

## Příloha č. 13 Smlouvy – Výpočet kompenzace

# VÝPOČET KOMPENZACE

Součástí Zadávací dokumentace je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Výchozí ceny, výběru nejuhodnější Nabídky 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 předjíhány 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 užití pojmy, nastavení Finančního modelu, způsob ovládnání modelu ze strany Objednatele i Dopravce a definuje vzorce použité ve Finančním modelu pro výpočet Skutečné kompenzace.

## 1 FINANČNÍ MODEL

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. Každý list Finančního modelu se skládá z tabulky souhrnné kalkulace za oba Objednatele („CELKEM“) a následně z rozpadu kalkulace pro jednotlivé Objednatele – tedy Plzeňský kraj („PK“) a Karlovarský kraj („KK“). Níže uvedené odkazy do buněk listu platí pouze pro první tabulku shora („CELKEM“), nicméně struktura Finančního modelu je dodržována i pro navazující tabulky s rozpadem kalkulace pro PK a KK. Popis struktury Finančního modelu tedy pro ně platí ekvivalentně (výjimky jsou uvedeny dále):

- Řádky definují **Cenotvorné položky** (v buňkách A3:D26)
- Sloupce definují jednotlivá období platnosti **Jízdního řádu** (v buňkách E2:T2)

**Cena** (v buňkách F27:T27) je počítána jako součet Cenotvorných položek příslušného období Jízdního řádu. Typy Cen se odlišují na jednotlivých listech.

**Jednotková cena** (v buňkách F29:T29) je počítána jako podíl Ceny (v buňkách F27:T27) a Dopravního výkonu (v buňkách F28:T28). Typy jednotkové ceny se odlišují na jednotlivých listech. Jednotkové ceny mají jen informativní charakter; do výpočtů vždy vstupují ceny vyjádřené absolutně.

**Součet Cenotvorných položek** (v buňkách U3:U27) vyjadřuje celkovou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

**Průměr Cenotvorných položek** (v buňkách V3:V27) vyjadřuje aritmeticky průměrnou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

**Přiřazení Cenotvorných položek** (v buňkách W3:Y26) vyjadřuje podíly, jakými je hodnota dané Cenotvorné položky 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.

- Přiřazení položek na Výkon (v buňkách W3:W26) 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 X3:X26) 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 Y3:Y26) 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 Výchozí ceny** (v buňce Z27) vyjadřuje maximálně dovolený růst či pokles Výchozí ceny mezi dvěma sousedními obdobími Jízdního řádu. Meziroční rozdíl se vztahuje pouze na Výchozí finanční model a pouze na období od roku 2027/28 po zbývající Dobu plnění. V období do roku 2026/27 dojde k pořízení dvou Vlakových jednotek, proto se očekává větší meziroční rozdíl Výchozí ceny a omezení zde Objednatel nezavádí. Koeficient meziročního rozdílu  $R$  stanovuje Objednatel (blíže v kapitole 2.1.1).

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě –  
linka P1 ZÁPAD (Plzeň – Cheb – Karlovy Vary)

**Tabulka 1: Cenotvorné položky a období Jízdního řádu**

Číslo Cenotvorné položky <i>i</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 <i>j</i>				
				<i>j</i> = 1 2022/23	<i>j</i> = 2 2023/24	...	...	<i>j</i> = 16 2037/38
<i>i</i> = 1	Trakční energie a palivo	<i>i</i> = 1.1	Elektrická energie					
		<i>i</i> = 1.2	Jiné					
<i>i</i> = 2	Netrakční energie a palivo							
<i>i</i> = 3	Přímý materiál							
<i>i</i> = 4	Opravy a údržba vozidel							
<i>i</i> = 5	Odpisy dlouhodobého majetku	<i>i</i> = 5.1	Převod Vlakových jednotek					
		<i>i</i> = 5.2	Ostatní Vlakové jednotky					
		<i>i</i> = 5.3	Ostatní majetek					
<i>i</i> = 6	Pronájem a leasing vozidel							
<i>i</i> = 7	Mzdové náklady	<i>i</i> = 7.1	Vlakový personál					
		<i>i</i> = 7.2	Pokladní					
		<i>i</i> = 7.3	Ostatní zaměstnanci					
<i>i</i> = 8	Sociální a zdravotní pojištění	<i>i</i> = 8.1	Vlakový personál					
		<i>i</i> = 8.2	Pokladní					
		<i>i</i> = 8.3	Ostatní zaměstnanci					
<i>i</i> = 9	Cestovné							
<i>i</i> = 10	Úhrada za použití dopravní cesty							
<i>i</i> = 11	Úhrada za použití ostatní infrastruktury							
<i>i</i> = 12	Ostatní přímé náklady	<i>i</i> = 12.1	Úroky z bankovních úvěrů					
		<i>i</i> = 12.2	Ostatní					
<i>i</i> = 13	Ostatní služby							
<i>i</i> = 14	Provozní režie							
<i>i</i> = 15	Správní režie							
<i>i</i> = 22	Zisk							

