úhrn
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro rok (n-1)

Název Indexu	Průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/setreni-prumernych-cen-vybranych-vyrobku-pohonne-hmoty-a-topne-oleje-casove-rady
Přesný popis	Šetření průměrných cen vybraných výrobků - pohonné hmoty a topné oleje - časové řady Měřicí jednotka Kč/l Průměr z týdenních hodnot za kalendářní rok Motorová nafta
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro rok (n-1)

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

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

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

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

3.2 Doplněk Výchozího finančního modelu

Označení listu: Doplněk

Na tomto listu lze doplnit hodnoty, které v souladu se Smlouvou byly vyhrazeny jako položky očekávané, avšak nevyčísitelné v okamžiku uzavírání Smlouvy (tj. nezahrnutelné do Výchozího finančního modelu). Smlouva i Finanční model dokáží prostřednictvím listu Doplněk reagovat na následující případy:

- Změna Počtu vlakových jednotek
- Obdržení dotace na pořízení Vlakových jednotek nebo jejich vybavení
- Poplatek „Úhrada za použití dopravní cesty“ stanovený správcem dráhy
- Poplatek „Úhrady za použití ostatní infrastruktury“ stanovený správcem dráhy

Změna počtu vlakových jednotek proti Výchozímu počtu vlakových jednotek se může dotknout Vozidel ve vlastnictví Dopravce, Vozidel zajištěných na pronájem či leasing, případně i kombinace těchto možností. Změna se týká jak nárůstu celkového Počtu vlakových jednotek (s kladným znaménkem nákladů), tak i jejich poklesu (se záporným znaménkem nákladů).

- 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vozidla“ – pokud jsou Vozidla v majetku Dopravce, vloží se část jejich odpisů připadající na změnu Počtu vlakových jednotek do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění;

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les

- 6 „Pronájem a leasing vozidel“ – pokud jsou Vozidla zajištěna formou pronájmu či leasingu, vloží se změna nákladů na toto zajištění do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění.

Obdržení dotace na pořízení Vlakových jednotek nebo jejich vybavení se na listu Doplněk zohlední tak, že část jejich odpisů připadající na obdrženu dotaci se odečte z příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění, a to u Cenotvorné položky 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.1 „Vozidla“.

Poplatek „Úhrada za použití dopravní cesty“ se vypočte zvlášť pro každé nadcházející období Jízdního řádu, podle platného Prohlášení o dráze a se zohledněním Jízdního řádu pro Objednávku. Výpočet poplatku bude proveden před samotným uzavřením Objednávky. Výše poplatku tak vstoupí přímo do výpočtu Aktualizovaného finančního modelu a odtud následně i Objednávkové ceny bez potřeby dalších úprav. Případné odchylky Skutečnosti proti Objednávce už zpětně nemají vliv na výši položky „Úhrada za použití dopravní cesty“.

Obdobně u poplatku „Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ bude Objednatelem vypočtena výše úhrady dopředu pro každé období platnosti Jízdního řádu podle Objednávky, na základě podkladů pro výpočet zveřejněných správcem dráhy. Výpočet poplatku bude proveden před samotným uzavřením Objednávky.

Doplněk Výchozího finančního modelu již nepodléhá indexaci, tj. hodnota zadaná na listu Doplněk pro dané období Jízdního řádu se přebírá do Aktualizovaného finančního modelu bez dalších úprav.

3.3 Aktualizovaný finanční model

Označení listu: Model aktualizovaný (MA)

Aktualizovaný finanční model je vypočten za účelem aktualizace Výchozího finančního modelu. Tím se hodnoty Cenotvorných položek dostávají z jednotné cenové úrovně roku 2021 na Cenovou úroveň příslušného roku počátku období Jízdního řádu. Aktualizace je provedena prostřednictvím:

- Indexace Výchozího finančního modelu; a
- Doplněk Výchozího finančního modelu

Indexace Výchozího finančního modelu se do Aktualizovaného finančního modelu projeví tak, že Cenotvorná položka pro dané období Jízdního řádu z Výchozího finančního modelu je znásobena poměrem příslušného Indexu pro dané období Jízdního řádu a Indexu pro období 2021/22.

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

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

Aktualizovaná cena [tis.Kč] (v buňkách G24:P24) je pro každé období Jízdního řádu vztažena k Cenové úrovni počátku období platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

3.3.1 Aktualizovaná cena

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

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

kde:

CA_j	Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j
$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$NZ_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i doplněné do Výchozího finančního modelu dle pravidel Smlouvy (tj. v listech „Doplňek“) pro období Jízdního řádu j
$I_{i,j}$	Index Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu j
$I_{i,1}$	Index Cenotvorné položky i pro období Jízdního řádu $j = 1$ (tj. Jízdní řád 2021/22)
$P_i^{Kapacita}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s požadovanou kapacitou spojů
P_i^{Vykon}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na požadované kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

3.3.2 Aktualizovaná jednotková cena

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

kde:

JCA_j	Aktualizovaná jednotková cena pro období Jízdního řádu j
CA_j	Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu j
DV	Výchozí dopravní výkon

3.4 Aktualizovaný finanční model na Kapacitu

Označení listu: MA Kapacita

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Kapacitu. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Kapacitu [%] (v buňkách S3:S23 Výchozího finančního modelu).

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

3.5 Aktualizovaný finanční model na Výkon

Označení listu: MA Výkon

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Výkon. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Výkon [%] (v buňkách T3:T23 Výchozího finančního modelu).

