

DODATEK č. 1

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

uzavřené níže uvedeného dne
mezi:

1. Plzeňský kraj

se sídlem: Škroupova 18, 306 13 Plzeň

IČO: 70890366

DIČ: CZ70890366

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

bankovní spojení: Raiffeisenbank a. s., pobočka Plzeň

číslo účtu: [REDACTED]

a

2. Karlovarský kraj

se sídlem: Závodní 353/88, 360 06 Karlovy Vary

IČO: 70891168

DIČ: CZ 70891168

zastoupený: Ing. Janem Burešem, DBA, neuvolněným členem zastupitelstva, na základě zmocnění Rady Karlovarského kraje, usnesením č. RK 202/02/24 ze dne 19.02.2024,

bankovní spojení: Raiffeisenbank a. s.

číslo účtu: [REDACTED]

(dále souhrnně jen „Objednatel“)

a

3. České dráhy, a.s.

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

IČO: 70994226

DIČ: CZ70994226

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

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

bankovní spojení: Komerční banka Praha

číslo účtu: [REDACTED]

variabilní symbol: 1782024

(dále jen „Dopravce“)

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

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

VZHLEDEM K TOMU, ŽE

- (A) Smluvní strany uzavřely dne 14. 8. 2023 Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě – linka P1 ZÁPAD (Plzeň – Cheb – Karlovy Vary) (dále jen „**Smlouva**“);
- (B) povinností Objednatele je zajistit dopravní obslužnost svého území – je tedy v evidentním zájmu Objednatele dopravní obslužnost zachovat a udržet pro zajištění bezproblémového chodu společnosti (např. doprava do zaměstnání, škol, k lékaři, na úřady apod.);
- (C) současné znění Smlouvy mj. stanoví:
- v čl. 6.1, že: *„Skutečná kompenzace bude Dopravci hrazena formou Záloh kompenzace dle odst. 6.2 a Doplatku kompenzace dle odst. 6.3 Smlouvy“;*
 - v čl. 6.2, že: *„Objednatel poskytne Dopravci měsíční Zálohu kompenzace ve výši stanovené pomocí přílohy č. 12 Finanční model, postupem definovaným v příloze č. 13 Výpočet kompenzace. Úhrada měsíční Zálohy kompenzace bude realizována do 28. dne každého kalendářního měsíce následujícího po měsíci, za který se záloha hradí (tj. např. záloha za leden je splatná do 28. února). Zálohy kompenzace za měsíc listopad a prosinec posledního roku Doby plnění se nehradí. Objednatel však není povinen vyplatit Dopravci poměrnou část měsíční Zálohy kompenzace poměrně k výši Neuplatnitelného dopravního výkonu, pokud Dopravce v rozporu se svými povinnostmi přeruší, omezí či ke stanovenému termínu nezahájí provoz na libovolném Spoji, a to až do pátého dne následujícího po dni, kdy Dopravce zjedná nápravu.“;*
 - v čl. 6.3, že: *„Doplatek kompenzace probíhá samostatně za Objednatele PK a Objednatele KK jednou ročně zpětně za předchozí období platnosti Jízdního řádu a je splatný do 30 kalendářních dnů ode dne oznámení o výši Doplatku kompenzace Objednatele PK a do 30 kalendářních dnů ode dne oznámení o výši Doplatku kompenzace Objednatele KK. Výši Doplatku Objednatel PK a Objednatel KK oznámí Dopravci v termínu do 2 měsíců od konce platnosti Jízdního řádu, nikoli*

však dříve, než Dopravce předloží Objednateli PK a Objednateli KK veškeré doklady nezbytné pro výpočet Doplatku.“;

