Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

1. Zaměstnanci dopravce

Dopravce zajistí, že všichni zaměstnanci Dopravce působící na spojích provozovaných při plnění této Smlouvy, zejména strojvedoucí, vlakvedoucí, průvodčí, pracovníci ve výdejně jízdenek či v informační kanceláři budou při odbavování, během přepravy cestujících na těchto spojích a při další komunikaci s cestující veřejností oblečeni do stejnokroje dle následujících požadavků (jedná se výhradně o výstrojové součásti označené neodstranitelným logem společnosti, které jsou určeny výhradně k nošení při plnění pracovních povinností):

- Kalhoty (popř. sukně) letní/zimní – dlouhé
- Košile krátký/dlouhý rukáv (v případě strojvedoucích možné triko s límečkem)
- Vázanka nebo šátek (není povinné u strojvedoucích)
- Spona na kravatu (není povinné u strojvedoucích)

Stejnokroj bude nošen na všech spojích během plnění předmětu této Smlouvy. Každý zaměstnanec nastupuje do práce ve služebním stejnokroji a po celou dobu přepravního výkonu dbá o svůj zevnějšek.

2. Informační kancelář a zajištění prodeje jízdenek a prostorů pro cestující

Informační kancelář

Dopravce zajistí v souladu se Smlouvou otevření a provoz informační kanceláře Dopravce ve vhodných prostorách pro prezenční navštěvování cestujícími/zákazníky (tj. ideálně v přízemních nebo bezbariérově přístupných prostorách). Dopravce je povinen zřídit nejméně jednu informační kancelář v centru Plzně a je v této souvislosti povinen vyvinout maximální úsilí k zajištění prostor informační kanceláře v pěší docházce do 400 m od žst. Plzeň hl. n. Objednatel klade důraz na zajištění dobré dostupnosti a dobrého označení informační kanceláře pro cestující.
Dopravce zajistí, že informační kancelář:

- bude otevřena nejméně každý pracovní den od 7:30 hod. do 18:00. hod. od pondělí do čtvrtka a od 7:30 hod. do 16:00 hod. v pátek s přestávkou max. 30 minut,
- služby v ní bude poskytovat zaměstnanec k tomu vyškolený s důrazem na vstřícný přístup k cestujícím/zákazníkům.

Kontaktní místa IDP/IDSK a prostory pro cestující

Kontaktní místa IDP/IDSK budou zajištěna ve vybraných železničních zastávkách a stanicích. Základním účelem kontaktního místa IDP/IDSK je zajištění prodeje jízdních dokladů (jedná se o prodejní místa dopravce) a informování cestujících.

- Beroun
  Kontaktní místo IDSK, otevřeno po celou dobu provozu vlaků
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDSK. K dispozici bude sociální zařízení pro cestující.

Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

Pokud neexistuje jiný veřejný přístup na nástupiště než přes vestibul nádražní budovy, musí být zpřístupněn vestibul tak, aby byl zajištěn včasný a plynulý příchod cestujících ke všem vlakům a plynulý odchod cestujících od všech vlaků.

- Zdice
  Kontaktní místo IDSK, otevřeno v pracovní dny i víkendy po dobu ranní přepravní špičky, přepravního sedla a části odpolední přepravní špičky (cca 10–12 hodin denně)
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDSK. K dispozici bude sociální zařízení pro cestující.

- Hořovice
  Kontaktní místo IDSK, otevřeno v pracovní dny i víkendy po dobu ranní přepravní špičky, přepravního sedla a odpolední přepravní špičky (cca 15 hodin denně)
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDSK. K dispozici bude sociální zařízení pro cestující.

- Holoubkov
  Kontaktní místo IDP, , minimální otevírací doba pondělí – pátek 5:40 – 19:10; sobota – neděle 6:40 – 19:10. K dispozici bude sociální zařízení pro cestující.
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDP.

- Rokycany
  Kontaktní místo IDP, minimální otevírací doba denně 4:40 – 22:40.
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny nebo vestibulu minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDP. K dispozici bude sociální zařízení pro cestující a úschovna zavazadel (provoz úschovny může být zajištěn ve spolupráci s jiným dopravcem či subjektem).

- Plzeň hl.n.
  Kontaktní místo IDP, minimální otevírací doba denně 4:40 – 23:00.
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny a vestibulu minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDP. Pokud neexistuje jiný veřejný přístup na nástupiště než přes vestibul nádražní budovy, musí být zpřístupněn vestibul tak, aby byl zajištěn včasný a plynulý příchod cestujících ke všem vlaků a plynulý odchod cestujících od všech vlaků.
  K dispozici bude sociální zařízení pro cestující a úschovna zavazadel (provoz úschovny může být zajištěn ve spolupráci s jiným dopravcem či subjektem).

Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

- Plzeň zastávka
  Kontaktní místo IDP, minimální otevírací doba pondělí – pátek 8:00 – 18:00, sobota 8:00 – 14:00, neděle 12:00 – 18:00.
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny nebo vestibulu minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDP. K dispozici bude sociální zařízení pro cestující.

- Dobřany
  Kontaktní místo IDP, minimální otevírací doba pondělí – pátek 4:50 – 19:10, sobota 6:45 – 17:10, neděle 6:45 – 19:10.
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny nebo vestibulu minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDP. K dispozici bude sociální zařízení pro cestující.

- Přeštice
  Kontaktní místo IDP, minimální otevírací doba pondělí – pátek 5:00 – 19:10, sobota 6:30 – 17:10, neděle 7:30 – 19:10.
  Dopravce ve stanici zajistí přístup do vytápěné čekárny nebo vestibulu minimálně po otevírací dobu kontaktního místa IDP. K dispozici bude sociální zařízení pro cestující.

Alternativní možnosti prodeje jízdenek
Dopravce zajistí kromě výše uvedených možností koupě jízdních dokladů též možnost jejich koupě v e-shopu přes internet.

Informační služby
Informační služby musí zahrnovat bezplatné informování o spojení v rozsahu veřejné dopravy v České republice (autobusové, železniční, případně jiné) dle informací zveřejněných na http://jizdnirady.idnes.cz/ nebo na jiném, Objednatelem určeném obecném informačně-dopravním webu. Vytištění vyhledaného spojení, nebo tisk jízdních řádů cestujícím může Dopravce zpoplatnit max. částkou 3 Kč za jednu stranu A4.

Jak informační kancelář, tak kontaktní místa IDP/IDSK musí zajistit služby spojené s vydáváním Plzeňské karty dle přílohy 9 této Smlouvy a jejím dobíjením. Informační kancelář Dopravce bude vybavena platebním terminálem pro debetní a kreditní platební karty obvyklých společností (např. Visa, Mastercard) tak, aby umožňovala cestujícím zakoupení předplatného jízdného IDP všech druhů také prostřednictvím těchto platebních karet. Informační kancelář může soustředit více služeb souvisejících s informovaností cestujících a prodejem produktů Dopravce.

Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

3. Poskytování informací telefonicky a dálkovým přístupem

Dopravce je povinen zřídit za účelem poskytování přepravních informací telefonní informační linky s alespoň jedním číslem celostátní pevné sítě a alespoň jedním číslem mobilní sítě GSM. Dopravce je povinen zajistit, že telefonní informační linky budou v provozu každý den Doby plnění po celou dobu provozu Dopravce (tedy vždy od doby vyjetí prvního spoje do doby ukončení jízdy posledního spoje daného dne), leda by k přerušení jejich provozu došlo z důvodů, které dopravce nemohl ovlivnit.
S ohledem na provoz v rámci dispečinku IDP je Dopravce povinen zabezpečit spojení s jednotlivými vozidly a získávat informace o aktuální poloze vozidla také prostřednictvím tohoto dispečinku.
Dopravce je povinen zřídit webové stránky pro informování cestujících o všech skutečnostech souvisejících s provozováním dopravy dle této Smlouvy. Dopravce je povinen ve vlacích informovat cestující o internetové adrese této webové stránky.
Dopravce je povinen zřídit elektronickou adresu pro e-mailové informování cestujících, která bude fungovat s reakční dobou max. 18 hodin. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že reakční doba platí pro dotazy ke spojení, tarifům a službám Dopravce, nikoli pro vyřizování stížností, reklamací a jiných dotazů. Dopravce je povinen zajistit, že operátoři telefonních informačních linek i obsluha elektronické adresy budou schopni poskytovat detailní informace o přepravních službách Dopravce, zejména informace o jízdních řádech, tarifech a přepravních podmínkách. Ve vztahu k těmto informačním médiím se neuplatní povinnost Dopravce informovat cestující v rozsahu odpovídajícím celé ČR a spojení dle webu http://jizdnirady.idnes.cz/.
Dopravce má povinnost umístit na své webové stránky odkaz na webové stránky společnosti POVED s. r. o., kde jsou zveřejňovány aktuální informace o IDP a veřejné dopravě v kraji (www.poved.cz).

4. Dispečerské řízení provozu Dopravce

Dopravce zabezpečí vlastní dispečerské řízení provozu se spojením na všechny vlaky nasazené v provozu při plnění této Smlouvy, které musí umožňovat:

- nepřetržitý provoz,
- komunikaci s dispečinkem SŽDC, předávání informací o počtu přestupujících cestujících a zajištění přestupních vazeb v železniční dopravě,
- operativní zajišťování NAD,
- řešení mimořádných událostí a situací v dopravě,
- kontrolu a operativní řízení, a to i v terénu,
- komunikaci s dispečinkem IDP, předávání informací o počtu přestupujících cestujících, zajištění přestupních vazeb

Příloha č. 8 Služby související s provozováním veřejných služeb v přepravě cestujících

Umístění informačních materiálů

Ve vozidle musí být umístěna mapa tarifních zón, a to minimálně té části systému IDP a IDSK, v níž se vozidlo pohybuje.

Každé vozidlo musí být vybaveno plochou – vitrínou pro potřeby Objednatele pro umístění informací o dopravním systému, v němž je vozidlo nasazeno, a to v souladu s požadavky přílohy č. 1 Smlouvy. Vozidlo musí být dále vybaveno schránkami pro informační materiály. Tyto informace a informační materiály se umisťují poblíže nástupních a výstupních prostor tak, aby byly cestujícímu snadno přístupné a zároveň nebyly příčinou pomalejšího nástupu a výstupu cestujících.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

DEFINICE POJMŮ

Objednatel	Plzeňský kraj
Organizátor	POVED s.r.o.
IJD	integrovaný jízdní doklad – předplatné jízdné IDP
Karta, PK	Plzeňská karta
BČK	bezkontaktní čipová karta
EP	elektronická peněženka
IDP	Integrovaná doprava Plzeňska
PMDP	Plzeňské městské dopravní podniky, a. s.
MAP karta	multiaplikační karta, karta typu Mifare DESFIRE
ISC	informační systém vozidel
SSIS	SQL Server Integration Services, je součástí databázového serveru softwaru Microsoft SQL, kterou lze použít k provedení široké škály migrace dat.