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

3.6 Aktualizovaný finanční model na Vozidlo

Označení listu: MA Vozidlo

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Vozidlo. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Vozidlo [%] (v buňkách U3:U23 Výchozího finančního modelu).

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

3.7 Aktualizovaný finanční model Fixní

Označení listu: MA Fixní

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Fixní složku. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Fixní složku [%] (v buňkách V3:V23 Výchozího finančního modelu).

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

4 OBJEDNÁVKOVÁ CENA

4.1 Objednávka

Označení listu: Objednávka

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

Na počátku listu Objednávka jsou shrnuty výchozí provozní předpoklady (viz kapitolu 1.1).

Do tabulek Objednávky dopravního výkonu se vkládají hodnoty vlakokilometrů pro každé nadcházejí období platnosti Jízdního řádu, pro které je sestavována Objednávka. Toto období je rozděleno po kalendářních měsících, přičemž měsíc prosinec se zde objevuje dvakrát; poprvé za část měsíce náležející k začátku platnosti Jízdního řádu (tj. od prvního dne platnosti Jízdního řádu do konce kalendářního měsíce), podruhé za část měsíce náležející ke konci platnosti Jízdního řádu (tj. od začátku kalendářního měsíce do posledního dne platnosti Jízdního řádu). Objednaný dopravní výkon [vlkm] (v buňkách B22:K22) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objedávce zajištěn jednou či více vlakovými jednotkami spojenými do soupravy.

Následně se do tabulek Objednávky přepravní kapacity vkládají hodnoty místokilometrů pro každé nadcházejí období platnosti Jízdního řádu, rozdělené opět po kalendářních měsících. Objednaná přepravní kapacita [mikm] (v buňkách B41:K41) pak souhrnně představuje minimální požadovanou kapacitu spojů vedených dle Jízdního řádu v Objedávce.

Objednávka počtu vlakových jednotek se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do poslední tabulky na listu Objednávka (v buňkách B47:K47). Na každé období se zadává Objednaný počet vlakových jednotek, i pro případ, že je roven Výchozímu počtu vlakových jednotek.

4.2 Objednávkový finanční model

Označení listu: Model objednávkový (MO)

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

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

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

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

Pro následující Cenotvorné položky platí zvláštní postup výpočtu Objednávkové ceny, neboť dopady Objednávky do těchto položek byly již zohledněny v Aktualizovaném finančním modelu formou Doplnku a nejsou tudíž řešeny smluvním přepočtem dle Objednávky jako položky ostatní. Adekvátně tomu se u těchto položek odlišují i výpočtové vzorce v kapitole 4.2.1:

- „5.1 Odpisy dlouhodobého majetku – Vozidla“;
- „6 Pronájem a leasing vozidel“;
- „10 Úhrada za použití dopravní cesty“;
- „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“.

Objednávková cena [tis.Kč] je pro každé období Jízdního řádu vztažena k cenové úrovni počátku období platnosti Jízdního řádu, pro který byly spočteny.

4.2.1 Objednávková cena

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

přičemž:

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

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

$$NO_{i,j}^{Vykon} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_j}{DV} \quad \text{vyjma } i = 10, i = 11$$

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

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

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

kde:

CO_j Objednávková cena pro období Jízdního řádu j

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

$NO_{i,j}^{Kapacita}$ Výše Cenotvorné položky i proměnné s požadovanou přepravní kapacitou v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j

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

$NO_{i,j}^{Vozidlo}$ Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem vlakových jednotek v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu j

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu j
$P_i^{Kapacita}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s požadovanou kapacitou spojů
P_i^{Vykona}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na požadované kapacitě, Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek
MV	Výchozí přepravní kapacita
MO_j	Objednaná přepravní kapacita pro období Jízdního řádu j
DV	Výchozí dopravní výkon
DO_j	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j
VV	Výchozí počet vlakových jednotek
VO_j	Objednaný počet vlakových jednotek pro období Jízdního řádu j

4.2.2 Objednávková jednotková cena

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

kde:

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

4.3 Objednávkový finanční model na Kapacitu

Označení listu: MO Kapacita

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

4.4 Objednávkový finanční model na Výkon

Označení listu: MO Výkon

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko a Jihozápad – část Český les

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

4.5 Objednávkový finanční model na Vozidlo

Označení listu: MO Vozidlo

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

Kalkulace Cenotvorných položek v tomto listu:

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

4.6 Záloha kompenzace

Označení listu: Záloha

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

Na počátku listu Záloha je provedeno rozdělení Objednávkové ceny na měsíce. Vychází z Objednávkového finančního modelu. Objednávková cena je zde rozdělena poměrem Objednaného dopravního výkonu v daném měsíci vůči Objednanému dopravnímu výkonu za celé období Jízdního řádu.

Do následující tabulky v buňkách B21:C21 Objednatel zadává odhad podílu tržeb na výši Objednávkové ceny. Od třetího období dále už jsou namísto odhadu Objednatele využívány tržby za uplynulé období, konkrétně od července předchozího do června příslušného kalendářního roku.

Záloha kompenzace vyplácená Dopravci se pak spočítá jako rozdíl Objednávkové ceny a odhadu tržeb. Záloha je za daný měsíc vyplacena zpětně v termínech daných Smlouvou.