- (D) příloha č. 12 Smlouvy – Finanční model a příloha č. 13 Smlouvy – Výpočet kompenzace v důsledku administrativního nedopatření neobsahují podrobnou úpravu Záloh kompenzace, jak je předvídána v čl. 6 Smlouvy;
- (E) Smluvní strany dospěly k závěru, že je pro účely řádného, přehledného a administrativně nezatěžujícího plnění Smlouvy nutné mechanismus Záloh kompenzace do stávajícího znění přílohy č. 12 Smlouvy – Finanční model a přílohy č. 13 Smlouvy – Výpočet kompenzace doplnit a zároveň zohlednit Skutečné tržby ve výpočtu Záloh kompenzace tak, aby respektovaly časový nesoulad měsíčního vykazování Skutečných tržeb (jízdného a kompenzační jízdného hrazených státem) vůči termínu poskytnutí Záloh kompenzace;
- (F) je v návaznosti na právě uvedené nutné upravit Smlouvu a její přílohy dle níže popsaného způsobu, a to za dodržení podmínek stanovených zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“);

se Smluvní strany rozhodly uzavřít tento dodatek č. 1 ke Smlouvě (dále jen „**Dodatek**“):

1 PŘEDMĚT DODATKU

- 1.1 Předmětem tohoto Dodatku je úprava dílčích ustanovení Smlouvy a příloh Smlouvy (jmenovitě příloha č. 12 Finanční model, příloha č. 13 Výpočet kompenzace a příloha č. 14 Definice zkratk a pojmů) souvisejících s úpravou čl. 6 Smlouvy, který se týká úhrady zálohových plateb (Záloh kompenzace) hrazených Dopravci.
- 1.2 Provedené úpravy slouží k doplnění koncepce hrazení Záloh kompenzace. V návaznosti na provedené úpravy se bude hrazení Záloh kompenzace řídit jednotnými pravidly tak, že Skutečné tržby budou zohledňovány formou průměrných měsíčních Skutečných tržeb za uplynulé období, které začíná v červenci předchozího kalendářního roku a končí v červnu příslušného kalendářního roku, kdy v prosinci začíná nový dopravní rok. Pro první dva roky poskytování Plnění se použije odborný odhad Skutečných tržeb stanovený Objednatelem dle, a to s ohledem na skutečnost, že pro tyto roky Objednatel nedisponuje údaji o Skutečných tržbách za celé uplynulé období.
- 1.3 Vyúčtování Skutečné kompenzace, jehož součástí je vypořádání Doplatku kompenzace, se bude realizovat za období kalendářního roku.

2 ÚPRAVY DLE DODATKU

- 2.1 Smluvní strany se v návaznosti na výše řečené rozhodly upravit:
 - Přílohu č. 12 Smlouvy – Finanční model, a to způsobem uvedeným v příloze č. 1 Dodatku – Aktualizovaném Finančním modelu, kdy předmětem provedených změn je zejm. doplnění listů Záloha PK a Záloha KK, a dále úpravy listů Kompenzace PK a

Kompenzace KK (nově nazvané Cena PK a Cena KK), a dále rozdělení listu Kalendářní rok na nové listy Kompenzace KK a Kompenzace PK;

- Přílohu č. 13 Smlouvy – Výpočet kompenzace, a to způsobem uvedeným v příloze č. 2 Dodatku – Aktualizovaném Výpočtu kompenzace, kdy předmětem provedených změn jsou zejm. úpravy spočívající v doplnění čl. 4.5 Záloha kompenzace a úpravy znění čl. 5 Skutečná kompenzace;
- Přílohu č. 14 Smlouvy – Definice zkratk a pojmů, a to způsobem uvedeným v příloze č. 3 Dodatku – Aktualizované Definici zkratk a pojmů, kdy předmětem provedené změny je zejm. zavedení definice „Zálohy kompenzace“ a „Doplatku kompenzace“ a dále úprava definice „Skutečné kompenzace“ a „Jízdního řádu“;
- čl. 6.3 Smlouvy, který se mění a nahrazuje tímto zněním:
- *„Doplatek kompenzace probíhá samostatně za Objednatele PK a Objednatele KK jednou ročně zpětně za předchozí období kalendářního roku a je splatný do 30 kalendářních dnů ode dne oznámení o výši Doplatku kompenzace Objednatele PK a do 30 kalendářních dnů ode dne oznámení o výši Doplatku kompenzace Objednatele KK. Výši Doplatku Objednatel PK a Objednatel KK oznámí Dopravci v termínu do 2 měsíců od konce kalendářního roku, nikoli však dříve, než Dopravce předloží Objednateli PK a Objednateli KK veškeré doklady nezbytné pro výpočet Doplatku.“*