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě –  
linka P1 ZÁPAD (Plzeň – Cheb – Karlovy Vary)

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  $j$

V rámci stanovení Objednávky, záznamu Skutečnosti a výpočtu Skutečné kompenzace jsou ve Finančním modelu členěna období Jízdního řádu do podrobnosti kalendářních měsíců. Finanční model v tomto ohledu vychází z předpokladu, že Dopravní rok je zahájen v termínu prosincové změny Jízdního řádu. Dojde-li však k posunu zahájení Dopravního roku na jiný termín, je nutné odpovídajícím způsobem upravit členění na kalendářní měsíce v listech Objednávka, Skutečnost a Kompenzace. Tato úprava však nebude mít dopad na výpočet celkových hodnot za jedno období Dopravního roku.

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě –  
linka P1 ZÁPAD (Plzeň – Cheb – Karlovy Vary)

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

Číslo Cenotvorné položky $i$	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Přiřazení Cenotvorné položky $P_i$		
				$P_i^{Vykon}$	$P_i^{Vozidlo}$	$P_i^{Fixni}$
$i = 1$	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	$i = 5.1$	Převod Vlakových jednotek	%	%	%
		$i = 5.2$	Ostatní Vlakové jednotky	%	%	%
		$i = 5.3$	Ostatní majetek	%	%	%
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel			%	%	%
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlakový personál	%	%	%
		$i = 7.2$	Pokladní	%	%	%
		$i = 7.3$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlakový personál	%	%	%
		$i = 8.2$	Pokladní	%	%	%
		$i = 8.3$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%
$i = 9$	Cestovné			%	%	%
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty			%	%	%
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury			%	%	%
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Úroky z bankovních úvěrů	%	%	%
		$i = 12.2$	Ostatní	%	%	%
$i = 13$	Ostatní služby			%	%	%
$i = 14$	Provozní režie			%	%	%
$i = 15$	Správní režie			%	%	%
$i = 22$	Zisk			%	%	%

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě – linka P1 ZÁPAD (Plzeň – Cheb – Karlovy Vary)

přičemž vždy platí, že:

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

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

**Tabulka 3: Členění Finančního modelu na Objednatele**

Označení	Název Objednatele
$k = PK$	Plzeňský kraj
$k = KK$	Karlovarský kraj

přičemž vždy platí, že:

$$D_j = \sum_{k=PK}^{k=KK} [D_{j,k}] = \sum_{k=PK}^{k=KK} [DV_{j,k}^{Jedna} + DV_{j,k}^{Dve} + DV_{j,k}^{Tri}]$$

kde:

$D_j$  Dopravní výkon pro období Jízdního řádu  $j$ , analogicky platný ve stanovení  $DV_j, DO_j, DS_j$  v následujících kapitolách

$D_{j,k}$  Dopravní výkon pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$ , analogicky platný ve stanovení  $DV_{j,k}, DO_{j,k}, DS_{j,k}$

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě –  
linka P1 ZÁPAD (Plzeň – Cheb – Karlovy Vary)

$D_{j,k}^{Jedna}$  Dopravní výkon jednotek pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$ , analogicky platný ve stanovení  $DV_{j,k}^{Jedna}$ ,  $DO_{j,k}^{Jedna}$ ,  $DS_{j,k}^{Jedna}$

$D_{j,k}^{Dve}$  Dopravní výkon souprav dvou jednotek pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$ , analogicky platný ve stanovení  $DV_{j,k}^{Dve}$ ,  $DO_{j,k}^{Dve}$ ,  $DS_{j,k}^{Dve}$

$D_{j,k}^{Tri}$  Dopravní výkon souprav tří jednotek pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$ , analogicky platný ve stanovení  $DV_{j,k}^{Tri}$ ,  $DO_{j,k}^{Tri}$ ,  $DS_{j,k}^{Tri}$

a dále platí, že:

$$V_j = V_{j,k}$$

kde:

$V_j$  Počet vlakových jednotek pro období Jízdního řádu  $j$ , analogicky platný ve stanovení  $VV_j$ ,  $VO_j$  v následujících kapitolách

$V_{j,k}$  Počet vlakových jednotek pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

a dále platí, že:

$$P_j = \sum_{k=PK}^{k=KK} [P_{j,k}]$$

kde:

$P_j$  Počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu  $j$ , analogicky platný ve stanovení  $PV_j$ ,  $PO_j$  v následujících kapitolách

$P_{j,k}$  Počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$ , analogicky platný ve stanovení  $PV_{j,k}$ ,  $PO_{j,k}$

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě –  
linka P1 ZÁPAD (Plzeň – Cheb – Karlovy Vary)

a konečně platí, že:

$$C_j = \sum_{k=PK}^{k=KK} [C_{j,k}]$$

kde:

$C_j$  Cena pro období Jízdního řádu  $j$ , analogicky platná ve stanovení  $CV_j, CA_j, CO_j, CS_j$  v následujících kapitolách

$C_{j,k}$  Cena pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$ , analogicky platná ve stanovení  $CV_{j,k}, CA_{j,k}, CO_{j,k}, CS_{j,k}$



## 1.1 Výchozí provozní předpoklady

Označení listu: Provoz výchozí

Provozní parametry Výchozího dopravního výkonu, Výchozího počtu vlakových jednotek a Výchozího počtu pokladních hodin zadává Objednatel na úvod Finančního modelu. Stejně údaje jsou pak znovu uváděny na listu Objednávka, kde slouží ke srovnání s parametry Objednávky (viz kapitolu 4.1).