4.6.1 Záloha kompenzace

$$A_j = CO_j - TO_j$$

kde:

A_j Záloha kompenzace pro období Jízdního řádu j

CO_j Objednávková cena pro období Jízdního řádu j

TO_j Odhad tržeb pro období Jízdního řádu j

5 SKUTEČNÁ KOMPENZACE

5.1 Skutečnost

Označení listu: Skutečnost

Tento list slouží k zaznamenání a vyúčtování skutečně realizovaného Plnění proti Objedávce.
K vyúčtování se zde využívají hodnoty získané z Objednávkového finančního modelu, konkrétně:

- Objednávková jednotková cena [Kč/vlkm]
- Objednávková jednotková cena za Výkon [Kč/vlkm]
- Objednávková jednotková cena za Kapacitu [Kč/vlkm]
- Objednávková jednotková cena za Kapacitu [Kč/mikm]

Na tomto listu jsou připraveny čtyři tabulky pro zadání Skutečnosti dopravního výkonu, kde se zadávají rozdíly Skutečnosti proti Objedávce v detailu kalendářních měsíců pro následující situace:

1. Přidaný dopravní výkon [vlkm] – viz definici pojmů
2. Přidaná přepravní kapacita [mikm] – viz definici pojmů
3. Neuplatnitelný dopravní výkon [vlkm] – viz definici pojmů
4. Nerealizovaný dopravní výkon [vlkm] – viz definici pojmů

Souhrnné vyčíslení skutečnosti dopravního výkonu probíhá tímto způsobem:

1. Výše nákladů za Přidaný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Přidaného dopravního výkonu [vlkm] (v buňkách B23:K23) a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] (v buňkách B4:K4) pro příslušné období Jízdního řádu
2. Výše nákladů za Přidanou přepravní kapacitu výkon [tis.Kč] je součin Přidané přepravní kapacity [mikm] (v buňkách B40:K40) a Objednávkové jednotkové ceny za Kapacitu [Kč/mikm] (v buňkách B4:K4) pro příslušné období Jízdního řádu
3. Výše ušetřených nákladů za Neuplatnitelný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Neuplatnitelného dopravního výkonu [vlkm] (v buňkách B57:K57) a Objednávkové jednotkové ceny [Kč/vlkm] (v buňkách B3:K3) pro příslušné období Jízdního řádu
4. Výše ušetřených nákladů za Nerealizovaný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Nerealizovaného dopravního výkonu [vlkm] (v buňkách B74:K74) a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] (v buňkách B4:K4) pro příslušné období Jízdního řádu

V závěrečné části listu je provedeno souhrnné vyhodnocení Skutečného dopravního výkonu a Skutečné ceny, obojí v rozdělení na jednotlivé kalendářní měsíce.

5.1.1 Skutečná cena

$$CS_j = CO_j + DP_j \cdot JCO_j^{Vykona} + MP_j \cdot JCO_j^{Kapacita} - DU \cdot JCO_j - DR \cdot JCO_j^{Vykona}$$

přičemž:

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

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

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

kde:

CS_j	Skutečná cena pro období Jízdního řádu j
CO_j	Objednávková cena pro období Jízdního řádu j
JCO_j	Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu j
JCO_j^{Vykona}	Objednávková jednotková cena za Výkon pro období Jízdního řádu j
$JCO_j^{Kapacita}$	Objednávková jednotková cena za Kapacitu pro období Jízdního řádu j
DO_j	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu j
MO_j	Objednaná přepravní kapacita pro období Jízdního řádu j
DP_j	Přidaný dopravní výkon v období Jízdního řádu j
MP_j	Přidaná přepravní kapacita v období Jízdního řádu j
DU_j	Neuplatnitelný dopravní výkon v období Jízdního řádu j
DR_j	Nerealizovaný dopravní výkon v období Jízdního řádu j

5.2 Výkaz skutečných nákladů

Označení listu: Výkaz nákladů

Výkaz skutečných nákladů je sestavován Dopravcem vždy na základě vedeného účetnictví za příslušné účetní období (kalendářní rok). Způsob vykazování při sestavování výkazu skutečných nákladů je shodný se způsobem vykazování při sestavení Výchozího finančního modelu.

Výpočet celkových skutečných nákladů [tis.Kč] je zásadní pro posouzení čistého příjmu a případné zamezení tzv. nadměrné kompenzace (viz kapitolu 5.4).

5.3 Výkaz provozních aktiv

Označení listu: Výkaz aktiv

Výkaz provozních aktiv obsahuje totožné položky jako Výchozí model provozních aktiv, tedy skupiny dopravních prostředků a ostatního majetku tvořícího základ pro podnikání Dopravce v rámci naplňování Smlouvy. Členěn je však na kalendářní roky. Také zde se udává ve sloupci S3:S11 procento zůstatkové hodnoty příslušných aktiv v poměru Dopravního výkonu této Smlouvy k celkovému rozsahu výkonů, pro který je konkrétní majetek užíván.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

Součinem zůstatkové hodnoty provozních aktiv a maximální dovolené míry výnosu na kapitál (7,5 %) je v buňkách G14:P14 vypočten maximální čistý příjem pro každý kalendářní rok. Podle něj je pak posouzen Skutečný čistý příjem na listu Kompenzace a provedena případná korekce čistého příjmu, aby nedošlo k tzv. nadměrné kompenzaci (viz dále).