1. PLZEŇSKÁ KARTA

1.1. Odbavování elektronickým odbavovacím systémem

Odbavovacím systémem železničních vozidel se rozumí všechna elektronická zařízení, která zajišťují odbavení cestujících a dále popsané funkce:

a) odbavovací systém zajistí odbavení cestujících dle tarifu Plzeňského kraje v hotovosti, z bezkontaktní bankovní karty nebo z elektronické peněženky Karty,
b) odbavovací systém zajistí kontrolu platnosti jízdního dokladu cestujících jedoucích na IJD aktivovaný na Kartě.
c) odbavovací systém umožní export dat do souborů formátů *.csv, *.xls nebo *.txt, s tím, že v databázi musí být uchována data pro každou provedenou transakci,
d) odbavovací systém umožní export všech předepsaných dat do clearingu (předplatné jízdné IDP a elektronické peníze) a do systému Plzeňského kraje[1].

Dopravce je povinen zajistit takový systém odbavení, aby umožnil cestujícímu zakoupení jízdenky před nástupem do vozidla, nebo přímo ve vozidle po celých 24 hodin.

Všechny transakce provedené na odbavovacím zařízení (přenosném i pevném) budou zaznamenány do jeho paměti a následně vyčteny do backoffice systému pro správu odbavovacích zařízení (dále jako backoffice OZ). Z backoffice OZ budou transakce předávány (dále uvedeným způsobem zástupci POVED) v podobě souborů tzv. sestav. Sestavou se rozumí soubor obsahující všechny transakce za definované období (zpravidla kalendářní měsíc). Sestavy budou předávány ve formátu CSV s položkami oddělenými středníkem. Hodnoty v jednotlivých buňkách sestavy nesmí být uvnitř oddělované rovněž středníkem, musí být oddělovány čárkou. Pořadí sloupců v sestavě je pevné a nelze jej měnit. První řádek sestavy bude obsahovat vždy názvy sloupců, dle níže uvedené specifikace. Sestavy budou obsahovat následující údaje transakcí:

Název sloupce v sestavě	Popis	Formát
Pořadové číslo transakce v souboru	Celé číslo určující pořadí transakce v celém souboru. Pro každý řádek je číslo unikátní.	Celé číslo

[1] Systém, který bude evidovat všechny vydané jízdenky a další náležitosti dle požadavku Objednatele. Fungování systému bude popsáno v průběhu roku 2018.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

Název sloupce v sestavě	Popis	Formát
ID transakce	Celé číslo unikátní v celé sestavě (může k sobě vázat transakce, které k sobě logicky patří). Každému cestujícímu bude přiděleno právě jedno číslo jízdenky (resp. dokladu vydávaného odbavovacím strojkem dopravce). I když bude cestující odbaven v části cesty na jednotlivé jízdné a v části cesty na IJD a tato transakce bude rozdělena na více řádků, bude této transakci přiděleno jedno ID. Pokud nebude na straně systému dopravce takové spojení transakcí možné, je povinný údaj „Navazuje na transakci“.	Celé číslo
Typ transakce	Kód dle číselníku udávající, zda jde o jízdu na jednotlivé jízdné nebo na kupon, nebo storno, dobití elektronické peněženky, prodloužení kuponu apod. **Kód musí odpovídat číselníku POVED.**	Kód dle číselníku POVED
Navazuje na transakci	ID transakce, na kterou tato transakce navazuje. Konkrétně to znamená, že pro transakci, u které je toto pole vyplněné, se nebude počet osob počítat. Hodnota bude uvedena pouze v případě, že transakce k sobě nejsou vázány stejnou hodnotou ID transakce.	ID transakce, k níž se řádek váže
Datum vytvoření transakce	Datum vydání jízdenky nebo kontroly platnosti dokladu (kuponu)	d.m.rrrr
Čas vytvoření transakce	Čas vydání jízdenky nebo kontroly platnosti dokladu (kuponu)	h.m.s
Číslo vlaku	Celé číslo podle číselníku linek JDF	Celé číslo
Druh tarifu	Kód dle číselníku udávající tarifní kategorii cestujícího a jízdního dokladu. **Kód musí odpovídat číselníku POVED.** V číselníku tarifů bude uvedený typ dokladu (jízdenka, kupon).	Kód dle číselníku POVED
Druh tarifního systému	Informace, zda se jedná o systém Plzeňského kraje či o systém dopravce.	
Číslo lístku	Logické číslo lístku dle dopravce, resp. rozumí se číslo lístku, které se může v rámci sestavy opakovat.	Celé číslo
ID nástupní zastávky	Jedná se o ID zastávky dle KANGO OD které platí jízdní doklad. V případě více dokladů na jedno odbavení cestujícího, musí nástupní a výstupní zastávky v transakcích na sebe navazovat ve směru jízdy.	Celé číslo
Zóna nástupní zastávky	Celé číslo **podle číselníku KANGO**. V případě hraničních zastávek je nutné uvést zónu ve směru jízdy spoje.	Celé číslo
ID výstupní zastávky	Jedná se o ID zastávky dle KANGO DO které platí jízdní doklad. V případě více dokladů na jedno odbavení cestujícího, musí nástupní a výstupní zastávky v transakcích na sebe navazovat ve směru jízdy.	Celé číslo
Zóna výstupu	Celé číslo **podle číselníku KANGO**. V případě hraničních zastávek je nutné uvést zónu ve směru jízdy spoje.	Celé číslo
Vzdálenost mezi nástupní a výstupní zastávkou	Vzdálenost mezi nástupní a výstupní zastávkou dle KANGO nebo vzdálenost úseku, kterou jel cestující na příslušný doklad	Číslo, 2 desetinná místa oddělená čárkou
Cena s DPH	Cena jízdenky s DPH dle ceníku.	Číslo, 2 desetinná místa oddělená čárkou

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

Název sloupce v sestavě	Popis	Formát
Cena bez DPH	Cena jízdenky bez DPH dle ceníku.	Číslo, 2 desetinná místa oddělená čárkou
DPH	Výše DPH k ceně jízdenky	Číslo, 2 desetinná místa oddělená čárkou
Kód měny	Rozlišení měny, v níž byla jízdenka uhrazena. V případě EP se počítá CZK.	CZK nebo EUR
Druh platby	Kód dle číselníku udávající způsob úhrady. **Kód musí odpovídat číselníku POVED.**	Kód dle číselníku POVED
Vklad na EP	Částka nabitá na elektronickou peněženku (ID karty) cestujícího.	Číslo, 2 desetinná místa oddělená čárkou
Druh vkladu	Kód dle číselníku udávající způsob úhrady vkladu. **Kód musí odpovídat číselníku POVED.**	Kód dle číselníku POVED
ID karty	Číslo čipu čipové karty, která byla předmětem odbavení.	Hexadecimální kód čipu karty
Počet osob	Počet cestujících. V případě multi-lístku uvést počet osob, které byly na jeden lístek odbaveny.	Celé číslo
Identifikace odbavovacího zařízení		Celé číslo
Číslo odpočtu		Celé číslo
Identifikace výrobce zařízení		Kód dle číselníku POVED
Identifikace dopravce		Kód dle číselníku POVED

1.1.1. Přenosné odbavovací zařízení

Přenosné odbavovací zařízení obsluhuje vlakvedoucí, průvodčí, strojvůdce, popř. jiná, dopravcem určená osoba. Přenosné odbavovací zařízení slouží:

a) ke kontrole platnosti jízdních dokladů cestujících jedoucích na IJD,
b) ke kontrole platnosti jízdenek přestupního jednotlivého jízdného v tarifu Plzeňského kraje vydaného jiným dopravcem,
c) odbavení cestujících na jednotlivé přestupní jízdné,
d) zařízení musí umožnit platbu jízdného v hotovosti, z EP Karty a z bezkontaktní bankovní karty.

Zařízení musí:

- být vybaveno tiskárnou jízdenek a čtečkou BČK včetně potřebného SAM modulu.
- být vybaveno čtečkou 2D kódů (a to ve standardu QR a Aztec).
- musí umožnit tisk 2D kódů (a to ve standardu QR a Aztec).

1.1.2. Pevné odbavovací zařízení

Pevné odbavovací zařízení obsluhuje zaměstnanec informační kanceláře dopravce nebo zaměstnanec kontaktního místa IDS. Pevné odbavovací zařízení slouží:

a) k vydání jednotlivé přestupní jízdenky Plzeňského kraje nebo jiné jízdenky dle pokynu objednatele či jiné jízdenky dle tarifu dopravce, pokud došlo k uzavření zvláštní smlouvy mezi objednatelem a dopravcem v souladu s odst. 11.3 Smlouvy.
b) zařízení musí umožnit prodej předplatného jízdného IDP a dobíjení elektronické hotovosti na Kartu

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

c) zařízení musí umožnit platbu jízdného v hotovosti, z EP Karty nebo z bezkontaktní bankovní karty.

Zařízení musí:

- být vybaveno tiskárnou jízdenek a čtečkou BČK včetně potřebného SAM modulu.
- být vybaveno čtečkou 2D kódů (a to ve standardu QR a Aztec).
- musí umožnit tisk 2D kódů (a to ve standardu QR a Aztec).

1.1.3. Elektronické jízdné

Dopravce zajišťuje možnost nákupu jízdného dle svého tarifu přes internet, SMS nebo jinak. Toto se týká pouze jízdného dopravce, které je schváleno objednatelem v souladu s odst. 11.3 Smlouvy.

1.2. Clearing dat dopravců IDP

Clearing Plzeňské karty je prováděn clearingovým systémem Cards Exchange. Aktivace, deaktivace, reset vozidlového odbavovacího systému se provádí manuálně pracovníkem Dopravce na webu Card Exchange.

1.2.1. Vyčítání dat

Dopravce je povinen vyčítat data ze všech typů odbavovacích zařízení nejméně jedenkrát za den. Přenos dat do backoffice Dopravce ze všech odbavovacích zařízení může být prováděn technologií GPRS, popř. jiným způsobem. Data spojená s akceptací EP PK nebo s prodejem IJD budou předepsaným způsobem odesílána do zúčtovacího (clearingového) centra.
Dopravce je povinen pravidelně ve stanovených časových intervalech (po obdržení aktualizace) aktualizovat blacklist PK ve všech typech odbavovacích zařízení.

1.2.2. Zúčtovací centrum

Rozúčtování tržeb IDP a rozúčtování plateb uskutečněných z EP Karty je prováděno zúčtovacím centrem (clearingem). Způsob odesílání dat (datová věta) do zúčtovacího centra je určen zúčtovacím centrem a je závazný pro všechny dopravce zapojené do IDP. Rozúčtování tržeb IDP probíhá na základě platných smluvních vztahů mezi účastníky IDP.

1.2.3. Export dat do systému Cards Exchange

Data z odbavovacího systému pro clearingové centrum budou automaticky generována a pravidelně ukládána pomocí balíčku SSIS do sdílené složky \\Clearing\Export\. Do tohoto adresáře bude mít přístup pracovník Dopravce zodpovědný za export dat do clearingového centra. Ten vygenerovaná data manuálně naimportuje prostřednictvím webového rozhraní do clearingového centra, nebo je může v pravidelných intervalech odesílat z určeného adresáře dodaný program. Interval odesílání je nastavitelný. Nastavení cílové složky je možno měnit v konfiguračním souboru SSIS balíčku.