- Výchozí dopravní výkon [tis.vlkm] (v buňkách C3:Q3) vstupuje přímo do Výchozího finančního modelu (buňky F28:T28); při stanovení výše Cenotvorných položek Výchozího finančního modelu Dopravce rovněž zohledňuje, jaká část Výchozího dopravního výkonu připadá na vlaky vedené v jedné vlakové jednotce a vlaky vedené v soupravě dvou či tří jednotek:
  - Výchozí dopravní výkon jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C4:Q4) 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 C5:Q5) 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 C6:Q6) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Zadávací dokumentaci zajištěn soupravou tří Vlakových jednotek
- Výchozí počet vlakových jednotek [#] (v buňkách C7:Q7) je počet vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace Výchozího dopravního výkonu, včetně vozidel záložních.
- Výchozí počet pokladních hodin [h] (v buňkách C8:Q8) je součet celkové otevírací doby pokladních přepážek za Dopravní rok, vyjádřený v hodinách.

## 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 hodnocena Nabídka. Dopravce zde rovněž provede přiřazení vybraných Cenotvorných položek [%] na složky Výkon, Vozidlo a Fixní.

Objednatel provedl přiřazení vybraných Cenotvorných položek [%] jednotně v těchto případech:

- 5 Odpisy dlouhodobého majetku
- 6 Pronájem a leasing vozidel
- 7.2 Mzdové náklady – Pokladní
- 8.2 Sociální a zdravotní pojištění – Pokladní
- 10 Úhrada za použití dopravní cesty
- 11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury
- 14 Provozní režie
- 15 Správní režie

Dopravce ve Výchozím finančním modelu zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2022 [tis.Kč] na celou Dobu plnění, a to v zaokrouhlení na tisíce.

Dopravce dále provede přiřazení zbývajících Cenotvorných položek [%] (buňky W3:X26) v položkách, které nestanovil Objednatel, a to v zaokrouhlení na celá procenta:

- 1 Trakční energie a palivo
- 2 Netrakční energie a palivo
- 3 Přímý materiál
- 4 Opravy a údržba vozidel
- 7.1 Mzdové náklady – Vlakový personál
- 7.3 Mzdové náklady – Ostatní zaměstnanci
- 8.1 Sociální a zdravotní pojištění – Vlakový personál
- 8.3 Sociální a zdravotní pojištění – Ostatní zaměstnanci
- 9 Cestovné
- 12 Ostatní přímé náklady
- 13 Ostatní služby
- 22 Zisk

Cenotvorná položka „5.1 Odpisy dlouhodobého majetku – Převod Vlakových jednotek“ je doplněna Objednatel na základě převodu Vlakových jednotek novému Dopravci, jak blíže uvádí Smlouva. Hodnota odpisů plynoucích z převedení Vlakových jednotek Dopravci vychází z celkové odpisové doby 30 let. Část jejich odpisů připadající na Dobu plnění Objednatel doplnil rozpočítané do jednotlivých období Jízdního řádu. Hodnota je pevnou položkou cenotvorby pro všechny uchazeče. Pokud Dopravce na straně Vlakových jednotek bude provádět jejich další zhodnocení, které se promítne do výše odpisů, jsou tyto náklady zaznamenávány do cenotvorné položky „5.2 Odpisy dlouhodobého majetku – Ostatní Vlakové jednotky“. Tato položka je již předmětem Nabídky Dopravce, stejně jako předpokládané odpisy ostatního dlouhodobého majetku v položce 5.3.

Cenotvorné položky „10 Úhrada za použití dopravní cesty“ a „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ jsou Objednatel uvedeny jako nulové. Nebudou tedy součástí Nabídky Dopravce ve Výchozím finančním modelu, neboť budou doplněny Objednatel až do Aktualizovaného finančního modelu na základě jejich skutečné výše pro nadcházející období Jízdního řádu.

Výchozí finanční model je jediným listem Finančního modelu, kde pro Nabídku doplňuje údaje Dopravce. Na dalších listech probíhá výpočet buď automaticky, nebo po zadání údajů Objednatel.