5.4 Skutečná kompenzace

Označení listu: Kompenzace

Tento list slouží k:

- provedení kontroly Skutečného čistého příjmu vůči maximálnímu a určení případné korekce čistého příjmu pro zamezení tzv. nadměrné kompenzace
- určení Skutečné kompenzace náležející Dopravci a její zohlednění vůči Zálohám kompenzace, které pak určí Doplatek kompenzace za kalendářní rok

Skutečná cena je spočtena v buňkách B19:L19 postupem uvedeným v kapitole 5.1.1 výše. Skutečné náklady jsou získány od Dopravce z Výkazu skutečných nákladů a rekapitulovány jsou v buňkách B20:L20.

Rozdílem Skutečné ceny a Skutečných nákladů je pak získán Skutečný čistý příjem. Ten je následně porovnán s Maximálním čistým příjmem odvozeným z Výkazu provozních aktiv.

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

Skutečná cena po případné korekci čistého příjmu, jejíž výsledná hodnota je uvedena v buňkách B27:L27, jí může vstoupit do výpočtu Skutečné kompenzace, neboť je u ní provedena kontrola tzv. nadměrné kompenzace. Skutečné tržby jsou uvedeny za kalendářní rok do buněk B28:L28.

Skutečná kompenzace je pak rozdílem Skutečné ceny po korekci čistého příjmu a Skutečných tržeb, přičemž se zohlední výše vyplacených Záloh a spočítá případný Doplatek kompenzace náležející Dopravci (vyjde-li Doplatek kompenzace s kladným znaménkem) nebo naopak přeplatek náležející Objednateli (vyjde-li Doplatek kompenzace se záporným znaménkem) postupem popsáním níže.

5.4.1 Kontrola čistého příjmu

Když:

$$CS_n - NS_n > ZM_n$$

pak:

$$ZK_n = CS_n - NS_n - ZM_n$$

jinak:

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

$$ZK_n = 0$$

kde:

CS_n Skutečná cena podle pravidel Smlouvy vypočtená pro kalendářní rok n

NS_n Skutečné náklady vykázané Dopravcem v účetnictví pro kalendářní rok n

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

ZK_n Korekce čistého příjmu pro kalendářní rok n

5.4.2 Skutečná kompenzace

$$KS_n = CS_n - ZK_n - TS_n = A_n + B_n$$

kde:

KS_n Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n náležející Dopravci

CS_n Skutečná cena pro kalendářní rok n

ZK_n Korekce čistého příjmu pro kalendářní rok n

TS_n Skutečné tržby pro kalendářní rok n

A_n Záloha kompenzace pro kalendářní rok n

B_n Doplatek kompenzace pro kalendářní rok n

5.4.3 Skutečná jednotková kompenzace

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

přičemž:

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

kde:

JKS_n Skutečná jednotková kompenzace pro kalendářní rok n

KS_n Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n náležející Dopravci

DS_n Skutečný dopravní výkon pro kalendářní rok n

DO_n Objednaný dopravní výkon pro kalendářní rok n

DP_n Přidaný dopravní výkon v kalendářním roku n

DU_n Neuplatnitelný dopravní výkon v kalendářním roku n

DR_n Nerealizovaný dopravní výkon v kalendářním roku n

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

Příloha č. 14 – Definice zkratk a pojmů

ZKRATKY A POJMY

1 ZKRATKY

ČSÚ	Český statistický úřad, případně jiný úřad, který nahradí kompetence ČSÚ
DPH	daň z přidané hodnoty
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
míkm	místokilometr
Nařízení	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, v platném znění
OZ	zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění
SŽ	Správa železnic, státní organizace
vlkm	vlakový kilometr
ZoD	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
ZoVS	zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění
ZZVZ	zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění

2 POJMY

Finanční model je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Nabídkové ceny i následnému výpočtu Kompenzace ze Smlouvy s vybraným Dopravcem, v závislosti na vývoji Cenotvorných položek, Skutečných tržeb, odchylce Objednávky od Výchozího dopravního výkonu, Výchozí přepravní kapacity či Výchozího počtu vlakových jednotek a konečném vyúčtování Skutečnosti vůči Objednavce. Finanční model se člení na období platnosti Jízdních řádů, ovšem vyúčtování Skutečné kompenzace probíhá za období kalendářních roků.

- **Výchozí finanční model** slouží k jednorázovému zadání Cenotvorných položek, které vstupují do výpočtu Ceny a podle kterých je spočtena Nabídková cena. Dopravce zde zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2021 na celou Dobu plnění. Po celé toto období je Výchozí finanční model založen na předpokladu Výchozího dopravního výkonu, Výchozí přepravní kapacity i Výchozího počtu vlakových jednotek. Dopravce dále ve Výchozím finančním modelu uvádí variabilitu Cenotvorných položek procentuálním podílem, neměnným po celé období Smlouvy.
- **Aktualizovaný finanční model** slouží ke každoroční valorizaci Výchozího finančního modelu podle vývoje Cenotvorných položek na trhu prostřednictvím Indexů. Dále umožňuje doplnění Cenotvorných položek, které jsou předjíhány Smlouvou, avšak jejich výše nebyla známa ke dni podání Nabídky nebo ji Objednatel vyloučil z Výchozího finančního modelu. Aktualizovaný finanční model zobrazuje Cenotvorné položky v cenové úrovni roku počátku platnosti Jízdního řádu, pro který je spočten, při uvažování výchozích parametrů po celé období Smlouvy.
- **Objednávkový finanční model** slouží ke každoročnímu přepočtení Aktualizovaného finančního modelu podle Objednávky. Předmětem Objednávky je stanovení Objednaného dopravního výkonu, Objednané přepravní kapacity a Objednaného počtu vlakových jednotek. Objednávkový finanční model zobrazuje Cenotvorné položky v cenové úrovni roku počátku

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

platnosti Jízdního řádu, pro který je spočten, při uvažování Objednaného dopravního výkonu a Objednaného počtu vlakových jednotek na totožný Jízdní řád.