1.2.4. Import dat ze systému Cards Exchange

Ze systému Cards Exchange je pracovníkem Dopravce manuálně získáván soubor s globálním blacklistem.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

1.3. Plzeňská karta jako nosič jízdného

Plzeňská karta je bezkontaktní čipová karta, která je nosičem integrovaných jízdních dokladů Integrované dopravy Plzeňska, splňující náležitosti vyhlášky 175/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. A dále je nosičem elektronických peněz, které mohou sloužit k úhradě jednotlivého jízdného. V systému Integrované dopravy Plzeňska jsou využívány dva typy Plzeňské karty.

1.3.1. Mifare Standard

Systémy v IDP budou pracovat s následujícími aplikacemi na čipových kartách:

a) informace o držiteli karty - v této aplikaci je uloženo jméno, příjmení a datum narození klienta,
b) informace o vydavateli karty - v této aplikaci je uložena informace o vydavateli karty (dle normy ISO/IEC 7812: Identifikační karty – Identifikace vydavatele karet), platnosti karty a logickém čísle karty,
c) kategorie cestujícího (CP) - v této aplikaci je uložena kategorie cestujícího (jedna nebo dvě) pro určité období a ID držitele karty (evidenční číslo klienta v systému),
d) předplacený kupón - počet aplikací na kartě je možné uživatelsky (administrátor systému) měnit.

Aplikací může být na kartě maximálně 6 a obsahují tyto údaje:

a) kategorie cestujícího (CP),
b) tarif,
c) zónu/zóny,
d) ID kupónu,
e) ID prodlužovaného (původního) kupónu,
f) cenu kupónu.

1.3.2. DESFire EV1

Řešení nové dopravní a multiaplikační karty, Plzeňské karty, je založeno na platformě Mifare DESFire EV1 8kB (dále MAP karta).

1.3.2.1. Základní logické aplikace na kartě

MAP karta obsluhuje několik aplikací logických. Logické aplikace zabezpečují maximální možnou míru interoperability mezi jednotlivými poskytovateli napříč širokým spektrem typů služeb.

1.3.2.2. Informace o kartě

Tato logická aplikace sdružuje technologické informace o kartě.

1.3.2.3. Informace o držiteli

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

Informace o držiteli umožňuje vydávat MAP karty v různém režimu anonymity, od karet zcela anonymních (bez jakékoli vazby na držitele), přes různé varianty přenosných, kvazi-personalizovaných až po zcela personalizované karty.

1.3.2.4. Průkazy, profily a benefity

Průkazy, profily a benefity slouží k ukládání doplňkových informací spojených s držitelem karty.

1.3.2.5. Dopravní aplikace

Tato logická aplikace obsahuje jízdní doklady (jednotlivé, zpáteční, traťové jízdenky, časové kupóny a další typy jízdních dokladů) pro různé varianty tarifů – např. zónový, zónově relační, kilometrický.

1.3.2.6. Elektronická peněženka

Systém MAP Karty nabízí elektronickou peněženku realizovanou na platformě DESFire EV1, která využívá principů známých z bankovního světa, především zabezpečení transakcí po celou dobu jejich životního cyklu. Dále zohledňuje existenci více clearingových center a jednoznačnou identifikaci a oddělení jednotlivých akceptantů EP. To umožňuje funkci skutečně interoperabilní peněženky, kterou mohou využívat různé subjekty.

1.4. Zajištění vystavení karty

Dopravce umožní cestujícím v informační kanceláři a na kontaktních místech IDP/IDSK zažádat o vydání Plzeňské karty. Po vystavení bude karta dopravena na žadatelem zvolené výdejní místo, kde bude žadateli vydána.

1.5. Zajištění prodeje předplatného jízdného

Dopravce zajistí ve své informační kanceláři a ve všech Kontaktních místech IDP/IDSK specifikovaných v Příloze č. 8 prodej předplatného jízdného IDP, a to nejméně v rozsahu:

- dobíjení časového předplatného kupónu (a to všech právě platných tarifů v systému Plzeňské karty) a elektronické hotovosti,
- nahrání nároku na slevu na Plzeňskou kartu,
- příjem žádosti o vydání nové Plzeňské karty,
- příjem žádosti o duplikát Plzeňské karty,
- příjem žádosti o výměnu Plzeňské karty,
- výdej nových Plzeňských karet
- výdej duplikátů Plzeňských karet,,
- výdej vyměněných Plzeňských karet,
- zablokování a odblokování Plzeňské karty,
- validace transakcí z e-shopu Plzeňské karty,

a dále prodej přestupního jednotlivého jízdného dle tarifu Plzeňského kraje.

2. STANDARD KOMUNIKACE VOZIDLA, DISPEČINKU DOPRAVCE, DISPEČINKU IDP A PŘENOSU DAT

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

2.1. Komunikační systém

Každá ucelená jednotka a ve vlaku osobních vozů alespoň jeden vůz a hnací vozidlo musí být vybaveny:

a) bezdrátovou komunikační jednotkou s funkcemi datových přenosů v mobilní síti (GSM),
b) přijímačem GPS.

Komunikační systém musí umožnit řízení informačního systému, sledování polohy vozidla centrálními aplikacemi Dopravce a synchronizaci palubních hodin, dálkovou aktivaci informačního a příp. i odbavovacího systému, včetně přidělení rezervačních čísel vozů a čísla vlaku.
V případě výpadku GPS signálu budou informace o pozici vlaku na trase určovány jinými technickými prostředky Dopravce, ev. správce dopravní cesty (Údaj z Dopravního deníku SŽDC, GTN, případně ručního zadání pracovníky SŽDC).
Všechna vozidla musí být dále vybavena místní LAN sítí, která zabezpečuje propojení koncových IT aplikací vozidla s komunikační jednotkou bezdrátového přenosu.
Při spojení několika samostatných vozů nebo ucelených jednotek musí být zajištěno propojení jejich místních LAN sítí.
Systém musí umožnit centrální nahrání dat pro informační systém pro cestující (ISC) celého vlaku, a to primárně prostřednictvím bezdrátové datové sítě (GSM). Sekundární nahrávání dat ISC může být realizováno lokálně pomocí notebooku, nebo přenosného paměťového média.
Systém musí také umožnit nahrání audio souborů mp3 do všech jednotlivých vozů.

2.2. Princip komunikace dispečink IDP, dispečink Dopravce, vozidlo/provozovatel dráhy

Veškeré potřeby přenosu informací (požadavků) z dispečinku IDP, týkajících se řešení návazností, nepravidelností a mimořádností v provozu je možno řešit výhradně cestou dispečinku Dopravce.
O tom, kdo je kompetentní k řešení konkrétního požadavku dispečinku IDP rozhoduje dispečer dispečinku Dopravce, a podle toho požadavek k vyřešení směruje a dle rozhodnutí kompetentního subjektu pak zajistí jednak jeho realizaci a zároveň o tom, zda a jak byl požadavek řešen nebo zamítnut, informuje dispečink IDP.
Za vyřešení požadavku je zodpovědný dispečer dispečinku Dopravce.

2.2.1. Požadavky na přenos informací mohou být směrovány

a) k zaměstnancům řízení provozu provozovatele dráhy
   - požadavky související s jízdou vlaku (mimořádné zastavení, pozdržení)
   - požadavky související s technologií správce dopravní cesty (informační zařízení ve stanicích)
b) k zaměstnancům Dopravce a do informačních zařízení Dopravce
   - doplňkové informace o dopravě
   - jiné (marketingové) informace

2.2.2. Možnosti komunikace:

a) elektronicky do provozních aplikací řízení provozu provozovatele dráhy (e-mail, příp. jiná komunikační aplikace Dopravce)
b) telefonicky, v případech výpadku elektronické komunikace vyžaduje-li to vážnost situace aktuálně řešené dispečinkem IDP

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

2.3. Princip komunikace vozidlo, dispečink IDP

Komunikaci vozidlo – dispečink IDP v reálném čase zajišťuje datový a komunikační systém Dopravce. Dopravce zodpovídá za jeho konfiguraci pro zajištění požadovaných funkcionalit. Požadovanými funkcionalitami jsou průběžné informace o:

- identifikaci vlaku a jeho kategorii,
- poloze vlaku,
- poslední projeté zastávce,
- dodržování, ev. odchylce od jízdního řádu,
- druhu vlaku a uzpůsobení pro přepravu osob s omezenou možností pohybu.

Informace potřebné pro tyto funkcionality nesou datové pakety V7800 a V7801, přičemž paket V 7800 se přenáší vždy, zatímco paket V 7801 přenáší v případě mimořádnosti – zpoždění.

2.3.1. GPS systémový čas

Paket V 7800 (7801) proměnná **time.**

2.3.2. Předávání informací o vlaku

a) ID vozidla – paket V 7800 (7801) proměnná **vehicleId** (nepovinné),
Bude přenášeno pro zajištění identifikace kategorie.

a) aktuální číslo vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainNumber,**

b) číslo vlaku dle JŘ – paket V 7800 (7801) proměnná **trainOriginalNumber** (nepovinné),
*Přenáší se např. jede-li vlak jako náhradní souprava, tedy jeho aktuální číslo je 3xxxx, pak zde je uvedeno číslo dle JŘ (tedy jen xxxx**).***

c) druh vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainType,**
(Os / Sp / R / Rx / RJ / Ex / EC / IC apod.)

d) interní ID vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainId,**

e) telefonní číslo – paket V 7800 (7801) proměnná **phoneNumber** (nepovinné),
Přenáší pouze vozidla *vybavená GSM*-P modulem.

f) indikace nízkopodlažnosti – paket V 7800 (7801) proměnná **trainLowFloor** (nepovinné),
Bude přenášeno pro indikaci uzpůsobení pro přepravu osob s omezenou možností pohybu.

g) indikace uzpůsobení pro invalidy – paket V 7800 (7801) proměnná **trainForDisabledPerson** (nepovinné),
Bude přenášeno pro indikaci uzpůsobení pro přepravu osob s omezenou možností pohybuČíslo cílové stanice vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainDirection,**

h) název cílové stanice vlaku – paket V 7800 (7801) proměnná **trainDirectionText,**
text max. *20 znaků jen stanice na území ČR*.

2.3.3. Předávání informací o poloze vlaků dle GPS

Je-li k dispozici funkční modul GPS, dostatečný signál a dostatečný počet satelitů potřebných k zaměření, pak je předávána aktuální poloha. V případě výpadku modulu GPS, poklesu počtu satelitů pod počet potřebný k regulérnímu zaměření či při úplné ztrátě signálu, je předávána alespoň informace o posledním známém projetém dopravním bodu na trati.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

a) potvrzení příjezdu/odjezdu/průjezdu bodem – paket V 7800 (7801) proměnná **eventType** (nepovinné).
Bude přenášeno, vytváří se buď potvrzením od SŽDC, nebo zachycením GPS polohy ve stanoveném okruhu.
b) zeměpisná šířka (GPS) vozidla – paket V 7800 (7801) proměnná **latitude,**
c) Zeměpisná délka (GPS) vozidla – paket V 7800 (7801) proměnná **longitude,**
Je-*li vyplněn eventType*, *pak se jedná o souřadnice poslední projeté stanice, není-li eventType vyplněn, jde o aktuální souřadnice* dle GPS.
d) ID zastávky (dopravního bodu) – paket V 7800 (7801) proměnná **stopId,**
bod potvrzeného příjezdu/odjezdu/průjezdu (je-li *vyplněná položka eventType)*,
e) poslední potvrzený projetý veřejný bod na trase,
(ne*ní*-li *vyplněná položka eventType)*.