### 2.1.1 Výchozí cena

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

přičemž:

$$CV_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=22} [NV_{i,j,k}] = \sum_{i=1}^{i=22} \left[ NV_{i,j} \cdot \frac{DV_{j,k}}{DV_j} \right]$$

kde:

$CV_j$	Výchozí cena pro období Jízdního řádu $j$
$CV_{j,k}$	Výchozí cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky $i$ ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu $j$
$NV_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky $i$ ve Výchozím finančním modelu pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DV_j$	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu $j$
$DV_{j,k}$	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$P_i^{Vykona}$	Podíl Cenotvorné položky $i$ proměnný s Dopravním výkonem
$P_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky $i$ proměnný s Počtem vlakových jednotek
$P_i^{Fixni}$	Podíl Cenotvorné položky $i$ nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlakových jednotek

Výpočet meziročního rozdílu Výchozí ceny ověří, zda jsou změny hodnot Výchozí ceny v období od roku 2027/2028 do konce Doby plnění v souladu s omezením pomocí koeficientu  $R$ .

$$CV_j \cdot (1 - R) \leq CV_{j+1} \leq CV_j \cdot (1 + R)$$

$R$	Koeficient meziročního rozdílu Výchozí ceny
$CV_j$	Výchozí cena pro období Jízdního řádu $j$
$CV_{j+1}$	Výchozí cena pro následující období Jízdního řádu $j+1$

### 2.1.2 Výchozí jednotková cena

$$JCV_j = JCV_{j,k} = \frac{CV_j}{DV_j} = \frac{CV_{j,k}}{DV_{j,k}}$$

kde:

$JCV_j$	Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu $j$
$JCV_{j,k}$	Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$CV_j$	Výchozí cena pro období Jízdního řádu $j$
$CV_{j,k}$	Výchozí cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DV_j$	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu $j$
$DV_{j,k}$	Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$

## 2.2 Zaokrouhlený Výchozí finanční model

Označení listu: MV Zaokrouhlený

List má především kontrolní funkci, aby do všech výpočtů Finančního modelu skutečně vstupovaly Dopravcem zaokrouhlené hodnoty (na tisíce, na celá procenta), jak je požadováno v kapitole 2.1.

### 2.2.1 Nabídková cena

Nabídková cena [Kč/vlkm] je vypočtena v buňce V29 jako aritmetický průměr Výchozích jednotkových cen za celou Dobu plnění.

$$C = \frac{\sum_{j=2}^{j=16} [JCV_j]}{15}$$

kde:

$C$  Nabídková cena

$JCV_j$  Výchozí jednotková cena pro období Jízdního řádu  $j$

## 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 k Cenotvorným položkám.

#### 3.1.1 Definice a zadání Indexů

Do oranžově vyznačených buněk (v oblasti E3:T26) zadává Objednatel hodnoty statistických ukazatelů (Indexů) přesně v hodnotě, jak byly získány z originálního zdroje, v souladu s definicí Indexů níže. Nejpozději ke dni 31. 10. totožného roku se začátkem dalšího období Jízdního řádu, pro který je připravována Objednávka, Objednatel zjistí hodnoty Indexů 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 mohou být na tomto listu Objednatelem vyplněny výchozí údaje Indexů pro cenovou úroveň 2022 (v buňkách E3:E26) v období 2022/23, které slouží jako srovnávací hladina pro výpočet valorizace nadcházejících období.

Objednatel rozhodl o přiřazení Indexů k Cenotvorným položkám podle názvu vedeného v příslušném řádku Cenotvorné položky (v buňkách U3:U26). Vybrané cenotvorné položky nebudou v Době plnění valorizovány pomocí Indexů (označeno „Bez indexace“ v buňkách U3:U26). V případě změny definice Indexu na straně statistického zdroje během trvání Smlouvy se smluvní strany dohodnou na nahrazení jiným Indexem, charakterově nejbližším původnímu Indexu.

Název Indexu	<b>Index cen průmyslových výrobců – elektřina D351</b>
Statistický zdroj	Český statistický úřad <a href="https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr">https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr</a>
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % IR15 měsíční Označení skupiny D 351 Název skupiny Elektřina, přenos a rozvod, obchod s elektřinou
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Aritmetický průměr dvanácti měsíčních publikovaných hodnot od října roku (n-1) po září roku (n)

Název Indexu	<b>Index cen průmyslových výrobců – železniční vozidla CL302</b>
Statistický zdroj	Český statistický úřad <a href="https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr">https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr</a>
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % IR15 měsíční Označení skupiny CL 302 Název skupiny Železniční lokomotivy a vozový park
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Aritmetický průměr dvanácti měsíčních publikovaných hodnot od října roku (n-1) po září roku (n)

Název Indexu	<b>Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – doprava a skladování</b>
Statistický zdroj	Český statistický úřad <a href="https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr">https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr</a>
Přesný popis	Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví Na přepočtené počty zaměstnanců Měřicí jednotka Kč Čtvrtletní hodnoty Odvětví H "Doprava a skladování"
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Předběžný statistický údaj pro Q2 roku (n) Poznámka: předběžný statistický údaj se pro účely Smlouvy a výpočtu Indexů považuje za dále neměnný a konečný

Název Indexu	<b>Index spotřebitelských cen</b>
Statistický zdroj	Český statistický úřad <a href="https://www.czso.cz/csu/czso/isc_cr">https://www.czso.cz/csu/czso/isc_cr</a>
Přesný popis	Indexy spotřebitelských cen – bazický index Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % Čtvrtletní hodnoty Úhrn
Hodnota indexu pro Jízdní řád s počátkem platnosti v roce (n)	Statistický údaj pro Q3 roku (n)