Cenotvorné položky – struktura nákladů (řádky 1 až 15) a zisku (řádek 22) je v některých případech rozdělena do větší podrobnosti položek a je slovně definovaná v této Zadávací dokumentaci. Cenotvorné položky vycházejí z provozně a ekonomicky odůvodnitelného základu a rozvržení v čase.

- **1 Trakční energie a palivo**
 - **1.1 Motorová nafta** – spotřeba motorové nafty pro pohon a klimatizování Vozidla, vyjádřená v nákladech na pohonné hmoty
 - **1.2 Jiné** – náklady na jiné zdroje trakční energie a paliva, než je motorová nafta, např. aditiva AdBlue
- **2 Netrakční energie a palivo** – energie či palivo, které nejsou spotřebovány pro pohon a klimatizování Vozidel, jde např. o vytápění údržbářsko – opravárenského zázemí
- **3 Přímý materiál** – spotřeba materiálu ze skladu spojená především s provozem a běžnou údržbou Vozidel, spotřeba tiskopisů a materiálu pro tiskárny odbavovacích zařízení, spotřeba nápojů poskytnutých zaměstnancům, spotřeba drobného majetku, spotřeba nákladů na nákup zboží pro služby objednané ve Smlouvě
- **4 Opravy a údržba vozidel** – opravy vyšších stupňů Vozidel v souladu s údržbářsko-opravárenskými předpisy, zajišťovaná externě i vnitropodnikově, pravidelná kontrola Vozidel v předepsaných intervalech, neplánované opravy Vozidel po poškození či nehodě
- **5 Odpisy dlouhodobého majetku**
 - **5.1 Vozidla** – odpisy za Vozidla sloužící k Plnění Smlouvy při pořízení Vozidel do majetku Dopravce
 - **5.2 Ostatní majetek** – odpisy za majetek (budovy, stroje a zařízení, software) sloužící k Plnění Smlouvy, mimo Vozidla
- **6 Pronájem a leasing vozidel** – náklady na zajištění Vozidel sloužících k Plnění Smlouvy formou pronájmu či leasingu, když nedochází k pořízení Vozidel do majetku Dopravce
- **7 Mzdové náklady**
 - **7.1 Vlakový personál** – osobní mzdové náklady za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spojů (strojvedoucí, vlakvedoucí, průvodčí)
 - **7.2 Ostatní zaměstnanci** – osobní mzdové náklady za zaměstnance, kteří jsou do provozu Spojů zapojeni nepřímým způsobem (údržbáři, mechanici, strojmistři, pokladní, technicko-hospodářští pracovníci)
- **8 Sociální a zdravotní pojištění**
 - **8.1 Vlakový personál** – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spojů (strojvedoucí, vlakvedoucí, průvodčí)
 - **8.2 Ostatní zaměstnanci** – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří jsou do provozu Spojů zapojeni nepřímým způsobem (údržbáři, mechanici, strojmistři, pokladní, technicko-hospodářští pracovníci)
- **9 Cestovné** – cestovné vyplývající ze zákoníku práce a ve výši určené ze strany veřejné správy
- **10 Úhrada za použití dopravní cesty** – náklady za použití železniční dopravní cesty vč. poplatku za přidělení kapacity na dopravní cestě; jsou vypočteny na základě Objednávky a podmínek a cen uvedených v Prohlášení o dráze
- **11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury** – úhrada za Zařízení služeb dle Zákona o dráhách a příslušného Prohlášení o dráze (např. poplatek za přístup k čerpacím stanicím, poplatek za použití odstavných kolejí, poplatek za použití veřejně přístupných prostor ve stanicích); jsou vypočteny na základě Objednávky a podmínek a cen uvedených v Prohlášení o dráze, pokud taková úhrada bude zavedena

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

- **12 Ostatní přímé náklady** – náklady spojené s provozními zaměstnanci (příspěvky zaměstnavatele na penzijní připojištění, kapitálové pojištění, ošacení, závodní stravování), finanční náklady Vozidel (úroky), pojištění majetku, správní poplatky
- **13 Ostatní služby** – náklady na služby nezařazené do výše uvedených položek; jedná se např. o náklady na čištění, úklid a ostrahu Vozidel, nájemné za pokladny od správce železničních stanic, provize za prodej jízdních dokladů externím prodejcem, převoz peněz, platby za přechodné ubytování provozních zaměstnanců, telekomunikační služby, IT služby, marketingové služby, právní služby a posudky, ostraha objektů, náhradní autobusová doprava a další daňově uznatelné služby související se zajištěním plnění Smlouvy
- **14 Provozní režie** – režijní náklady provozního charakteru, nezávislé na výši Objednávky, spojené s poskytováním Plnění předmětné Smlouvy; jedná se např. o paušál za provoz odbavovacího systému či jiných zařízení Dopravce
- **15 Správní režie** – režijní náklady správního charakteru, nezávislé na výši Objednávky, spojené s řízením a správou Smlouvy
- **22 Čistý příjem** – zisk Dopravce z poskytování Plnění dle Smlouvy, který nesmí v žádném období platnosti Smlouvy přesáhnout maximální čistý příjem definovaný vyhl. č. 296/2010 Sb.