2.2 Smluvní strany konstatují, že popsaná změna závazku ze Smlouvy podle tohoto Dodatku je prováděna v souladu s § 222 ZZVZ, neboť se jedná o změnu Smlouvy ryze formální, která má za cíl toliko odstranit formální nedostatek spočívající v chybějící úpravě Záloh kompenzace ve vyjmenovaných přílohách Smlouvy a zároveň se jedná o změnu, která by neměla jakýkoliv vliv na účast jiných dopravců ani by neovlivnila výběr dopravce, pokud by zadávací podmínky původního nabídkového řízení odpovídaly této změně, zároveň nemění ekonomickou rovnováhu závazku ve prospěch Dopravce ani nerozšiřuje rozsah plnění veřejné zakázky, a tudíž je namístě na ni hledět jako na změnu závazku ze Smlouvy nepodstatnou.

3 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

- 3.1 Dodatek nabývá platnosti dnem jeho uzavření a účinnosti dnem uveřejnění v registru smluv podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů. Pro uveřejnění Dodatku v registru smluv se použijí obdobně ustanovení čl. 17.1 a násl. Smlouvy.
- 3.2 Doložka platnosti právního jednání dle § 23 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů: K uzavření tohoto Dodatku má Objednatel souhlas Rady Plzeňského kraje udělený usnesením č. 4650/24 ze dne 26.2.2024 a Rady Karlovarského kraje udělený usnesením č. RK 202/02/24 ze dne 19.02.2024.

- 3.3 Pojmy použité v tomto Dodatku s velkými počátečními písmeny mají význam odpovídající jejich definicím ve Smlouvě.
- 3.4 Smluvní strany se dohodly počínaje dodatkem č. 1 Smlouvy na možnosti uzavírání dodatků ke Smlouvě také v elektronické formě, kdy se za platný dokument považuje rovněž dodatek podepsaný zaručeným elektronickým podpisem oběma Smluvními stranami a současně všemi oprávněnými osobami takový dodatek podepsat. Smluvní strany pro vyloučení pochybnosti stanovují, že všechny podpisy musí být v případě elektronicky podepsovaného dokumentu provedeny zaručeným elektronickým podpisem, kterým bude zajištěna pravost takto podepsaného dokumentu. Současně Smluvní strany vylučují možnost, aby jedna ze Smluvních stran podepsala dokument v listinné a druhá Smluvní strana v elektronické podobě. Skutečnost o formě uzavíraného dodatku bude v každém dokumentu taxativně slovně uvedena takto: „pouze elektronicky“. Technické zajištění přípravy Dodatku k elektronickému podpisu a následné uzavření elektronicky podepsaného dokumentu zajistí Objednatel."
- 3.5 Tento Dodatek je uzavírán Smluvními stranami pouze elektronicky a je vyhotoven v elektronické podobě s elektronickými podpisy obou Smluvních stran v souladu se zákonem č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů.

Přílohy:

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

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

Za Objednatele PK:

Ing. Pavel Čížek
náměstek hejtmána
pro oblast dopravy

Za Dopravce:

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

.....
(podepsáno elektronicky)

.....
(podepsáno elektronicky)

Za Objednatele KK:

Ing. Jan Bureš, DBA,
neuvolněný člen zastupitelstva

Za Dopravce:

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

.....
(podepsáno elektronicky)

.....
(podepsáno elektronicky)

Příloha Smlouvy – Výpočet kompenzace

VÝPOČET KOMPENZACE

Součástí Zadávací dokumentace je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Výchozí ceny, výběru nejnižší 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 Objednavce za uplynulé období Jízdního řádu i kalendářního roku.

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.

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

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:

$$CV_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=2} [NV_{i,j,k}] = \sum_{i=1}^{i=22} \left[NV_{i,j} \cdot \frac{DV_{j,k}}{DV_j} \right]$$

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^{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

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	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) 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	Index cen průmyslových výrobců – železniční vozidla CL302
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr
Přesný popis	Indexy cen průmyslových výrobců podle Klasifikace produkce Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % 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	Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – doprava a skladování
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/pmz_cr
Přesný popis	Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví Na přepočtené počty zaměstnanců Měřicí jednotka Kč 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	Index spotřebitelských cen
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://www.czso.cz/csu/czso/isc_cr
Přesný popis	Indexy spotřebitelských cen – bazický index Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % 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
- Doplnku 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 Doplnku Výchozího finančního modelu.