2.3.4. Předávání informací o časové poloze

a) Indikace zpoždění – paket V 7800 (7801) proměnná **delay,**
b) predikci časové polohy – paket V 7801 proměnná **expectation** (nepovinné).
Bude přenášeno, vypočtený předpoklad dojezdu do dalších dopravních bodů.

3. STANDARD INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ VOZIDEL (ISC)

3.1. Informační systém vozidel IDP

Pro účely tohoto dokumentu se informačním systémem železničních vozidel rozumí všechna elektronická audiovizuální zařízení vozidla, která poskytují informace cestujícím a vlakovému doprovodu během nasazení vozidla na lince, resp. spoji.
Předpokládá se jednotnost v železničních vozidlech všech dopravců, kteří budou zajišťovat dopravní obslužnost na území Plzeňského kraje, resp. na území Integrované dopravy Plzeňska (IDP).

3.1.1. Obecné zásady

Informační systém železničních vozidel musí splňovat všechny zákonné předpisy (česká i evropská legislativa) a požadavky na elektronická zařízení kolejových vozidel.

Dále musí splňovat následující podmínky:

a) rozsah provozních teplot okolí informačního systému musí být v intervalu -25/+60 °C,
b) komponenty musí být odolné proti vandalismu, otřesům a vibracím a musí mít snadnou údržbu či být bezúdržbové,
c) napájení komponentů musí spolehlivě pracovat v rámci napájecí soustavy vozidel bez ovlivnění funkce a spolehlivosti ostatních subsystémů a narušení energetické bilance vozidla; vyžaduje se nízká spotřeba použitých komponentů,
d) informace podávané tímto systémem jsou:
   - základní dopravní informace (o trase vlaku, poloze vozidla na trase včetně informací o čase, zastávce způsobu její obsluhy, tarifní zóně),
   - doplňkové dopravní informace (mimořádnosti v dopravě, možnosti přestupu, bezpečnostní informace),
   - případně další informace (marketingové či jiné informace).

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

Musí být schopen spolupráce s přijímači pokynů slepeckých vysílaček, včetně schopnosti vnějšího akustického hlášení.
ISC musí být možno ovládat v celém vlaku z jednoho místa personálem vlakového doprovodu, nebo ze stanoviště strojvedoucího.

3.2. Optické informační systémy vozidla

3.2.1. Provedení tabulí

Optické informační systémy zahrnují monitorové jednotky a LED panely dále souhrnně označované jako informační tabule. Z pohledu umístění se rozlišují informační tabule vnitřní a vnější.

3.2.2. Zobrazování informací

Ve všech vozech vlaku musí být zobrazovány tytéž informace. Pouze v případě, kdy se vlak dělí, nebo kdy jsou ve vlaku dopravovány přímé vozy, je zobrazení závislé na konkrétní trase vozu, resp. té které části vlaku.

3.2.2.1. Informační obsah vnějších tabulí

Na všech čelních tabulích ve vlaku je uvedena cílová stanice kmenového vlaku.

Vnější boční tabule musí zobrazovat minimálně:
- výchozí a cílovou stanici vlaku, v případě, že různé vozy vlaku mají různé cílové stanice, musí být na každém voze vždy uvedena skutečná cílová stanice tohoto vozu,
- trasu vlaku, resp. vozu, zobrazením významných nácestných stanic; je-li těchto stanic více, než se vejde na tabuli, je možné stanice zobrazovat postupně; seznam nácestných stanic může být dynamicky modifikován vzhledem ke skutečné poloze vlaku; stanice, ve kterých dochází k dělení vlaku je nutno zobrazovat vždy,
- výchozí stanice, stanice na trase a cílová stanice musí být vzájemně odlišeny vzhledem nápisu (velikostí, fontem, tučným písmem apod.), přičemž cílová stanice musí být vždy nejvýraznější,
- označení linky (vlaku).

3.2.2.2. Informační obsah vnitřních tabulí

Tabule musí zobrazovat:
Při pobytu vlaku ve stanici
- název aktuální stanice, ve které se vlak nachází,
- název cílové stanice vozu,
- aktuální čas,
- informace IDS (linka, číslo vlaku, zóna).

V průběhu jízdy:
- příští stanice vlaku a cílová stanice vozu,
- informace zda příští stanice je zastávkou na znamení, konečnou stanicí vlaku či vozu, nebo ve stanici dojde k dělení vlaku,
- aktuální čas,
- informace IDS (linka, číslo vlaku, zóna),
- symbol WiFi indikující provozní stav tohoto zařízení.

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

V případě, že se na tabuli nevejdou všechny informace najednou, je přípustné je vhodným způsobem střídat, popř. kombinovat.

- Volitelně může být zobrazen např. čas pravidelného příjezdu do následující stanice, trasa vlaku, nebo informace o možnostech přestupu v následující stanici. Poskytování těchto informací nesmí (z hlediska rozměrů zobrazovacích ploch a délky cyklu zobrazení) snížit srozumitelnost a přehlednost základních dopravních informací, kterými je cílová a aktuální nebo příští stanice.
- Informační systém musí umožňovat ať již dispečerovi dopravce, nebo personálu vlakového doprovodu, případně strojvedoucímu zobrazit mimořádné informace pro cestující.

3.3. Audio informační systém

Systém sestavuje akustické hlášení z předem nahraných vět, klíčových slov, frází, číslovek apod. – především názvy stanic a další dopravní informace v návaznosti na definované události, časy a dopravní situaci. ISC generuje pro celý vlak v daném okamžiku pouze jedno znění hlášení ve všech vozech.
Mimořádnosti, pro které nejsou v systému předem připravena hlášení, musí být vlakovému doprovodu umožněno ohlásit přímo přes mikrofon do vlakového rozhlasu. Pro vlakový doprovod musí být k dispozici také komunikace se strojvedoucím.
Systém musí umožňovat regulaci hlasitosti hlášení buď oddílech pro cestující, vždy však pro obsluhu systému vlakovým doprovodem na ovládacím místě. V místě obsluhy (kabina vlakvedoucího, stanoviště strojvedoucího atd.) musí být umístěn reproduktor pro příposlech (kontrolu) automaticky generovaných akustických hlášení. Hlasitost tohoto příposlechu musí být možno regulovat samostatně, nezávisle na nastavení hlasitosti pro cestující.

3.3.1. Automatická akustická hlášení

Akustické hlášení bude spouštěno při přechodu mezi provozními stavy (POBYT ve stanici -> JÍZDA: hlášení příští stanice - název příští stanice, doplněný o další informace (zastávka na znamení, konečná stanice, informace o cílových stanicích všech pokračujících přímých vozů).
V okamžiku přechodu ISC ze stavu JÍZDA do stavu POBYT ve stanici musí být ohlášeno jméno aktuální stanice. Hlášení se doplní o další informace (konečná stanice, dělení vlaku apod.).
Volitelně může být akustické hlášení doplněno o informace o přestupních směrech odbočných tratí v následující stanici, příp. návazné dopravě IDS. Poskytování informací o přestupech nesmí (z hlediska délky trvání akustického hlášení) snížit srozumitelnost, resp. přehlednost základních dopravních informací.
Přechod systému do stavu POBYT musí být možno kdykoli zablokovat obsluhou.
Pokud strojvedoucí potvrdí zastavení v zastávce na znamení, je tato informace předána cestujícím dalším akustickým hlášením.
V odůvodněných případech (složité poměry, např. manipulace v obvodu stanice apod.) se hlášení při automatickém řízení bude spouštět až v okamžiku, kdy se poloha vlaku dostane mimo polygon zadaný GPS polohou v datech dané stanice.

3.4. Řízení zobrazení a hlášení

ISC bude pracovat se 2 základními stavy: stav JÍZDA a stav POBYT ve stanici.
Přechod mezi stavy POBYT ve stanici a JÍZDA musí být umožněn nezávislým ovládáním GPS polohou, doplněným o odměřování ujeté dráhy s indikaci zastavení a otevření (odblokování) dveří pro cestující. Jak GPS, tak odměřování dráhy musí být schopny v případě výpadku jednoho z nich

Příloha č. 9 Plzeňská karta, komunikace s dispečinkem IDP a informační systémy vozidel

řídit systém i samostatně. V případě výpadku obou těchto způsobů určování polohy musí být možná nouzová ruční obsluha systému.

Do stavu JÍZDA systém přejde po ujetí definované vzdálenosti (v současnosti 50m), nebo po ruční obsluze tlačítka „ODJEZD“ na ovládacím místě ISC.

Do stavu POBYT ve stanici systém přejde:

- po ujetí vzdálenosti mezi stanicemi, zkrácené o definovaný PŘEDSTIH (v současnosti 300 m),
- s definovaným dráhovým PŘEDSTIHEM před dosažením GPS polohy stanice, příp. po vjetí dovnitř definovaného polygonu GPS souřadnic,
- nouzově v okamžiku zastavení vlaku a otevření (odblokování) vstupních dveří pro cestující, pokud dosud nedošlo k žádné z výše uvedených možností,
- Při ruční obsluze pouze obsluhou tlačítka „PŘÍJEZD“ na ovládacím místě ISC,

V případě průjezdu zastávky na znamení se ISC automaticky převede do stavu JÍZDA po ujetí definované vzdálenosti od GPS polohy stanice (v současnosti 50m) nebo ruční obsluhou tlačítka „ODJEZD“ na ovládacím místě ISC, po ujetí definované vzdálenosti od posledního přechodu do stavu „POBYT ve stanici“ (v současnosti 500 m).

Po dojezdu do cílové stanice musí systém umožňovat poloautomatické nebo i automatické zadání nového čísla vlaku. Systém musí také podporovat dělení a spojování vlaku v trase, zobrazení tras přímých vozů přecházejících mezi několika vlaky, lomená čísla a lomené druhy vlaků v trase vlaku.

Příloha č. 10 Zpráva o plnění povinností Dopravce

Rekapitulace stavu plnění Smlouvy od [bude doplněno úplné datum] do [bude doplněno úplné datum]

Plnění povinností Dopravce dle čl. 7 Kvalita veřejných služeb Smlouvy ve struktuře:

1. evidence dopravních prostředků používaných k plnění Smlouvy v průběhu uplynulého roku

Dopravce je povinen vést pro potřeby Objednatele evidenci všech vozidel používaných k plnění této Smlouvy, a to v následující struktuře:

Evidence dopravních prostředků používaných k plnění Smlouvy

EVN číslo vozidla	délka [m]	počet míst k sezení	počet míst k stání	datum první registrace vozidla	nízkopodlažní [ANO/NE/jen plošina]	vybavení možností připojení cestujících k internetu [ANO/NE]	vybavení pro přepravu jízdních kol [ANO/NE]	možný počet přepravovaných jízdních kol

Evidenci dopravních prostředků je Dopravce povinen předkládat Objednateli vždy:
a) jako součást Zprávy o plnění povinností Dopravce dle čl. 8.14 Smlouvy,
b) nejpozději 3 dny od data změny vozidla (zařazení do provozu/vyřazení z provozu/pořízení jiného vozidla).