Cena znamená součet Cenotvorných položek pro příslušné období Jízdního řádu.

- **Výchozí cena** – součet Cenotvorných položek pro daný Jízdní řád, zadaný ve Výchozím finančním modelu. Udává se v tisících Kč a je pro všechna období Jízdního řádu vztažena k cenové úrovni roku 2021.
- **Výchozí jednotková cena** – Výchozí cena vztažená na jednotku Výchozího dopravního výkonu. Udává se v Kč/vlkm.
- **Výchozí jednotková cena po přepočtu** – Výchozí cena přepočtená pevně danými koeficienty u vybraných Cenotvorných položek, vztažená na jednotku Výchozího dopravního výkonu. Výchozí jednotková cena po přepočtu se používá výhradně za účelem výpočtu Nabídkové ceny. Udává se v Kč/vlkm.
- **Aktualizovaná cena** – součet Cenotvorných položek pro daný Jízdní řád, spočítaných v Aktualizovaném finančním modelu. Udává se v tisících Kč a je vždy vztažena k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.
- **Objednávková cena** – součet Cenotvorných položek pro daný Jízdní řád, spočítaných v Objednávkovém finančním modelu. Udává se v tisících Kč a je vždy vztažena k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.
- **Skutečná cena** – Objednávková cena upravená na základě Skutečnosti o finanční ekvivalent Neuplatnitelného dopravního výkonu, Nerealizovaného dopravního výkonu, Přidaného dopravního výkonu a Přidané přepravní kapacity dle pravidel Smlouvy. Udává se v tisících Kč a je vždy vztažena k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

Nabídková cena – aritmetický průměr Výchozích jednotkových cen za jednotlivá období Doby plnění dle Výchozího finančního modelu. Udává se v Kč/vlkm.

Skutečné tržby – skutečný výnos z poskytování Plnění náležející Dopravci, získaný zpětným vyúčtováním Skutečnosti, včetně provedeného zúčtování tržeb v rámci IDP. Do Skutečných tržeb náleží i veškeré dotace a další platby vztahující se k vydaným jízdenkám. Udávají se v tisících Kč a jsou vždy vztaženy k cenové úrovni počátku platnosti Jízdního řádu, pro který byly spočteny.

Skutečné náklady – výkaz skutečných nákladů sestavován Dopravcem vždy po ukončení příslušného období Jízdního řádu podle pravidel účetnictví. Cílem zjišťování skutečných nákladů je výpočet Skutečného čistého příjmu, který je nadále podroben kontrole tzv. nadměrné kompenzace. Skutečné

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

náklady se do Skutečné ceny nepromítají jinak než jako případná korekce čistého příjmu, pokud by jinak došlo k nadměrné kompenzaci. Vykazování Skutečných nákladů probíhá stejným způsobem jako pro Výchozí finanční model.

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

- **Výchozí čistý příjem** – hodnota čistého příjmu udávaná Dopravcem ex-ante ve Výchozím finančním modelu. Je dán rozdílem Výchozí ceny (řádek 23) a Výchozích nákladů (řádky 1 až 15). Platí pro něj, že v žádném z období nesmí přesáhnout Maximální čistý příjem vypočtený na základě Výchozího modelu provozních aktiv a maximální dovolené míra výnosu na kapitál.
- **Skutečný čistý příjem** – hodnota čistého příjmu získaná z účetnictví Dopravce ex-post ve vyúčtování Skutečné kompenzace. Je dán rozdílem Skutečné ceny a Skutečných nákladů. Platí pro něj, že v žádném z období nesmí přesáhnout Maximální čistý příjem vypočtený na základě Výkazu provozních aktiv a maximální dovolené míra výnosu na kapitál.
- **Maximální čistý příjem** – podíl hodnoty provozních aktiv pro období Jízdního řádu, aktuálně určený vyhl. č. 296/2010 Sb. na hodnotě 7,5 %. Při jeho překročení dochází k nepřipustné nadměrné kompenzaci. Maximální čistý příjem je počítán v různém kontextu: ex-ante pro Výchozí finanční model, ex-post pro vyúčtování Skutečné kompenzace, proto může v těchto milnících nabývat různých hodnot pro stejné období Jízdního řádu.
- **Korekce čistého příjmu** – snížení Skutečného čistého příjmu na úroveň Maximálního čistého příjmu, aby bylo zamezeno nadměrné kompenzaci. Probíhá pouze za podmínky, že Skutečný

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

Záloha kompenzace – rozdíl Objednávkové ceny a Skutečných tržeb, vyplácený v měsíčním ekvivalentu Dopravci jako záloha na Skutečnou kompenzaci, k jejímuž vyúčtování dochází po skončení období kalendářního roku. Pokud není k dispozici historie Skutečných tržeb, použije se odborný odhad Objednatele.

Doplatek kompenzace – rozdíl Skutečné kompenzace a Záloh kompenzace; Dopravci náleží, vyjde-li Doplatek kompenzace s kladným znaménkem, Objednateli náleží, vyjde-li Doplatek kompenzace se záporným znaménkem.

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

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

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

Linky – služby ve veřejné drážní osobní dopravě poskytované v rámci provozního celku ze Smlouvy.