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

3.3.1 Aktualizovaná cena

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

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.

4.5 Záloha kompenzace

Označení listu: Záloha PK, Záloha KK

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

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 C21:D21 Objednatel zadává odhad podílu tržeb na výši Objednávkové ceny. Od třetího období dále už jsou namísto odhadu Objednatele využívány tržby za uplynulé období, konkrétně od července předchozího do června příslušného kalendářního roku.

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

4.5.1 Záloha kompenzace

$$A_{j,k} = CO_{j,k} - TO_{j,k}$$

kde:

A_j Záloha kompenzace pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

CO_j Objednávková cena pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

TO_j Odhad tržeb pro období Jízdního řádu j a Objednatele k

5 SKUTEČNÁ KOMPENZACE

5.1 Skutečnost

Označení listů: Skutečnost PK, Skutečnost KK

Tento list slouží k zaznamenání skutečně realizovaného Plnění proti Objednávce. Na tomto listu jsou připraveny čtyři tabulky pro zadání odchylek dopravního výkonu, kde se zadávají rozdíly Skutečnosti proti Objednávce 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 Objednávce; 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 zejména 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 cena

Označení listů: Cena PK, Cena KK

Tento list slouží k nacenění skutečně realizovaného Plnění proti Objednávce. K výpočtu 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 ceny 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.

Finanční vyčíslení odchylek Skutečnosti proti Objedávce 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 C94:Q106 v jednotlivých kalendářních měsících a poté v buňkách C107:Q107 za celé období Jízdního řádu.

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

5.3 Skutečná kompenzace

Označení listu: Kompenzace PK, Kompenzace KK

Tento list slouží k zaznamenání Skutečných tržeb a vyúčtování Skutečné kompenzace na základě realizovaného Plnění proti Objednávce a poskytnutým Zálohám kompenzace. Vyúčtování je zde k dispozici v rozdělení jak na kalendářní roky, tak i na dopravní roky (období Jízdního řádu).

Převod mezi obdobím kalendářního roku a obdobím Jízdního řádu je proveden na základě sledování výpočtových veličin v rozpadu na kalendářní měsíce, včetně dělení měsíce prosince termínem změny Jízdního řádu. To umožňuje úplné převedení všech zaznamenaných hodnot mezi oběma obdobími.

Skutečné tržby jsou v první tabulce zadávány v rozdělení na jednotlivé kalendářní měsíce. Jejich součet v buňkách C15:R15 se přebírá do vyúčtování Skutečné kompenzace a nahrazuje v tomto kroku odhad tržeb provedený Objednatelem pro účely stanovení Záloh kompenzace.

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

5.3.1 Skutečná kompenzace

$$KS_{n,k} = CS_{n,k} - TS_{n,k} = A_{n,k} + B_{n,k}$$

kde:

KS_n	Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n a Objednatele k náležející Dopravci
CS_n	Skutečná cena pro kalendářní rok n a Objednatele k
TS_n	Skutečné tržby pro kalendářní rok n a Objednatele k
A_n	Záloha kompenzace pro kalendářní rok n a Objednatele k
B_n	Doplatek kompenzace pro kalendářní rok n a Objednatele k

5.3.2 Skutečná jednotková kompenzace

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

přičemž:

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

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

kde:

$JKS_{n,k}$	Skutečná jednotková kompenzace pro kalendářní rok n a Objednatele k
$KS_{n,k}$	Skutečná kompenzace pro kalendářní rok n a Objednatele k náležející Dopravci
$DS_{n,k}$	Skutečný dopravní výkon pro kalendářní rok n a Objednatele k
$DO_{n,k}$	Objednaný dopravní výkon pro kalendářní rok n a Objednatele k
$DP_{n,k}$	Přidaný dopravní výkon pro kalendářní rok n a Objednatele k
$DU_{n,k}$	Neuplatnitelný dopravní výkon pro kalendářní rok n a Objednatele k
$DR_{n,k}$	Nerealizovaný dopravní výkon pro kalendářní rok n a Objednatele k