2. provoz informační kanceláře – umístění, zajištění provozu
[bude doplněno]

3. provoz kontaktních míst IDP/IDSK – umístění, zajištění provozu
[bude doplněno]

4. zajištění vydávání bezkontaktních čipových karet (Plzeňských karet) cestujícím v průběhu uplynulého roku – počet vydaných karet.
[bude doplněno]

Příloha č. 11 Standard požadované kvality služeb týkající se Vozidel

Vztahuje se k odst. 7.3 písm. h) Smlouvy

- Viditelně znečištěná zrcadla a vnitřní skleněné plochy v interiéru musí být dle potřeby zbaveny rušivých nečistot.
- Na viditelných částech interiéru nesmí být žádné opticky nápadné nečistoty. Přitom musí být zohledněn stav předmětu; zabarvení, stopy po opotřebení se nepovažují za nečistotu ve smyslu podmínek kvality.
- Viditelné a užitkové plochy musí být zbaveny rušivé (např. zbytků nápojů) a volné nečistoty. Hrubé odpadky (plechovky, lahve, kelímky) musí být odneseny.
- Všechny nádoby na odpadky (odpadkové koše) musí být vyprázdněny, tj. zbaveny veškerých odpadků, včetně přilepených.
- Všechna WC musí být uklizena, vybavena mýdlem, toaletním papírem a papírovými ručníky.
- Všechna WC musí být funkční.
- Na všech WC musí být tekoucí voda, jak na samotném WC, tak v umyvadle.
- Zavěšené reklamní a informační tiskoviny musí být uspořádány. Odložené noviny či jízdenky budou odstraněny. Netýká se tiskovin Dopravce či Organizátora, případně jiných aktuálně povolených tiskovin.
- Ve vytápěných vlacích a během deště musí být okna a nástupní dveře uzavřeny i v nepoužívaných prostorách.
- Vozidlo je v provozu bez technických závad.
- Funkční osvětlení Vozidla.
- Funkční klimatizace a vytápění Vozidla.
- Funkční blokování dveří Vozidla během jízdy.
- Funkční vnitřní dveře ve Vozidle mezi jednotlivými oddíly, pokud jimi Vozidlo disponuje.
- Funkční zásuvky, USB porty a wi-fi.
- Funkční sledování on-line polohy vozidla a komunikace s dispečinkem.
- Každé vozidlo bude mít k dispozici počet schránek na informační materiály dle Přílohy č. 1 Smlouvy.

Příloha č. 5 Cenová nabídka dopravce (vyplněný list „Model výchozí“ Finančního modelu)

Výchozí finanční model			Jízdní řád																	Celkem		Přiřazení položek			Meziroční
Cenová úroveň pro rok 2018 [tis.Kč]			**2018/19**	**2019/20**	**2020/21**	**2021/22**	**2022/23**	**2023/24**	**2024/25**	**2025/26**	**2026/27**	**2027/28**	**2028/29**	**2029/30**	**2030/31**	**2031/32**	**2032/33**	**2033/34**	**2034/35**	**2035/36**	**Součet**	**Průměr**	**Výkon**	**Vozidlo**	**Fixní**	**rozdíl**
1	Trakční energie a palivo	1,1 Elektrická energie	-	-	-	[redacted]																			
		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 Staniční služby	-	-	-																				
		12,2 Jiné	-	-	-																				
13	Ostatní služby		-	-	-																				
14	Provozní režie		-	-	-																				
15	Správní režie		-	-	-																				
22	Zisk		-	-	-																				
23	**Výchozí cena [tis.Kč]**		-	-	-	**216 206**	**217 571**	**218 040**	**217 272**	**219 939**	**225 272**	**227 939**	**227 939**	**227 939**	**227 939**	**217 272**	**203 939**	**198 606**	**198 606**	**198 606**	**3 243 083**	**216 206**	**771 677**	**1 138 180**	**1 333 226**	**-**
26	Výchozí dopravní výkon [tis.vlkm]		-	-	-	985	985	985	985	985	985	985	985	985	985	985	985	985	985	985	14 775	985	14 775	14 775	14 775	
27	**Výchozí jednotková cena [Kč/vlkm]**		-	-	-	**219,50**	**220,88**	**221,36**	**220,58**	**223,29**	**228,70**	**231,41**	**231,41**	**231,41**	**231,41**	**220,58**	**207,04**	**201,63**	**201,63**	**201,63**	**-**	**219,50**	**52,23**	**77,03**	**90,24**	
	Výchozí jednotková cena za Výkon [Kč/vlkm]		-	-	-	[redacted]																			

Příloha č. 13 – Výpočet kompenzace

VÝPOČET KOMPENZACE

Součástí Zadávací dokumentace 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 jsou součástí Nabídky, využity však jsou také k návazným výpočtům, zohledňujícím pro každý rok běhu Smlouvy:

- Indexaci Cenotvorných položek v průběhu Smlouvy;
- Doplnění Cenotvorných položek, které jsou předjímány Smlouvou, avšak jejich výše není známa ke dni podání Nabídky;
- Odchylku každoroční Objednávky od Výchozího dopravního výkonu či Výchozího počtu vlakových jednotek;
- Vyúčtování Skutečnosti vůči Objednávce za uplynulé období Jízdního řádu.

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 Objednávce.

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 nabídkového řízení 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:V2)

Cena (v buňkách H24:V24) je počítána jako součet Cenotvorných položek příslušného období Jízdního řádku. Typy Cen se odlišují na jednotlivých listech.

Jednotková cena (v buňkách H26:V26) je počítána jako podíl Ceny (v buňkách H24:V24) a Dopravního výkonu (v buňkách H25:V25). Typy jednotkové ceny se odlišují na jednotlivých listech.

Jednotková cena za Výkon (v buňkách H27:V27) je počítána jako podíl Cenotvorných položek přiřazených na Výkon (viz níže) a Dopravního výkonu (v buňkách H25:V25). Typy jednotkových cen za Výkon se odlišují na jednotlivých listech.

Součet Cenotvorných položek (v buňkách W3:W23) vyjadřuje celkovou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Průměr Cenotvorných položek (v buňkách X3:X23) vyjadřuje aritmeticky průměrnou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Přiřazení Cenotvorných položek (v buňkách Y3:AA23) vyjadřuje podíly, jakými je hodnota dané Cenotvorné položka závislá na dopravním výkonu a počtu vlakových jednotek, případně zda je daná Cenotvorná položka neměnná. Přiřazení Cenotvorných položek ovlivňuje výpočet Objednávkové ceny a Skutečné ceny, využito je také k výpočtu Nabídkové ceny.

- Přiřazení položek na Výkon (v buňkách Y3:Y23) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Dopravním výkonem; tj. při změně (zvýšení či snížení) Dopravního výkonu se změní přímo úměrně s ním.
- Přiřazení položek na Vozidlo (v buňkách Z3:Z23) 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 AA3:AA23) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka nezávislá na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek; tj. při jejich změně (zvýšení či snížení) zůstane v absolutní částce stejná.

Meziroční rozdíl Cenotvorné položky (v buňkách AB3:AB23) vyjadřuje maximálně dovolený růst či pokles hodnot Cenotvorných položek mezi dvěma sousedními obdobími Jízdního řádu. Meziroční rozdíl je vyjádřen pro každou Cenotvornou položku zvlášť a vztahuje se pouze na Výchozí finanční model. Koeficient meziročního rozdílu stanovuje Objednatel.

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	…	*j* = 4	…	*j* = 18
				2018/19		2021/22		2035/36
i = 1	Trakční energie a palivo	*i* = 1.1	Elektrická energie					
		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	Staniční služby					
		i = 12.2	Jiné					
i = 13	Ostatní služby							
i = 14	Provozní režie							
i = 15	Správní režie							
i = 22	Zisk							

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*

Tabulka: Přiřazení Cenotvorných položek na Výkon, Vozidlo a Fixní složku; Meziroční rozdíl Cenotvorné položky

Číslo Cenotvorné položky *i*	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Přiřazení Cenotvorné položky P_i			Meziroční rozdíl Cenotvorné položky R_i
				P_i^{Vykon}	$P_i^{Vozidlo}$	P_i^{Fixni}	
i = 1	Trakční energie a palivo	*i* = 1.1	Elektrická energie	%	%	%	%
		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	Staniční služby	%	%	%	%
		i = 12.2	Jiné	%	%	%	%
i = 13	Ostatní služby			%	%	%	%
i = 14	Provozní režie			%	%	%	%
i = 15	Správní režie			%	%	%	%
i = 22	Zisk			%	%	%	%

přičemž vždy platí, že:

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

$$NV_{i,j} \cdot (1 - R_i) \leq NV_{i,j+1} \leq NV_{i,j} \cdot (1 + R_i)$$

kde:

P_i^{Vykon}	Podíl Cenotvorné položky *i* proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky *i* proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky *i* nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek
R_i	Koeficient meziročního rozdílu Cenotvorné položky *i*
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky *i* ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu *j*
$NV_{i,j+1}$	Výše Cenotvorné položky *i* ve Výchozím finančním modelu pro následující období Jízdního řádu *j+1*

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 stanoví Výchozí dopravní výkon [tis.vlkm], neměnný pro celou Dobu plnění. Dále Objednatel 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:

- 2 Netrakční energie a palivo
- 5 Odpisy dlouhodobého majetku
- 6 Pronájem a leasing vozidel
- 10 Úhrada za použití dopravní cesty
- 11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury
- 14 Provozní režie
- 15 Správní režie

Objednatel dále stanoví výchozí výši Cenotvorné položky „10 Úhrada za použití dopravní cesty“, která bude dále indexována podle skutečné výše úhrady za použití dopravní cesty za dané období Jízdního řádu vůči výchozí hodnotě stanovené Objednatelem (dále viz kapitolu 3.1).

Cenotvorná položka „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ nebude součástí Nabídky Dopravce ve Výchozím finančním modelu, neboť bude doplněna Objednatelem až do Aktualizovaného finančního modelu na základě její skutečné výše pro nadcházející období Jízdního řádu, bude-li správcem dráhy zavedena.

Dopravce ve Výchozím finančním modelu zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2018 [tis.Kč] na celou Dobu plnění, a to v zaokrouhlení na tisíce. U některých Cenotvorných položek modelu se předpokládá konstantní průběh po Dobu plnění; v takovém případě Dopravce zadává údaje pouze údaj prvního období (žlutě vyznačené buňky H3:H23) a zbývající období se do příslušných řádků zkopírují automaticky. Pro zbývající Cenotvorné položky zadává Dopravce údaje pro každé období z Doby plnění; záleží na jeho úvaze, zda budou položky v čase stálé nebo proměnné, musí však představovat reálný odhad budoucího vývoje nákladů v průběhu času.

Dopravce dále provede přiřazení zbývajících Cenotvorných položek [%] (buňky Y3:Z23) v položkách, které nestanovil Objednatel, a to v zaokrouhlení na celá procenta:

- 1 Trakční energie a palivo
- 3 Přímý materiál
- 4 Opravy a údržba vozidel
- 7 Mzdové náklady

- 8 Sociální a zdravotní pojištění
- 9 Cestovné
- 12 Ostatní přímé náklady
- 13 Ostatní služby
- 22 Zisk

Výstup v podobě Výchozí jednotkové ceny [Kč/vlkm] (dílčí hodnoty v buňkách H26:V26, průměrná hodnota v buňce X26) je jednou ze složek Nabídkové ceny.