### 3.2 Doplněk Výchozího finančního modelu

Označení listu: Doplněk

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

- Změna Počtu vlakových jednotek pořízených do vlastnictví Dopravce či na leasing/pronájem
- Změna hodnoty odpisů Vlakových jednotek v majetku Dopravce po získání dotace na pořízení či vybavení Vlakových jednotek
- Poplatek „Úhrada za použití dopravní cesty“ stanovený správcem dráhy
- Poplatek „Úhrady za použití ostatní infrastruktury“ stanovený správcem dráhy

Změna Počtu vlakových jednotek proti Výchozímu počtu vlakových jednotek se týká jak nárůstu celkového Počtu vlakových jednotek (s kladným znaménkem nákladů), tak i jejich poklesu (se záporným znaménkem nákladů). Změna počtu Vlakových jednotek se zohlední v položkách:

- 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.2 „Ostatní Vlakové jednotky“ – pokud se mění Počet vlakových jednotek v majetku Dopravce, vloží se část jejich odpisů připadající na změnu Počtu vlakových jednotek do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění;
- 6 „Pronájem a leasing vozidel“ – pokud se mění Počet vlakových jednotek zajištěných formou pronájmu či leasingu, vloží se změna nákladů na toto zajištění do příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění.

Získání dotace na pořízení či vybavení Vlakových jednotek se na listu Doplněk zohlední v položce 5 „Odpisy dlouhodobého majetku“ – část 5.2 „Ostatní Vlakové jednotky“. Část odpisů připadající na obdržanou dotaci se odečte z příslušných období Jízdního řádu zbývajících Doby plnění.

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

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. Výpočet poplatku bude proveden před samotným uzavřením Objednávky (obdobně jako u poplatku „Úhrada za použití dopravní cesty“).

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 2022 na Cenovou úroveň příslušného roku počátku období Jízdního řádu. Aktualizace je provedena prostřednictvím:

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

Indexace Výchozího finančního modelu se do Aktualizovaného finančního modelu projeví tak, že Cenotvorná položka pro dané období Jízdního řádu z Výchozího finančního modelu je znásobena poměrem příslušného Indexu pro dané období Jízdního řádu a Indexu pro období 2022/23.

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

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

Aktualizovaná cena [tis.Kč] (v buňkách F27:T27) je pro každé období Jízdního řádu vztahena k Cenové úrovni počátku období platnosti Jízdního řádu, pro který byla spočtena.

### 3.3.1 Aktualizovaná cena

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

kde:

$CA_{j,k}$  Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

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

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

$NZ_{i,j,k}$  Výše Cenotvorné položky  $i$  doplněné do Výchozího finančního modelu dle pravidel Smlouvy (tj. v listech „Doplněk“) pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$I_{i,j}$  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 2022/23)

$P_i^{Vykon}$  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

$$JCA_{j,k} = \frac{CA_{j,k}}{DV_{j,k}}$$

kde:

$JCA_{j,k}$  Aktualizovaná jednotková cena pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$CA_{j,k}$  Aktualizovaná cena pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$DV_{j,k}$  Výchozí dopravní výkon pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

### 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 W3:W26 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 X3:X26 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 Y3:Y26 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 listů: Objednávka PK, Objednávka KK

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

Dva identické listy slouží pro dva Objednatele; do každého listu se zadávají údaje pro jednoho Objednatele. Na počátku listu Objednávka jsou shrnuty výchozí provozní předpoklady pro příslušného Objednatele (viz kapitolu 1.1). Další tabulka 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 nadcházející 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 C22:Q22), která se skládá ze složek:

- Objednaný dopravní výkon jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C41:Q41) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn jednou vlakovou jednotkou; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách C28:Q40)
- Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C61:Q61) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn soupravou dvou vlakových jednotek; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách C48:Q60)
- Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C81:Q81) představuje Dopravní výkon, který je dle Jízdního řádu v Objednávce zajištěn soupravou tří vlakových jednotek; zadává se v rozdělení na kalendářní měsíce (v buňkách C68:Q80)

Objednávka počtu vlakových jednotek se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do tabulky na listu Objednávka (v buňkách C88:Q88). Na každé období se zadává Objednaný počet vlakových jednotek, i pro případ, že je roven Výchozímu počtu vlakových jednotek. Protože Objednatelé sdílejí Vlakové jednotky, platí údaj zadaný na listu Objednávka PK automaticky i pro list Objednávka KK.

Objednávka počtu pokladních hodin se pro každé období platnosti Jízdního řádu zadává do tabulky na listu Objednávka (v buňkách C94:Q94).

## 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, Objednaný počet vlakových jednotek a Objednaný počet pokladních hodin. Výstupem modelu je Objednávková cena, která je platná vždy pro dané období platnosti Jízdního řádu, pro které byla sestavena Objednávka.