Příloha č. 14 – Definice zkratk a pojmů

ZKRATKY A POJMY

1 ZKRATKY

ČSÚ	Český statistický úřad, případně jiný úřad, který nahradí kompetence ČSÚ
DPH	daň z přidané hodnoty
IDOK	Integrovaná doprava Karlovarského kraje
IDPK	Integrovaná doprava Plzeňského 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
SŽ	Správa železnic, státní organizace
vlkm	vlakový kilometr
ZoD	zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění
ZoVS	zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, v platném znění
ZZVZ	zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění

2 POJMY

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

- **Výchozí finanční model** slouží k jednorázovému zadání Cenotvorných položek, které vstupují do výpočtu Ceny a podle kterých je spočtena Nabídková cena. Dopravce zde zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2022 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 předjíhány Smlouvou, avšak jejich výše nebyla známa ke dni podání Nabídky nebo ji Objednatel vyloučil z Výchozího finančního modelu. Aktualizovaný finanční model zobrazuje Cenotvorné položky v cenové úrovni roku počátku platnosti Jízdního řádu, pro který je spočten, při uvažování 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 rozdělena do větší podrobnosti položek a je slovně definovaná v této Zadávací dokumentaci. Cenotvorné položky vycházejí z provozně a ekonomicky odůvodnitelného základu a rozvržení v čase.

- **1 Trakční energie a palivo**
 - **1.1 Elektrická energie** – spotřeba elektrické energie pro pohon a klimatizování Vozidla, vyjádřená v nákladech na trakční energii
 - **1.2 Jiné** – náklady na jiné zdroje trakční energie a paliva, než je elektrická energie, např. motorová nafta
- **2 Netrakční energie a palivo** – energie či palivo, které nejsou spotřebovány pro pohon a klimatizování Vozidel, jde např. o vytápění údržbářsko-opravárenského zázemí
- **3 Přímý materiál** – spotřeba materiálu ze skladu spojená především s provozem a běžnou údržbou Vozidel, spotřeba tiskopisů a materiálu pro tiskárny odbavovacích zařízení, spotřeba nápojů poskytnutých zaměstnancům, spotřeba drobného majetku, spotřeba nákladů na nákup zboží pro služby objednané ve Smlouvě
- **4 Opravy a údržba vozidel** – opravy vyšších stupňů Vozidel v souladu s údržbářsko-opravárenskými předpisy, zajišťovaná externě i vnitropodnikově, pravidelná kontrola Vozidel v předepsaných intervalech, neplánované opravy Vozidel po poškození či nehodě
- **5 Odpisy dlouhodobého majetku**
 - **5.1 Převod Vlakových jednotek** – odpisy za Vozidla převáděná dle pravidel Smlouvy do majetku Dopravce, vycházející z jejich účetní hodnoty v den převodu
 - **5.2 Ostatní Vlakové jednotky** – odpisy dalších Vozidel určených k Plnění služeb, majetkového zhodnocení Vozidel provedeného Dopravcem
 - **5.3 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 Pokladní** – osobní mzdové náklady za zaměstnance, kteří obsluhují pokladní přepážky
 - **7.3 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 Pokladní** – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří obsluhují pokladní přepážky
 - **8.3 Ostatní zaměstnanci** – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří jsou do provozu Spojů zapojeni nepřímým způsobem (údržbáři, mechanici, strojmistři, pokladní, technicko-hospodářští pracovníci)
- **9 Cestovné** – cestovné vyplývající ze zákoníku práce a ve výši určené ze strany veřejné správy
- **10 Úhrada za použití dopravní cesty** – náklady za použití železniční dopravní cesty vč. poplatku za přidělení kapacity na dopravní cestě; jsou vypočteny na základě Objednávky a podmínek a cen uvedených v Prohlášení o dráze