Výchozí finanční model je jediným listem Finančního modelu, kde pro Nabídku doplňuje údaje Dopravce. Na jiných listech probíhá výpočet buď automaticky, nebo s doplněním údajů Objednatelem.

2.1.1 Výchozí cena

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

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^{Vykon}	Podíl Cenotvorné položky *i* proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky *i* proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky *i* nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

2.1.2 Výchozí jednotková cena

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

kde:

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

2.1.3 Výchozí jednotková cena na Výkon

$$JCV_j^{Vykon} = \frac{\sum_{i=1}^{i=22}\left[(NV_{i,j} \cdot P_i^{Vykon})\right]}{DV}$$

kde:

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

2.2 Zaokrouhlený Výchozí finanční model

Označení listu: MV Zaokrouhlený

Na tomto listu jsou hodnoty Cenotvorných položek a přiřazení Cenotvorných položek zaokrouhleny dle požadavků v kapitole 2.1. List má jen kontrolní funkci, aby do všech výpočtů Finančního modelu skutečně vstupovaly Dopravcem zaokrouhlené hodnoty, jak je požadováno v kapitole 2.1., tj. Cenotvorné položky zaokrouhlené na tisíce a přiřazení Cenotvorných položek na celá procenta.

2.3 Upravený Výchozí finanční model

Označení listu: MV Upravený

Účelem upraveného Výchozího finančního modelu je otestovat Výchozí finanční model ve vztahu k možnému navýšení Výchozího dopravního výkonu.

Podle upraveného Výchozího dopravního výkonu [tis.vlkm] se vypočte Výchozí jednotková cena po úpravě [Kč/vlkm] jako jedna ze složek Nabídkové ceny. Údaj upraveného Výchozího dopravního výkonu zadává Objednatel, je stálý po celou Dobu plnění.

2.3.1 Výchozí jednotková cena po úpravě

$$JCV_j^{Uprava} = \frac{\sum_{i=1}^{i=22}\left[(1,2 \cdot NV_{i,j} \cdot P_i^{Vykon}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo}) + (NV_{i,j} \cdot P_i^{Fixni})\right]}{1,2 \cdot DV}$$

kde:

JCV_j^{Uprava}	Výchozí jednotková cena po úpravě pro období Jízdního řádu j
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky *i* ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu *j*
P_i^{Vykon}	Podíl Cenotvorné položky *i* proměnný s Dopravním výkonem

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

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

DV Výchozí dopravní výkon

2.4 Přepočet Výchozího finančního modelu

Označení listu: Přepočet

V kroku před zjištěním Výchozí jednotkové ceny po přepočtu [Kč/vlkm] jako další ze složek Nabídkové ceny je vytvořena tabulka přepočtových koeficientů, kterými Objednatel znásobí vybrané Cenotvorné položky z Výchozího finančního modelu.

2.5 Přepočtený Výchozí finanční model

Označení listu: MV Přepočtený

Účelem přepočteného Výchozího finančního modelu je otestovat Výchozí finanční model ve vztahu k pravděpodobnému zvyšování vybraných Cenotvorných položek, které v běhu Smlouvy budou valorizovány Indexy dle pravidel Smlouvy. Přepočtové koeficienty určuje Objednatel.

Podle přepočteného Výchozího finančního modelu se vypočte Výchozí jednotková cena po přepočtu [Kč/vlkm] jako jedna ze složek Nabídkové ceny.

2.5.1 Výchozí jednotková cena po přepočtu

$$JCV_j^{Prepocet} = \frac{\sum_{i=1}^{i=22}\left[NV_{i,j} \cdot Y_{i,j}\right]}{DV}$$

kde:

$JCV_j^{Prepocet}$ Výchozí jednotková cena po přepočtu pro období Jízdního řádu j

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

$Y_{i,j}$ Přepočtový koeficient Cenotvorné položky *i* pro období Jízdního řádu *j*

DV Výchozí dopravní výkon

2.6 Výpočet nabídkové ceny

Označení listu: Nabídková cena

Do výpočtu Nabídkové ceny [Kč/vlkm] vstupují tři položky, každá z nich spočtená jako aritmetický průměr za celou Dobu plnění:

- Výchozí jednotková cena [Kč/vlkm] – Průměr (buňka X26 listu Model výchozí (MV))
- Výchozí jednotková cena po úpravě [Kč/vlkm] – Průměr (buňka X26 listu MV Upravený)
- Výchozí jednotková cena po přepočtu [Kč/vlkm] – Průměr (buňka X26 listu MV Přepočtený)

Objednatel na tomto listu stanoví váhy položek pro výpočet Nabídkové ceny (v buňkách C3:C5).

Samotná Nabídková cena [Kč/vlkm] (v buňce B6) je pak spočtena jako vážený průměr položek pro výpočet Nabídkové ceny.

2.6.1 Nabídková cena

$$C = \frac{\sum_{j=4}^{j=18}\left[JCV_j\right]\cdot v + \sum_{j=4}^{j=18}\left[JCV_j^{Uprava}\right]\cdot v^{Uprava} + \sum_{j=4}^{j=18}\left[JCV_j^{Prepocet}\right]\cdot v^{Prepocet}}{15}$$

kde:

C	Nabídková cena
JCV_j	Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu j
JCV_j^{Uprava}	Výchozí jednotková cena po úpravě pro období Jízdního řádu j
$JCV_j^{Prepocet}$	Výchozí jednotková cena po přepočtu pro období Jízdního řádu j
v	Váha položky Výchozí jednotková cena
v^{Uprava}	Váha položky Výchozí jednotková cena po úpravě
$v^{Prepocet}$	Váha položky Výchozí jednotková cena po přepočtu

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:V23) 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 (nadcházející rok u úhrady za použití dopravní cesty) 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 Nabídkové řízení jsou na tomto listu Objednatelem vyplněny jen výchozí údaje Indexů pro cenovou úroveň 2018 (v buňkách E3:E23) v období 2018/19, které slouží jako srovnávací hladina pro výpočet valorizace nadcházejících období. Období 2019/20 a 2020/21 nejsou prakticky využita ve výpočtech Finančního modelu, v tabulce jsou však uvedena pro úplnost časové řady Indexů.

Objednatel rozhodl o přiřazení Indexů k Cenotvorným položkám podle názvu vedeného v příslušném řádku Cenotvorné položky (v buňkách W3:W23). Vybrané cenotvorné položky nebudou v Době plnění valorizovány pomocí Indexů (označeno „Bez indexace" v buňkách W3:W23).

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) Měřící jednotka % Roční průměr Úhrn
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro rok (n-1)

Název Indexu	**Index cen průmyslových výrobců – elektřina D351**
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřící jednotka % Roční průměr Označení skupiny D 351 Název skupiny Elektřina, přenos a rozvod, obchod s elektřinou
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro rok (n-1)

Název Indexu	**Index cen průmyslových výrobců – železniční vozidla CL302**
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřící 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 Měřící 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

Název Indexu	**Cena za použití dopravní cesty**
Statistický zdroj	Správa železniční dopravní cesty http://www.szdc.cz/index.html
Přesný popis	Celková cena za použití dráhy pro jízdu vlaku, vypočtená dle metodiky správce dráhy pro parametry Objednávky
Zdrojový rok pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Výpočet podle Jízdního řádu s počátkem platnosti v roce (n) bude proveden před samotným uzavřením Objednávky

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 nevyčíslitelné do Nabídky (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
- Zavedení poplatku „Úhrady za použití ostatní infrastruktury“ správcem dráhy (SŽDC)

Cenotvorné položky lze doplnit v případě, že dojde ke změně Počtu vlakových jednotek proti Výchozímu počtu vlakových jednotek. Změna 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 zbývající Doby plnění;
- 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 zbývající Doby plnění.

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

V případě zavedení 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 (SŽDC). Výpočet poplatku bude

proveden před samotným uzavřením Objednávky tak, aby hodnoty zadané do Doplňku Výchozího finančního modelu vstoupily do výpočtu Objednávkové ceny. Navíc však bude odečtena z Finančního modelu položka 12 „Ostatní přímé náklady“ – část 12.1 „Staniční služby“, a to pro příslušná období Jízdního řádu po zavedení poplatku Úhrady za použití ostatní infrastruktury. Hodnota odečtu se bude rovnat aktualizované výši položky Staničních služeb pro příslušné období Jízdního řádu tak, aby výsledná hodnota položky Staničních služeb v Aktualizovaném finančním modelu byla nulová, a to za předpokladu, že nový poplatek „Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ plně nahradí náklady do té doby vykazované jako „Staniční služby“.

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 2018 na Cenovou úroveň příslušného roku počátku období Jízdního řádu. Aktualizace je provedena prostřednictvím:

- Indexace Výchozího finančního modelu; a
- Doplňku 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 2018/19.

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 Doplňku Výchozího finančního modelu.

Aktualizovaná cena [tis.Kč] (v buňkách H24:V24) je pro každé období Jízdního řádu vztažena k Cenové úrovni počátku období platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

3.3.1 Aktualizovaná cena

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

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 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 2018/19)

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

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

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

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

3.3.3 Aktualizovaná jednotková cena za Výkon

$$JCA_j^{Vykon} = \frac{\sum_{i=1}^{i=22}\left[(NA_{i,j} \cdot P_i^{Vykon})\right]}{DV}$$

kde:

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

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

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

DV Výchozí dopravní výkon

3.4 Aktualizovaný finanční model na Výkon

Označení listu: MA Výkon

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Výkon. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Výkon [%] (v buňkách Y3:Y23 Výchozího finančního modelu).

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

3.5 Aktualizovaný finanční model na Vozidlo

Označení listu: MA Vozidlo

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Vozidlo. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Vozidlo [%] (v buňkách Z3:Z23 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.

3.6 Aktualizovaný finanční model Fixní

Označení listu: MA Fixní

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Fixní složku. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Fixní složku [%] (v buňkách AA3:AA23 Výchozího finančního modelu).

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

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 Výchozím dopravním výkonu a Výchozím počtu vlakových jednotek) přepočte na Objednávkový finanční model (založený na Objednaném dopravním výkonu a Objednaném počtu vlakových jednotek).