Pro následující Cenotvorné položky platí zvláštní postup výpočtu Objednávkové ceny, neboť dopady Objednávky do těchto položek byly již zohledněny v Aktualizovaném finančním modelu formou Doplňku a nejsou tudíž řešeny smluvním přepočtem dle Objednávky jako položky ostatní.

- „5.1 Odpisy dlouhodobého majetku – Převoz Vlakových jednotek“;
- „5.2 Odpisy dlouhodobého majetku – Ostatní Vlakové jednotky“;
- „6 Pronájem a leasing vozidel“;
- „10 Úhrada za použití dopravní cesty“;
- „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“.

Další odlišností, která je patrná ve výpočtu Objednávkové ceny níže, je zacházení s variabilní složkou cenotvorných položek vázaných na vlakový personál při řazení vlakových jednotek do souprav. Protože variabilní náklady na zajištění vlakového personálu nerostou úměrně se zvětšováním počtu jednotek v soupravě, zohledněna je tato skutečnost i ve výpočtu položek:

- „7.1 Mzdové náklady – Vlakový personál“;
- „8.1 Sociální a zdravotní pojištění – Vlakový personál“.

Poslední odchylkou od standardního výpočtu Objednávkové ceny je zohlednění změny Objednaného počtu pokladních hodin proti Výchozímu počtu pokladních hodin. Ten je proveden do cenotvorných položek, které se jinak chovají fixně vůči změně Dopravního výkonu i počtu Vlakových jednotek:

- „7.2 Mzdové náklady – Pokladní“;
- „8.2 Sociální a zdravotní pojištění – Pokladní“.

Všechny výše uvedené výjimky jsou zachyceny ve výpočtových vzorcích v kapitole 4.2.1.

Objednávková cena [tis.Kč] je pro každé období Jízdního řádu vztažena k cenové úrovni počátku období platnosti Jízdního řádu, pro který byly spočteny. Skládá se z výkonové, vozidlové a fixní složky.

### 4.2.1 Objednávková cena

$$CO_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=22} [NO_{i,j,k}] = \sum_{i=1}^{i=22} [NO_{i,j,k}^{Vykona} + NO_{i,j,k}^{Vozidlo} + NO_{i,j,k}^{Fixni}]$$

přičemž:

Výkonová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j,k}^{Vykon} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^{Jedna} + 2 \cdot DO_{j,k}^{Dve} + 3 \cdot DO_{j,k}^{Tri}}{DV_{j,k}^{Jedna} + 2 \cdot DV_{j,k}^{Dve} + 3 \cdot DV_{j,k}^{Tri}} \quad \text{vyjma } i = 7.1, i = 8.1, i = 10, i = 11$$

$$NO_{i,j,k}^{Vykon} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^{Jedna} + DO_{j,k}^{Dve} + DO_{j,k}^{Tri}}{DV_{j,k}^{Jedna} + DV_{j,k}^{Dve} + DV_{j,k}^{Tri}} \quad \text{pouze pro } i = 7.1, i = 8.1$$

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

Vozidlová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j,k}^{Vozidlo} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Vozidlo} \cdot \frac{VO_j}{VV_j} \quad \text{vyjma } i = 5.1, i = 5.2, i = 6$$

$$NO_{i,j,k}^{Vozidlo} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Vozidlo} \quad \text{pouze pro } i = 5.1, i = 5.2, i = 6$$

Fixní složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j,k}^{Fixní} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixní} \quad \text{vyjma } i = 7.2, i = 8.2$$

$$NO_{i,j,k}^{Fixní} = NA_{i,j,k} \cdot P_i^{Fixní} \cdot \frac{PO_{j,k}}{PV_{j,k}} \quad \text{pouze pro } i = 7.2, i = 8.2$$

kde:

$CO_{j,k}$  Objednávková cena pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

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

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

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

$NO_{i,j,k}^{Fixní}$  Výše Cenotvorné položky  $i$  nezávislé na Dopravnímu výkonu i Počtu vlakových jednotek v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

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

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

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

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

$DV_{j,k}^{Jedna}$	Výchozí dopravní výkon jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DV_{j,k}^{Dve}$	Výchozí dopravní výkon souprav dvou jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DV_{j,k}^{Tri}$	Výchozí dopravní výkon souprav tří jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DO_{j,k}^{Jedna}$	Objednaný dopravní výkon jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DO_{j,k}^{Dve}$	Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DO_{j,k}^{Tri}$	Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$VV_j$	Výchozí počet vlakových jednotek pro období Jízdního řádu $j$
$VO_j$	Objednaný počet vlakových jednotek pro období Jízdního řádu $j$
$PV_{j,k}$	Výchozí počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$PO_{j,k}$	Objednaný počet pokladních hodin pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$

#### 4.2.2 Objednávková jednotková cena

$$JCO_{j,k} = \frac{CO_{j,k}}{DO_{j,k}}$$

přičemž:

$$DO_{j,k} = DO_{j,k}^{Jedna} + DO_{j,k}^{Dve} + DO_{j,k}^{Tri}$$

kde:

$JCO_{j,k}$	Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$CO_{j,k}$	Objednávková cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DO_{j,k}$	Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DO_{j,k}^{Jedna}$	Objednaný dopravní výkon jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DO_{j,k}^{Dve}$	Objednaný dopravní výkon souprav dvou jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DO_{j,k}^{Tri}$	Objednaný dopravní výkon souprav tří jednotek pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$

#### 4.2.3 Cena za přidání jednotky do soupravy

$$JCO_{j,k}^{Souprava} = \frac{\sum_{i=1}^{i=22} [NO_{i,j,k}^{Vykon}] - NO_{i=7.1,j,k}^{Vykon} - NO_{i=8.1,j,k}^{Vykon} - NO_{i=10,j,k}^{Vykon} - NO_{i=11,j,k}^{Vykon}}{DO_{j,k}}$$

kde:

$JCO_{j,k}^{Souprava}$  Cena za přidání jednotky do soupravy pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

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

$NO_{i=7.1,j,k}^{Vykon}$  Výše Cenotvorné položky „7.1 Mzdové náklady – Vlakový personál“ proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$NO_{i=8.1,j,k}^{Vykon}$  Výše Cenotvorné položky „8.1 Sociální a zdravotní pojištění – Vlakový personál“ proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$NO_{i=10,j,k}^{Vykon}$  Výše Cenotvorné položky „10 Úhrada za použití dopravní cesty“ proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$NO_{i=11,j,k}^{Vykon}$  Výše Cenotvorné položky „11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$DO_{j,k}$  Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

#### 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 a vlaky vedené v soupravě dvou, případně 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.

Kalkulace Cenotvorných položek v tomto listu:

- přímo přebírá hodnoty Aktualizovaného finančního model na Vozidlo pro Cenotvorné položky „5.1 Odpisy dlouhodobého majetku – Převod Vlakových jednotek“, „5.2 Odpisy dlouhodobého majetku – Ostatní Vlakové jednotky“ a „6 Pronájem a leasing vozidel“, neboť dopady Objednávky do těchto položek byly již zohledněny v listu Doplněk; 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.

## 5 SKUTEČNÁ KOMPENZACE

### 5.1 Skutečnost

Označení listů: Skutečnost PK, Skutečnost KK

Tento list slouží k zaznamenání skutečně realizovaného Plnění proti Objedávce. Na tomto listu jsou připraveny čtyři tabulky pro zadání odchylek dopravního výkonu, kde se zadávají rozdíly Skutečnosti proti Objedávce v detailu kalendářních měsíců pro následující situace:

1. Přidaný dopravní výkon [vlkm] – 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; při vypuštění Spoje nebo jeho části z Jízdního řádu během období platnosti se udává dopravní výkon se záporným znaménkem.
2. Přidání jednotky do soupravy [vlkm] – dopravní výkon, který Dopravce provedl na pokyn Objednatele soupravou Vozidel navýšenou o jednu Vlakovou jednotku oproti Objedávce; při snížení počtu o jednu Vlakovou jednotku se udává dopravní výkon se záporným znaménkem.
3. Nerealizovaný dopravní výkon [vlkm] – dopravní výkon, který je vázán na neodjetí Spoje (nebo jeho části), zajištěný náhradní dopravou v situaci, kdy Dopravce obdržel úhradu nákladů na zajištění náhradní dopravy od provozovatele dráhy (SŽ) či jiného subjektu než Objednatele. Zajistí-li Dopravce náhradní dopravu plně na své náklady, nejedná se o Nerealizovaný dopravní výkon, ale o plně realizovaný výkon dle Objednávky. Za Nerealizovaný dopravní výkon se dále pokládá i dopravní výkon, který je vázán na neodjetí Spoje (nebo jeho části) či zpoždění Spoje v délce 60 minut a více, způsobené okolnostmi dle § 2913 odst. 2 OZ.
4. Neuplatnitelný dopravní výkon [vlkm] – 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 v délce 60 minut a více. 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 zaměstnanců Dopravce. Spoj lze uskutečnit i zajištěním náhradní dopravy při naplnění podmínek této Smlouvy. V takovém případě se pro účely výpočtu Ceny považuje Spoj za uskutečněný v rozsahu stejném, jako kdyby byl realizován bez zajištění náhradní dopravy.

Do Skutečného dopravního výkonu se proti Objednanému dopravnímu výkonu přičítá Přidaný dopravní výkon, naopak se odečítá Nerealizovaný dopravní výkon a rovněž Neuplatnitelný dopravní výkon. Výkon ujetý s přidáním jednotky do soupravy se pro účely vyčíslení Skutečného dopravního výkonu považuje za součást Objednaného dopravního výkonu.