- **11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury** – úhrada za Zařízení služeb dle Zákona o dráhách a příslušného Prohlášení o dráze (např. poplatek za přístup k čerpacím stanicím, poplatek za použití odstavných kolejí, poplatek za použití veřejně přístupných prostor ve stanicích); jsou vypočteny na základě Objednávky a podmínek a cen uvedených v Prohlášení o dráze, pokud taková úhrada bude zavedena
- **12 Ostatní přímé náklady**
 - **12.1 Úroky z bankovních úvěrů** – finanční náklady na pořízení Vozidel do majetku Dopravce
 - **12.2 Ostatní** – náklady spojené s provozními zaměstnanci (příspěvky zaměstnavatele na penzijní připojištění, kapitálové pojištění, ošacení, závodní stravování), pojištění majetku, správní poplatky
- **13 Ostatní služby** – náklady na služby nezařazené do výše uvedených položek; jedná se např. o náklady na čištění, úklid a ostrahu Vozidel, nájemné za pokladny od správce železničních stanic, provize za prodej jízdních dokladů externím prodejcem, převoz peněz, platby za přechodné ubytování provozních zaměstnanců, telekomunikační služby, IT služby, marketingové služby, právní služby a posudky, ostraha objektů, náhradní autobusová doprava a další daňově uznatelné služby související se zajištěním plnění Smlouvy
- **14 Provozní režie** – režijní náklady provozního charakteru, nezávislé na výši Objednávky, spojené s poskytováním Plnění předmětné Smlouvy; jedná se např. o paušál za provoz odbavovacího systému či jiných zařízení Dopravce
- **15 Správní režie** – režijní náklady správního charakteru, nezávislé na výši Objednávky, spojené s řízením a správou Smlouvy
- **22 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 2022.
- **Výchozí jednotková cena** – Výchozí cena vztažená na jednotku Výchozího dopravního výkonu. 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 – aritmetický průměr Výchozích jednotkových cen za celou Dobu plnění, vypočtený v buňce V29 na listu „MV Zaokrouhlený“ Finančního modelu. Udává se v Kč/vlkm.

Skutečné tržby – skutečný výnos z poskytování Plnění náležející Dopravci, získaný zpětným vyúčtováním Skutečnosti, včetně provedeného zúčtování tržeb v rámci IDPK či IDOK. 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.

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

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 kalendářního roku. Pokud není k dispozici historie Skutečných tržeb, použije se odborný odhad Objednatele.

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

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

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

Spoj – znamená jednotlivý vlak, 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, součást grafikonu vlakové dopravy na dotčených tratích. Období Jízdního řádu začíná v prosinci daného roku a končí v prosinci následujícího roku, v termínech celostátní změny jízdních řádů; jeho délka tedy nemusí odpovídat kalendářnímu roku. Jízdní řád je dále definován zejm. § 40 a násl. ZoD.

- **Výchozí jízdní řád** – rozsah provozu 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 Skutečná kompenzace.

Dopravní výkon – vzdálenost ujetá na Lince na jednotlivých Spojích. Pro stanovení Dopravního výkonu jsou používány údaje provozovatele dráhy (SŽ).

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

- **Výchozí dopravní výkon** – předpokládaný rozsah dopravních výkonů, k němuž jsou vztaheny 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 žádném období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy neklesne Objednaný dopravní výkon a který si Objednatel vyhradil v souladu s § 100 odst. 1 ZZVZ.
- **Maximální dopravní výkon** – rozsah dopravního výkonu, nad nějž se v žádném období platnosti Jízdního řádu dle Smlouvy nezvýší Objednaný dopravní výkon a který si Objednatel vyhradil v souladu s § 100 odst. 1 ZZVZ. 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, případně Vozidly kategorie přechodné „2023 – 2026“, 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 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.
- **Nerealizovaný dopravní výkon** – dopravní výkon, který je vázán na neodjetí Spoje (nebo jeho části), zajištěný náhradní dopravou v situaci, kdy Dopravce obdržel úhradu nákladů na zajištění náhradní dopravy od provozovatele dráhy (SŽ) či jiného subjektu než Objednatele. Zajistí-li Dopravce náhradní dopravu plně na své náklady, nejedná se o Nerealizovaný dopravní výkon, ale o plně realizovaný výkon dle Objednávky. Za Nerealizovaný dopravní výkon se dále pokládá i dopravní výkon, který je vázán na neodjetí Spoje (nebo jeho části) či zpoždění Spoje v délce 60 minut a více, 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; při vypuštění Spoje nebo jeho části z Jízdního řádu během období platnosti se udává dopravní výkon se záporným znaménkem.
- **Přidání jednotky do soupravy** – dopravní výkon, který Dopravce provedl na pokyn Objednatele soupravou Vozidel navýšenou o jednu Vlakovou jednotku oproti Objednávce; při snížení počtu o jednu Vlakovou jednotku se udává dopravní výkon se záporným znaménkem.