Na počátku listu Objednávka jsou shrnuty výchozí předpoklady pro sestavení Objednávky:

- Výchozí dopravní výkon [tis.vlkm] (v buňkách B3:P3) je převzat přímo z Výchozího finančního modelu (buňky G25:U25); při stanovení výše Cenotvorných položek Výchozího finančního modelu Dopravce rovněž zohledňuje, jaká část Výchozího dopravního výkonu připadá na vlaky vedené v jedné vlakové jednotce, vlaky vedené v soupravě dvou jednotek a vlaky vedené v soupravě tří jednotek:
    - Výchozí dopravní výkon jednotek [tis.vlkm] (v buňkách B4:P4) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Zadávací dokumentaci zajištěn jednou vlakovou jednotkou
    - Výchozí dopravní výkon souprav dvou jednotek [tis.vlkm] (v buňkách B5:P5) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Zadávací dokumentaci zajištěn soupravou dvou vlakových jednotek
    - Výchozí dopravní výkon souprav tří jednotek [tis.vlkm] (v buňkách B6:P6) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Zadávací dokumentaci zajištěn soupravou tří vlakových jednotek
- Výchozí počet vlakových jednotek [#] (v buňkách B7:P7) je předpokládaný počet vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace Výchozího dopravního výkonu.
- Zohlednění souprav dvou jednotek ve složce Výkon [%] (v buňkách B8:P8) je Objednatelem stanovený koeficient, kterým se navyšují Cenotvorné položky proměnné s Dopravním výkonem při odjetí Dopravního výkonu soupravou dvou jednotek proti odjetí stejného Dopravního výkonu jednou vlakovou jednotkou
- Zohlednění souprav tří jednotek ve složce Výkon [%] (v buňkách B9:P9) je Objednatelem stanovený koeficient, kterým se navyšují Cenotvorné položky proměnné s Dopravním výkonem při odjetí Dopravního výkonu soupravou tří jednotek proti odjetí stejného Dopravního výkonu jednou vlakovou jednotkou

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

Do tabulek Objednávky dopravního výkonu se vkládají hodnoty pro každé 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).

Objednávka dopravního výkonu je v součtu uvedena v položce Objednaný dopravní výkon [tis.vlkm] (v buňkách B80:P80), který se skládá ze složek:

- Objednaný dopravní výkon jednotek [tis.vlkm] (v buňkách B36:P36) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn jednou vlakovou jednotkou; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách B23:P35)

- Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek [tis.vlkm] (v buňkách B55:P55) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn soupravou dvou vlakových jednotek; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách B42:P54)
- Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek [tis.vlkm] (v buňkách B74:P74) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn soupravou tří vlakových jednotek; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách B61:P73)

Objednávka počtu vlakových jednotek se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do předposlední tabulky na listu Objednávka (v buňkách B86:P86). 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 Objednávce, která stanovuje Objednaný dopravní výkon a Objednaný počet vlakových jednotek. Výstupem modelu je Objednávková cena, která je platná vždy pro dané období platnosti Jízdního řádu, pro které byla sestavena Objednávka.

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

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

Pro Cenotvorné položky „5 Odpisy dlouhodobého majetku 5.1 Vozidla“ a „6 Pronájem a leasing vozidel“ platí zvláštní postup výpočtu Objednávkové ceny, neboť dopady Objednávky do těchto položek byly již zohledněny v listu Doplněk v souladu se Smlouvou a nejsou tudíž řešeny smluvním přepočtem jako položky ostatní (nedoplňované).

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

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

přičemž:

$$NO_{i,j}^{Vykon} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_j^{Jedna} + DO_j^{Dve} \cdot d^{Dve} + DO_j^{Tri} \cdot d^{Tri}}{DV^{Jedna} + DV^{Dve} \cdot d^{Dve} + DV^{Tri} \cdot d^{Tri}} \text{ pouze pro } i = \langle 1,9 \rangle,\ i = \langle 11,22 \rangle$$

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

$$NO_{i,j}^{Vozidlo} = NA_{i,j} \cdot P_i^{Vozidlo} \cdot \frac{VO_j}{VV} \text{ pouze pro } i = \langle 1,4 \rangle,\ i = 5.2,\ i = \langle 7,22 \rangle$$

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

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*
$NO_{i,j}^{Vykon}$	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*
$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky *i* v Aktualizovaném finančním modelu pro období Jízdního řádu *j*
P_i^{Vykon}	Podíl Cenotvorné položky *i* proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky *i* proměnný s Počtem vlakových jednotek
P_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky *i* nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek
DV^{Jedna}	Výchozí dopravní výkon jednotek
DV^{Dve}	Výchozí dopravní výkon souprav dvou jednotek
DV^{Tri}	Výchozí dopravní výkon souprav tří jednotek
DO_j^{Jedna}	Objednaný dopravní výkon jednotek pro období Jízdního řádu *j*
DO_j^{Dve}	Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek pro období Jízdního řádu *j*
DO_j^{Tri}	Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek pro období Jízdního řádu *j*
d^{Dve}	Fixní koeficient zohlednění souprav dvou jednotek ve složce Výkon
d^{Tri}	Fixní koeficient zohlednění souprav tří jednotek ve složce Výkon

VV Výchozí počet vlakových jednotek

VO_j Objednaný počet vlakových jednotek pro období Jízdního řádu *j*

4.2.2 Objednávková jednotková cena

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

přičemž:

$$DO_j = DO_j^{Jedna} + DO_j^{Dve} + DO_j^{Tri}$$

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*

DO_j^{Jedna} Objednaný dopravní výkon jednotek pro období Jízdního řádu *j*

DO_j^{Dve} Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek pro období Jízdního řádu *j*

DO_j^{Tri} Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek pro období Jízdního řádu *j*

4.2.3 Objednávková jednotková cena na Výkon

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

kde:

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

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

DO_j Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu *j*

4.3 Objednávkový finanční model na Výkon

Označení listu: MO Výkon

Tento list počítá složku Objednávkového finančního modelu na Výkon pro Objednávkový finanční model. Výše Cenotvorných položek je v něm proměnná s Dopravním výkonem; tj. reaguje na změnu (zvýšení či snížení) Objednaného dopravního výkonu vůči Výchozímu dopravnímu výkonu, a to včetně změn Dopravního výkonu připadajícího na vlaky vedené v jedné vlakové jednotce, vlaky vedené v soupravě dvou jednotek a vlaky vedené v soupravě tří jednotek.

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

4.4 Objednávkový finanční model na Vozidlo

Označení listu: MO Vozidlo

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

Kalkulace Cenotvorných položek v tomto listu:

- přímo přebírá hodnoty Aktualizovaného finančního model 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 v souladu se Smlouvou; a
- přepočítává hodnoty Aktualizovaného finančního model na Vozidlo poměrem Objednaného počtu vlakových jednotek a Výchozího počtu vlakových jednotek pro všechny ostatní Cenotvorné položky.

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

4.5 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 B20:P32 bude Objednatel zadávat Skutečné tržby náležející Dopravci z provedeného Plnění, a to ihned po provedení jejich zúčtování v IDP.

Záloha kompenzace vyplácená Dopravci se pak spočítá jako rozdíl Objednávkové ceny a Skutečných tržeb pro příslušný měsíc v buňkách B37:P49. Záloha je za daný měsíc vyplacena zpětně v termínech daných Smlouvou.

5 SKUTEČNÁ KOMPENZACE

5.1 Skutečnost

Označení listu: Skutečnost

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

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

Na tomto listu je připraveno šest tabulek pro zadání Skutečnosti dopravního výkonu, kde se zadávají rozdíly Skutečnosti proti Objednávce v detailu kalendářních měsíců pro následující situace:

1. Přidaný dopravní výkon [vlkm] – viz definici pojmů
2. Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek [vlkm] – uvede se Dopravní výkon, který byl na pokyn Objednatele ve Skutečnosti zajištěn soupravou dvou vlakových jednotek, byť v Objednávce měl být tento Dopravní výkon zajištěn jednou vlakovou jednotkou; pokud by naopak došlo ve Skutečnosti k vypravení jedné vlakové jednotky oproti soupravě dvou vlakových jednotek uvedené v Objednávce, zaznamená se do stejné tabulky Dopravní výkon se záporným znaménkem
3. Záměna jednotky za soupravu tří jednotek [vlkm] – uvede se Dopravní výkon, který byl na pokyn Objednatele ve Skutečnosti zajištěn soupravou tří vlakových jednotek, byť v Objednávce měl být tento Dopravní výkon zajištěn jednou vlakovou jednotkou; pokud by naopak došlo ve Skutečnosti k vypravení jedné vlakové jednotky oproti soupravě tří vlakových jednotek uvedené v Objednávce, zaznamená se do stejné tabulky Dopravní výkon se záporným znaménkem
4. Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek [vlkm] – uvede se Dopravní výkon, který byl na pokyn Objednatele ve Skutečnosti zajištěn soupravou tří vlakových jednotek, byť v Objednávce měl být tento Dopravní výkon zajištěn soupravou dvou vlakových jednotek; pokud by naopak došlo ve Skutečnosti k vypravení soupravy dvou vlakových jednotek oproti soupravě tří vlakových jednotek uvedené v Objednávce, zaznamená se do stejné tabulky Dopravní výkon se záporným znaménkem
5. Neuplatnitelný dopravní výkon [vlkm] – viz definici pojmů
6. 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 B38:P38) a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] (v buňkách B21:P21) pro příslušné období Jízdního řádu
2. Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek [tis.Kč] je definována pomocí vzorce ve výpočtu Skutečné kompenzace
3. Záměna jednotky za soupravu tří jednotek [tis.Kč] je definována pomocí vzorce ve výpočtu Skutečné kompenzace

4. Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek [tis.Kč] je definována pomocí vzorce ve výpočtu Skutečné kompenzace
5. Výše ušetřených nákladů za Neuplatnitelný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Neuplatnitelného dopravního výkonu [vlkm] (v buňkách B106:P106) a Objednávkové jednotkové ceny [Kč/vlkm] (v buňkách B20:P20) pro příslušné období Jízdního řádu
6. Výše ušetřených nákladů za Nerealizovaný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Nerealizovaného dopravního výkonu [vlkm] (v buňkách B123:P123) a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] (v buňkách B21:P21) pro příslušné období Jízdního řádu

Skutečná cena je spočtena v samostatné tabulce (v buňkách B136:P136) jako součást výpočtu Skutečné kompenzace postupem uvedeným níže.

Skutečné tržby byly užity již pro výpočet Záloh kompenzace (viz kapitolu 4.5) a do buněk B137:P137 se přebírá jejich součet za celé období Jízdního řádu.

Skutečná kompenzace je pak rozdílem Skutečné ceny 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 popsaným níže.