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

Jízdní řád – plánovaný rozsah provozu na Linkách, součást grafikonu vlakové dopravy na dotčených tratích. Jízdní řád má počátek platnosti v prosinci daného roku a ukončení platnosti v prosinci následujícího roku, v termínech celostátní změny jízdních řádů; jeho délka tedy nemusí odpovídat kalendářnímu roku. Jízdní řád je dále definován zejm. § 40 a násl. ZoD.

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

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

Skutečnost – zpětné vyhodnocení provozu na Lince, které vystihuje nepředvídané změny Objednávky a Skutečné tržby. Vyhodnocení Skutečnosti se provádí s měsíční podrobností, na jeho základě je pak jednou ročně stanovena Skutečné kompenzace.

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

- **Výchozí dopravní výkon** – předpokládaný rozsah dopravních výkonů pro jednotlivá období platnosti Jízdního řádu. Jde o dopravní výkon, k němuž jsou vztaženy všechny Cenotvorné položky uvedené ve Výchozím finančním modelu a Aktualizovaném finančním modelu. Dle pravidel Smlouvy se může Objednaný dopravní výkon odlišovat od Výchozího dopravního výkonu již v prvním období platnosti Jízdního řádu.
- **Minimální dopravní výkon** – rozsah dopravního výkonu, pod který v každém období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy neklesne Objednaný dopravní výkon, činí 90 % Výchozího dopravního výkonu.
- **Maximální dopravní výkon** – rozsah dopravního výkonu, nad nějž se v každém období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy nezvýší Objednaný dopravní výkon, činí 150 % Výchozího dopravního výkonu. Ke zvýšení rozsahu dopravního výkonu může dojít zejména v důsledku zvýšení poptávky cestujících například v důsledku rozvoje nových sídelních lokalit či nových pracovních příležitostí, zvýšení atraktivity železniční dopravy nebo změn v oblasti tarifní politiky státu.
- **Objednaný dopravní výkon** – dopravní výkon, který je Dopravce povinen splnit dle Jízdního řádu pro příslušné období platnosti v souladu s Objednávkou vydanou dle Smlouvy. Zajištěný je jednou Vlakovou jednotkou, případně soupravou několika Vlakových jednotek.
- **Neuplatnitelný dopravní výkon** – dopravní výkon, který Dopravce provedl v rozporu s Jízdním řádem či neprovedl v důsledku porušení svých povinností dle této Smlouvy, jde zejm. o případy odřeknutí Spojů a zpoždění Spojů ve výši 60 minut a vyšším. Neuplatnitelným dopravním výkonem je také Spoj vyjetý z výchozí či jakékoliv další zastávky oproti Jízdnímu řádu s časovým předstihem. Za Neuplatnitelný dopravní výkon je dále považován dopravní výkon

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

nerealizovaný z důvodu stávky zaměstnanců Dopravce. Spoj lze uskutečnit i zajištěním náhradní dopravy při naplnění podmínek této Smlouvy. V takovém případě se pro účely výpočtu Ceny považuje Spoj za uskutečněný v rozsahu stejném, jako kdyby byl realizován bez zajištění náhradní dopravy.

- **Nerealizovaný dopravní výkon** – dopravní výkon, který je vázán na neodjetí Spoje (nebo jeho části), zajištěný náhradní dopravou v situaci, kdy Dopravce obdržel úhradu nákladů na zajištění náhradní dopravy od provozovatele dráhy (SŽ) či jiného subjektu než Objednatele. Zajistí-li Dopravce náhradní dopravu plně na své náklady, nejedná se o Nerealizovaný dopravní výkon, ale o plně realizovaný výkon dle Objednávky. Za Nerealizovaný dopravní výkon se dále pokládá i dopravní výkon, který je vázán na neodjetí Spoje (nebo jeho části) či zpoždění Spoje ve výši 60 minut a vyšším, způsobené okolnostmi dle § 2913 odst. 2 OZ.
- **Přidaný dopravní výkon** – dopravní výkon, který Dopravce provedl na pokyn Objednatele nad rámec Objednávky; typicky jde o přidání či změnu Spoje v Jízdním řádu během období platnosti, či o realizaci mimořádného Spoje. Pokud na pokyn Objednatele dochází naopak ke snížení dopravního výkonu, udává se zápornou hodnotou.

Přepravní kapacita – kapacita nabízená na jednotlivých Spojích, udávaná v místokilometrech, odvozená jako součin minimální požadované kapacity Vozidla na daném Spojí, jeho Dopravního výkonu dle Jízdního řádu a jeho četnosti během období Jízdního řádu.

- **Výchozí přepravní kapacita** – požadavek Objednatele na minimální kapacitu Spojů ve Výchozím jízdním řádu. Jde o přepravní kapacitu, k níž jsou vztaženy všechny Cenotvorné položky uvedené ve Výchozím finančním modelu a Aktualizovaném finančním modelu. Dle pravidel Smlouvy se může Objednaná přepravní kapacita odlišovat od Výchozího přepravní kapacity již v prvním období platnosti Jízdního řádu.
- **Minimální přepravní kapacita** – rozsah přepravní kapacity, pod který v každém období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy neklesne Objednaná přepravní kapacita, činí 90 % Výchozí přepravní kapacity.
- **Maximální přepravní kapacita** – rozsah přepravní kapacity, nad nějž se v každém období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy nezvýší Objednaná přepravní kapacita, činí 150 % Výchozí přepravní kapacity. Ke zvýšení rozsahu přepravní kapacity může dojít v důsledku navýšení dopravního výkonu nebo v reakci na zvýšení přepravní poptávky na konkrétních Spojích.
- **Objednaná přepravní kapacita** – požadavek Objednatele na kapacitu jednotlivých Spojů, který je Dopravce povinen splnit dle Jízdního řádu pro příslušné období platnosti v souladu s Objednávkou vydanou dle Smlouvy.
- **Přidaná přepravní kapacita** – přepravní kapacita, kterou Dopravce změnil na pokyn Objednatele nad rámec Objednávky; typicky jde o přidání Vlakové jednotky do soupravy či přímý důsledek změny Dopravního výkonu.