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

- **Částečně nízkopodlažní vozidlo** – vozidlo vhodné pro veřejnou drážní osobní dopravu, u něhož alespoň jedny dvoukřídle dveře slouží pro nástup a výstup osob se sníženou schopností pohybu

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

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.

- **Vozidlo kategorie základní** nebo také **Vlaková jednotka** – vozidla primárně určená k Plnění předmětu Smlouvy, elektrické vlakové jednotky, provozně nedělitelné, s počtem míst k sezení alespoň 140, které lze řadit do souprav dvou či tří vlakových jednotek pro zajištění dopravy dle Jízdního řádu, podrobněji specifikovaná v příloze č. 1 Smlouvy.
- **Vozidla kategorie přechodné „2023 – 2026“** – vozidla určená k Plnění předmětu Smlouvy od zahájení Doby plnění do prosincové změny jízdního řádu v roce 2026, s počtem míst k sezení alespoň 235, podrobněji specifikovaná v příloze č. 1 Smlouvy; pro účely Objednávky a vyúčtování Skutečnosti se považují za soupravu dvou Vlakových jednotek.

Počet vlakových jednotek – celkový počet vozidel, určený k Plnění služeb dle Jízdního řádu, včetně vozidel záložních. Po dobu provozu Vozidel kategorie přechodné „2023 – 2026“ se nemusí jednat striktně o provozně nedělitelné Vlakové jednotky, ale rovněž o soupravu hnacího a tažených vozidel.

- **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 Objedávce.
- **Objednaný počet vlakových jednotek** – upravený Počet vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace Objednaného dopravního výkonu. Případné odlišnosti od Výchozího počtu vlakových jednotek jsou zahrnuty do Objednávky.

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

Doba plnění – poskytování Plnění v období od celostátní změny jízdních řádů v prosinci 2023 do dne předcházejícího termínu změny jízdních řádů v prosinci 2038.

Dopravce – fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje služby v oblasti přepravy cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě, pokud ke dni podání nabídky splňuje podmínky stanovené ZoD k provozování drážní dopravy na dráze celostátní nebo regionální. 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 – postup výběru Dopravce podle § 10 a násl. ZoVS, na jehož základě byla uzavřena tato Smlouva s Dopravcem.

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

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

dálkové dopravy a regionální dopravy ostatních dopravců ve styčných železničních stanicích a od spojů/na spoje veřejné linkové dopravy ve stanovených přestupních uzlech.

Objednatel – Termín Objednatel je souhrnným označením pro Objednatele PK a Objednatele KK

Objednatel PK – Plzeňský kraj

Objednatel KK – Karlovarský kraj

Organizátor PK – POVED s. r. o.

Organizátor KK – Koordinátor integrovaného dopravního systému Karlovarského kraje, p.o.

Dispečink IDPK – Dispečink Integrované dopravy Plzeňského kraje (viz příloha č. 9 Smlouvy)

Dispečink IDOK – Dispečink Integrované dopravy Karlovarského kraje (viz příloha č. 9 Smlouvy)

Tarif IDPK – Tarif Integrované dopravy Plzeňského kraje (viz příloha č. 6a Smlouvy)

Tarif IDOK – Tarif Integrované dopravy Karlovarského kraje (IDOK) (viz příloha č. 6b Smlouvy)

Tarif EGRONET – Tarif EGRONET (viz příloha č. 6c Smlouvy)

Clearingové (zúčtovací) centrum – Objednatelem určený účtovatel tržeb IDPK či IDOK.

Plzeňská karta – Plzeňská karta či jakákoli její mutace, tj. např. Karlovarská karta, Chebská karta, Mariánka nebo jiná karta začleněná do systému MAP4 (viz příloha č. 9 Smlouvy)