## 5.2 Skutečná kompenzace

Označení listů: Kompenzace PK, Kompenzace KK

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

- Objednávková jednotková cena [Kč/vlkm] v buňkách C3:Q3
- Objednávková jednotková cena za Výkon [Kč/vlkm] v buňkách C4:Q4
- Cena za přidání jednotky do soupravy [Kč/vlkm] v buňkách C5:Q5

Pro potřeby výpočtu Skutečné kompenzace v kalendářních měsících 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 C26:F38 bude Objednatel zadávat Skutečné tržby náležející Dopravci z provedeného Plnění, a to ihned po provedení jejich zúčtování v IDPK, resp. IDOK.

Finanční vyčíslení odchylek Skutečnosti proti Objednavce zde probíhá v podrobnosti pro jednotlivé kalendářní měsíce tímto způsobem:

1. Výše nákladů za Přidaný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Přidaného dopravního výkonu [vlkm] v daném kalendářním měsíci a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
2. Výše nákladů za přidání jednotky do soupravy [tis.Kč] je součin Přidání jednotky do soupravy [vlkm] v daném kalendářním měsíci a Ceny za přidání jednotky do soupravy [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
3. Výše ušetřených nákladů za Nerealizovaný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Nerealizovaného dopravního výkonu [vlkm] a Objednávkové jednotkové ceny za Výkon [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu
4. Výše ušetřených nákladů za Neuplatnitelný dopravní výkon [tis.Kč] je součin Neuplatnitelného dopravního výkonu [vlkm] a Objednávkové jednotkové ceny [Kč/vlkm] pro příslušné období Jízdního řádu

Užití sankcí za porušení Smlouvy je nezávislé na výše uvedeném výpočtu finančních dopadů do Skutečné kompenzace a řídí se postupy v souladu se Smlouvou.

Skutečná cena je spočtena jako součást výpočtu Skutečné kompenzace postupem uvedeným níže. Znáznorněna je v buňkách C111:Q123 v jednotlivých kalendářních měsících a poté v buňkách C124:Q124 za celé období Jízdního řádu.

Skutečná kompenzace je pak rozdílem Skutečné ceny a Skutečných tržeb. V buňkách C128:Q140 je vyjádřená v jednotlivých kalendářních měsících, v buňkách C141:Q141 pak souhrnně za celé období Jízdního řádu. Mechanismus výpočtu Skutečné kompenzace probíhá každý měsíc.

### 5.2.1 Skutečná cena

$$CS_{j,k} = CO_{j,k} + DP_{j,k} \cdot JCO_{j,k}^{Vyk\text{on}} + DZ_{j,k} \cdot JCO_{j,k}^{Souprava} - DR_{j,k} \cdot JCO_{j,k}^{Vyk\text{on}} - DU_{j,k} \cdot JCO_{j,k}$$

kde:

$CS_{j,k}$	Skutečná cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$CO_{j,k}$	Objednávková cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$JCO_{j,k}$	Objednávková jednotková cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$JCO_{j,k}^{Vyk\text{on}}$	Objednávková jednotková cena za Výkon pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$JCO_{j,k}^{Souprava}$	Cena za přidání jednotky do soupravy pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DP_{j,k}$	Přidaný dopravní výkon v období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DZ_{j,k}$	Přidání jednotky do soupravy v období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DR_{j,k}$	Nerealizovaný dopravní výkon v období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$DU_{j,k}$	Neuplatnitelný dopravní výkon v období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$

### 5.2.2 Skutečná kompenzace

$$KS_j = \sum_{k=PK}^{k=KK} [KS_{j,k}]$$

přičemž:

$$KS_{j,k} = CS_{j,k} - TS_{j,k}$$

kde:

$KS_j$	Skutečná kompenzace náležející Dopravci pro období Jízdního řádu $j$
$KS_{j,k}$	Skutečná kompenzace pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$CS_{j,k}$	Skutečná cena pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$
$TS_{j,k}$	Skutečné tržby pro období Jízdního řádu $j$ a Objednatele $k$



### 5.2.3 Skutečná jednotková kompenzace

$$JKS_{j,k} = \frac{KS_{j,k}}{DS_{j,k}}$$

přičemž:

$$DS_{j,k} = DO_{j,k} + DP_{j,k} - DR_{j,k} - DU_{j,k}$$

kde:

$JKS_{j,k}$  Skutečná jednotková kompenzace pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$KS_{j,k}$  Skutečná kompenzace pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$DS_{j,k}$  Skutečný dopravní výkon pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$DO_{j,k}$  Objednaný dopravní výkon pro období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$DP_{j,k}$  Přidaný dopravní výkon v období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$DR_{j,k}$  Nerealizovaný dopravní výkon v období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

$DU_{j,k}$  Neuplatnitelný dopravní výkon v období Jízdního řádu  $j$  a Objednatele  $k$

### 5.3 Přepočítání Skutečné kompenzace na kalendářní rok

Označení listu: Kalendářní rok

Na tomto listu jsou přepočítány odchylky Skutečnosti proti Objednávce a z nich vyplývající Skutečná kompenzace z období platnosti Jízdního řádu na období kalendářního roku. Tento přepočítání je prováděn pro účely statistického vykazování Objednatele, které vyžaduje příslušnost ke kalendářnímu roku, a nikoliv proměnlivému období Jízdního řádu.