5.1.1 Skutečná cena

$$CS_j = CO_j + DP_j \cdot JCO_j^{Vykon} + DZ_j^{Jedna-Dve} \cdot JCO_j^{Vykon} \cdot (d^{Dve} - 1) + DZ_j^{Jedna-Tri} \cdot JCO_j^{Vykon} \cdot (d^{Tri} - 1) + \\ + DZ_j^{Dve-Tri} \cdot JCO_j^{Vykon} \cdot (d^{Tri} - d^{Dve}) - DU \cdot JCO_j - DR \cdot JCO_j^{Vykon}$$

kde:

CS_j	Skutečná cena pro období Jízdního řádu *j*
CO_j	Objednávková cena pro období Jízdního řádu *j*
JCO_j	Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu j
JCO_j^{Vykon}	Objednávková jednotková cena za Výkon pro období Jízdního řádu j
DP_j	Přidaný dopravní výkon v období Jízdního řádu *j*
DU_j	Neuplatnitelný dopravní výkon v období Jízdního řádu *j*
DR_j	Nerealizovaný dopravní výkon v období Jízdního řádu *j*
$DZ_j^{Jedna-Dve}$	Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek v období Jízdního řádu *j*
$DZ_j^{Jedna-Tri}$	Záměna jednotky za soupravu tří jednotek v období Jízdního řádu *j*

$DZ_j^{Dve-Tri}$ Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek v období Jízdního řádu *j*

d^{Dve} Fixní koeficient zohlednění souprav dvou jednotek ve složce Výkon

d^{Tri} Fixní koeficient zohlednění souprav tří jednotek ve složce Výkon

5.1.2 Skutečná kompenzace

$$KS_j = CS_j - TS_j = A_j + B_j$$

kde:

KS_j Skutečná kompenzace pro období Jízdního řádu *j* náležející Dopravci

CS_j Skutečná cena pro období Jízdního řádu *j*

TS_j Skutečné tržby pro období Jízdního řádu *j*

A_j Záloha kompenzace pro období Jízdního řádu *j*

B_j Doplatek kompenzace pro období Jízdního řádu *j*

5.1.3 Skutečná jednotková kompenzace

$$JKS_j = \frac{KS_j}{DS_j}$$

přičemž:

$$DS_j = DO_j + DP_j - DU_j$$

kde:

JKS_j Skutečná jednotková kompenzace pro období Jízdního řádu *j*

KS_j Skutečná kompenzace pro období Jízdního řádu *j* náležející Dopravci

DS_j Skutečný dopravní výkon pro období Jízdního řádu *j*

DO_j Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu *j*

DP_j Přidaný dopravní výkon v období Jízdního řádu *j*

DU_j Neuplatnitelný dopravní výkon v období Jízdního řádu *j*

5.2 Přepočet Skutečné kompenzace na kalendářní rok

Označení listu: Kalendářní rok

Na tomto listu je přepočtena Skutečná kompenzace z období platnosti Jízdního řádu na období kalendářního roku. Tento přepočet je prováděn jen pro účely statistického vykazování Objednatele, které vyžaduje příslušnost ke kalendářnímu roku, a není tak podkladem pro stanovení Skutečné kompenzace ze Smlouvy.

Příloha č. 14 – Definice zkratek 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
IDSK	Integrovaná doprava Středočeského kraje
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
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, 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 či Výchozího počtu vlakových jednotek a konečném vyúčtování Skutečnosti vůči Objednávce. Finanční model se člení na období platnosti Jízdních řádů, nikoliv období kalendářních roků (s výjimkou uvedenou dále).

- ***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 2018 na celou Dobu plnění. Po celé toto období je Výchozí finanční model založen na předpokladu Výchozího dopravního výkonu i Výchozího počtu vlakových jednotek. Dopravce dále ve Výchozím finančním modelu uvádí variabilitu Cenotvorných položek k dopravnímu výkonu a k vozidlům procentuálním podílem, neměnným po celé období Smlouvy.
- ***Aktualizovaný finanční model*** slouží ke každoroční valorizaci Výchozího finančního modelu podle vývoje Cenotvorných položek na trhu prostřednictvím Indexů. Dále umožňuje doplnění Cenotvorných položek, které jsou předjímány Smlouvou, avšak jejich výše nebyla známa ke dni 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 Výchozího dopravního výkonu po celé období Smlouvy.
- ***Objednávkový finanční model*** slouží ke každoročnímu přepočtení Aktualizovaného finančního modelu podle Objednávky. Předmětem Objednávky je stanovení Objednaného dopravního

výkonu a Objednaného počtu vlakových jednotek. Objednávkový finanční model zobrazuje Cenotvorné položky v cenové úrovni roku počátku platnosti Jízdního řádu, pro který je spočten, při uvažování Objednaného dopravního výkonu a Objednaného počtu vlakových jednotek na totožný Jízdní řád.

Cenotvorné položky –struktura nákladů (řádky 1 až 15) a zisku (řádek 22) je v některých případech rozdělená 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 Elektrická energie*** – trakční elektrická energie pro pohon a klimatizování Vozidla, určená spotřebou elektrické energie a cenou elektrické energie vč. distribuce
  - ***1.2 Jiné*** – náklady na jiné zdroje trakční energie a paliva, než je elektrická energie
- ***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 spojená především s provozem a běžnou údržbou Vozidel
- ***4 Opravy a údržba vozidel*** – opravy vyšších stupňů Vozidel v souladu s údržbářsko-opravárenskými předpisy, 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*** – náklady na veřejně přístupné prostory ve stanicích a zastávkách; jsou vypočteny na základě Objednávky a podmínek a cen uvedených v Prohlášení o dráze, pokud taková úhrada bude zavedena
- ***12 Ostatní přímé náklady***
  - ***12.1 Staniční služby*** – náklady na veřejně přístupné prostory ve stanicích a zastávkách, ekvivalent úhrady za použití ostatní infrastruktury, dokud není zavedena

  - ***12.2 Jiné*** – náklady spojené s provozními zaměstnanci (příspěvky zaměstnavatele na penzijní připojištění, kapitálové pojištění, ošacení), finanční náklady Vozidel (úroky)
- ***13 Ostatní služby*** – náklady na služby nezařazené do výše uvedených položek; jedná se např. o náklady na čištění, úklid a ostrahu Vozidel, platby za přechodné ubytování provozních zaměstnanců, telekomunikační služby, IT služby, marketingové služby a další
- ***14 Provozní režie*** – režijní náklady provozního charakteru, nezávislé na výši Objednávky, spojené s poskytováním Plnění předmětné Smlouvy; jedná se např. o 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 Zisk*** – kalkulovaný zisk Dopravce z poskytování Plnění dle Smlouvy

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 2018.
- ***Výchozí jednotková cena*** – Výchozí cena vztažená na jednotku Výchozího dopravního výkonu. Udává se v Kč/vlkm.
- ***Výchozí jednotková cena po úpravě*** – Výchozí cena vztažená na jednotku Výchozího dopravního výkonu, který byl navýšen o 20 %. Výchozí jednotková cena po úpravě se používá výhradně za účelem výpočtu Nabídkové ceny. 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 Záměny řazení jednotek 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 – vážený průměr Výchozí jednotkové ceny, Výchozí jednotkové ceny po úpravě a Výchozí jednotkové ceny po přepočtu, které byly spočteny jako aritmetické průměry Cenotvorných položek Výchozího finančního modelu za Dobu plnění. Váhy pro výpočet váženého průměru jsou určeny Zadávací dokumentací. 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.

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; ve smyslu vyúčtování záloh je 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 Jízdního řádu.

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.

Linka – služby ve veřejné drážní osobní dopravě poskytované na trase Beroun – Kařez – Rokycany – Plzeň – Klatovy, v IDP pod označením P2.

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

Jízdní řád – plánovaný rozsah provozu na Lince, 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. Pro účely této Smlouvy je délka období platnosti Jízdního řádu určující pro výpočet Kompenzace. Jízdní řád je dále definován zejm. § 40 a násl. ZoD.

- ***Výchozí jízdní řád*** – rozsah provozu na Lince, 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 Lince na jednotlivých Spojích. Pro stanovení Dopravního výkonu jsou používány údaje provozovatele dráhy (SŽDC).

- ***Výchozí dopravní výkon*** – předpokládaný rozsah dopravních výkonů pro předpokládané první období platnosti Jízdního řádu, tedy od prosince 2020 do prosince 2021. Jde o dopravní výkon, k němuž jsou vztaženy všechny Cenotvorné položky uvedené ve Výchozím finančním modelu a Aktualizovaném finančním modelu. Dle pravidel Smlouvy se může Objednaný dopravní výkon odlišovat od Výchozího dopravního výkonu již v prvním období platnosti Jízdního řádu.
- ***Minimální dopravní výkon*** – rozsah dopravního výkonu, pod který v každém období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy neklesne Objednaný dopravní výkon a který si Objednatel vyhradil v souladu s § 100 odst. 1 ZZVZ, 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 a který si Objednatel vyhradil v souladu s § 100 odst. 1 ZZVZ, 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 odstavcem 2.5 Smlouvy.
    - ***Objednaný dopravní výkon jednotek*** – dopravní výkon plánovaně zajištěný jednou Vlakovou jednotkou, vyznačený pro jednotlivé Spoje v Jízdním řádu.
    - ***Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek*** – dopravní výkon plánovaně zajištěný soupravou spřaženou ze dvou Vlakových jednotek, vyznačený pro jednotlivé Spoje v Jízdním řádu.
    - ***Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek*** – dopravní výkon plánovaně zajištěný soupravou spřaženou ze tří Vlakových jednotek, vyznačený pro jednotlivé Spoje v Jízdním řádu.
- ***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 Spoje a zpoždění Spoje 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 nerealizovaný z důvodu stávky. 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 (SŽDC) 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.

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

- ***Nové vozidlo*** – vozidlo dříve nepoužité (s výjimkou výkonů realizovaných na základě jiné smlouvy uzavřené mezi Objednatelem a Dopravcem, zejména smlouvy uzavřené na základě přímého zadání na přechodnou dobu ode dne celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2019), jehož první registrace u Drážního úřadu proběhne nejpozději v průběhu roku 2019.

- ***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*** – nedělitelná souprava hnacích a tažených železničních osobních vozidel určených k Plnění předmětu Smlouvy, kterými bude zajišťována doprava na Lince ve Spojích dle Jízdního řádu.

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 dvou či tří Vlakových jednotek.

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

Záměna řazení vlakových jednotek – změna požadované kapacity Spoje proti údajům uvedeným v Jízdním řádu Objednávky. Provádí se během období platnosti Jízdního řádu, a to jak trvalou, tak mimořádnou změnou platnosti. Záměna se projeví ve vyúčtování Skutečnosti vůči Objednávce. Pokud záměna zvyšuje počet Vlakových jednotek na Spoji, uvádí se ve vyúčtování s kladným znaménkem; pokud naopak záměna snižuje počet Vlakových jednotek na Spoji, uvádí se ve vyúčtování se záporným znaménkem.

- ***Záměna jednotky za soupravu dvou jednotek*** – dopravní výkon, který Dopravce zajistil na pokyn Objednatele soupravou dvou Vlakových jednotek, namísto jedné Vlakové jednotky uvedené v Jízdním řádu Objednávky.
- ***Záměna jednotky za soupravu tří jednotek*** – dopravní výkon, který Dopravce zajistil na pokyn Objednatele soupravou tří Vlakových jednotek, namísto jedné Vlakové jednotky uvedené v Jízdním řádu Objednávky.
- ***Záměna soupravy dvou jednotek za soupravu tří jednotek*** – dopravní výkon, který Dopravce zajistil na pokyn Objednatele soupravou tří Vlakových jednotek, namísto soupravy dvou Vlakových jednotek uvedené v Jízdním řádu 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 2020 do dne předcházejícího termínu změny jízdních řádů v prosinci 2035, 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 základě Nabídkového řízení.

Zadávací dokumentace – veškeré písemné dokumenty obsahující zadávací podmínky, sdělované nebo zpřístupňované účastníkům Nabídkového řízení při jeho zahájení.

Nabídka – údaje nebo doklady, které Dopravce podal písemně Objednateli na základě Zadávací dokumentace.

Nabídkové řízení – způsob výběru Dopravce podle § 9 a násl. ZoVS, na jehož základě byla uzavřena tato Smlouva s 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)

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

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 uvedeny v odstavcích 4.1 a 4.2.

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.

Program – dokumentace programu **„Pořízení a modernizace železničních kolejových vozidel (ev. č. 127 65)“**, programu pro implementaci projektů zaměřených na podporu železničních kolejových vozidel v rámci specifického cíle 1.5 OPD 2014-2020, který je přílohou č. 4 Smlouvy.