Vozidla – vozový park určený k Plnění předmětu Smlouvy definovaný v příloze č. 1 Smlouvy.

- **Částečně nízkopodlažní vozidlo** – vozidlo vhodné pro veřejnou drážní osobní dopravu, u něhož alespoň jedny dvoukřídlé dveře slouží pro nástup a výstup osob se sníženou schopností pohybu a orientace a k jejich přepravě, koncipované v souladu s rozhodnutím Evropské komise č. 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému. Předepsaná výška nízkopodlažní části je 550 – 600 mm nad TK.
- **Vlaková jednotka** – železniční osobní vozidlo nebo provozně nedělitelná souprava vozidel určených k Plnění předmětu Smlouvy, kterými bude zajišťována doprava na Linkách ve Spojích dle Jízdního řádu.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

Počet vlakových jednotek – celkový počet vlakových jednotek, potřebný k zajištění dopravy na Lince ve Spojích dle Jízdního řádu. Do Počtu vlakových jednotek se započítávají i záložní vlakové jednotky. Vlakové jednotky se dle Objednávky nebo na pokyn Objednatele mohou řadit do souprav.

- **Výchozí počet vlakových jednotek** – Dopravcem nabízený počet vlakových jednotek, kterým dokáže zajistit realizace výchozího dopravního výkonu při dodržení výchozí přepravní kapacity. Jde o počet vlakových jednotek, vůči kterému bude posuzována případná změna počtu vlakových jednotek v Objedávce.
- **Objednaný počet vlakových jednotek** – upravený počet vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace objednaného dopravního výkonu. Případné odlišnosti od výchozího počtu vlakových jednotek jsou zahrnuty do Objednávky.

Plnění – provoz veřejné drážní osobní dopravy v souladu s touto Smlouvou.

Doba plnění – poskytování plnění v období od celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2023 do dne předcházejícího termínu změny jízdních řádů v prosinci 2033, případně v posunutém období v souladu s odst. 16.3 a 16.4 této Smlouvy.

Dopravce – fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje služby v oblasti přepravy cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě, pokud má sídlo, místo podnikání či místo trvalého pobytu na území České republiky, nebo zahraniční dopravce, jenž splňuje ke dni podání nabídky podmínku usazení na území České republiky ve smyslu § 24 odst. 5 písm. a) ZoD s ohledem na to, že veřejné služby v drážní dopravě, které jsou předmětem Nabídkového řízení, nepředstavují přeshraniční osobní drážní dopravu. Z pohledu ZZVZ je dopravce dodavatelem či účastníkem Nabídkového řízení.

Smlouva – Smlouva o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě (příloha č. 1 ZD), uzavřená na mezi Objednatelem a Dopravcem.

Integrovaná doprava Plzeňska (dále i IDP) – systém integrovaných veřejných služeb provozovaný na území Plzeňského kraje, příp. v územních přesazích do sousedních krajů.

Podmínky IDP - Závazné podmínky provozu v IDP (příloha č. 6 Smlouvy)

Organizátor – obchodní společnost POVED s. r. o., se sídlem Nerudova 25, Plzeň, IČO 290 99 846. Organizátor na základě stanoveného předmětu podnikání zastupuje Objednatele ve všech záležitostech dále specifikovaných Smlouvou, a to v plném, touto Smlouvou specifikovaném rozsahu.

Milník – bod (zastávka/stanice/přestupní uzel), ve kterém je pravidelně sledován a vyhodnocován rozdíl mezi požadovaným (dle jízdních řádů) a skutečným časem odjezdu/příjezdu vozidla. Jedná se hlavně o výchozí, cílové a přípojné železniční stanice. Milník je zároveň místem pro sledování přípojových vazeb, zejména mezi spoji, které jsou předmětem této Smlouvy, a dále od vlaků/na vlaky dálkové dopravy a regionální dopravy ostatních dopravců ve styčných železničních stanicích a od spojů/na spoje veřejné linkové dopravy ve stanovených přestupních uzlech.

Clearingové (zúčtovací) centrum – Objednatelem určený účtovatel tržeb IDP.

Bankovní záruka – neodvolatelná a nepodmíněná bankovní záruka za řádné plnění povinností Dopravce dle této Smlouvy. Podrobné informace o bankovní záruce jsou v odstavcích 4.1 a 4.2.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě
v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě na celky Plzeňsko
a Jihozápad – část Český les

Plzeňská karta – bezkontaktní čipová karta sloužící jako nosič jízdního dokladu, resp. elektronické peněženky, splňující obsahově náležitosti Přepravního řádu (vyhlášky č. 175/2000 Sb.). Platnost je stanovena časovým obdobím a tarifními zónami, pro které je aktivována. Pro účely této Smlouvy je za Plzeňskou kartu považována také jakákoli jiná karta, která je nosičem jízdního dokladu IDP. Plzeňská karta může být integrována do jiného nosiče, než je plastová forma karty.