

VÝPOČET KOMPENZACE

Součástí zadávací dokumentace je elektronický výpočetní nástroj, který slouží ke kalkulaci Výchozí ceny, výběru nejvhodnější Nabídky i následnému výpočtu Kompenzace náležející ze Smlouvy vybranému Dopravci (dále jen „Finanční model“).

Údaje zadané Dopravcem do Finančního modelu jsou součástí Nabídky, využity však jsou také k návazným výpočtům, zohledňujícím pro každý rok běhu Smlouvy:

- Indexaci Cenotvorných položek v průběhu Smlouvy;
- Doplnění Cenotvorných položek, které jsou předjímány Smlouvou, avšak jejich výše není známa ke dni podání Nabídky;
- Odchylku každoroční Objednávky od parametrů Výchozího rozsahu provozu;
- Vyúčtování Skutečnosti vůči Objednavce za uplynulé období kalendářního roku.

Tento dokument vysvětluje užití pojmy, nastavení Finančního modelu, způsob ovládání modelu ze strany Objednatele i Dopravce a definuje vzorce použité ve Finančním modelu pro výpočet Skutečné kompenzace (dále jen „Výpočet kompenzace“).

1 STRUKTURA A POJMY

Výpočet kompenzace i Finanční model jsou členěny totožným způsobem dle následující tabulky:

Tabulka 1: Cenotvorné položky a kalendářní rok

Kap.	Název	Určení	Barva listu ve Finančním modelu	Příznak v označení proměnných
2	Výchozí provoz	Stanovení výchozích provozních předpokladů a klíče dělení mezi objednateli	Zelená	V ... výchozí E ... opční 1 F ... opční 2
3	Výchozí cena	Kalkulace výchozích cen včetně opcí, výpočet nabídkové ceny	Šedá	V ... výchozí E ... opční 1 F ... opční 2
4	Aktualizovaná cena	Valorizace výchozích cen z cenové úrovně nabídky na příslušný kalendářní rok	Černá	A ... aktualizovaná
5	Objednávková kompenzace	Zadání rozsahu objednávky a očekávaných tržeb, výpočet ceny, kompenzace a záloh	Modrá	O ... objednávková
6	Skutečná kompenzace	Zadání odchylek skutečnosti a skutečných tržeb, výpočet skutečné kompenzace	Fialová	S ... skutečná

Objednatel ve Finančním modelu vkládá hodnoty proměnných do oranžově podbarvených buněk. Dopravce je povinen při podání Nabídky vyplnit žlutě podbarvené buňky na listech:

- Model výchozí (MV)
- Model opční 1 (ME)
- Model opční 2 (MF)

1.1 Finanční model

Finanční model je vytvořen v prostředí MS Excel a skládá se ze vzájemně propojených listů. V různých fázích nabídkového řízení či běhu Smlouvy mohou být různé části Finančního modelu uzamčeny k úpravám, aby se předešlo záměrnému či nechtěnému přepisu vzorců a zadaných 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 Středočeský kraj („SČK“) a Hlavní město Praha („HMP“). 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 SČK a HMP. Popis struktury Finančního modelu tedy pro ně platí ekvivalentně (výjimky jsou uvedeny dále):

- Řádky definují **Cenotvorné položky** (v buňkách A3:D28)
- Sloupce definují jednotlivé **kalendářní roky** (v buňkách E2:AK2)

Cena (v buňkách E29:AK29) je počítána jako součet Cenotvorných položek za příslušný kalendářní rok. Typy Cen se odlišují na jednotlivých listech.

Jednotková cena (v buňkách E38:AK38) je počítána jako podíl Ceny (v buňkách E29:AK29) a Dopravního výkonu (v buňkách E37:AK37). Typy jednotkové ceny se odlišují na jednotlivých listech.

Součet Cenotvorných položek (v buňkách AN3:AN29) vyjadřuje celkovou výši Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy.

Průměr Cenotvorných položek (v buňkách AO3:AO29) vyjadřuje vážený průměr Cenotvorných položek za Dobu plnění Smlouvy, kde vahou je výchozí dopravní výkon v jednotlivých letech.

Přiřazení Cenotvorných položek (v buňkách AP3:AS28) vyjadřuje podíly, jakými je hodnota dané Cenotvorné položky závislá na dopravním výkonu, na počtu hodin 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 AP3:AP28) 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 Hodiny (v buňkách AQ3:AQ28) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka proměnná s Počtem hodin; tj. při změně (zvýšení či snížení) Počtu hodin se změní přímo úměrně s nimi.
- Přiřazení položek na Vozidlo (v buňkách AR3:APR28) 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 AS3:AS28) znamená, jakým podílem je Cenotvorná položka nezávislá na Dopravním výkonu, Počtu hodin a Počtu vlakových jednotek; tj. při jejich změně (zvýšení či snížení) zůstane v absolutní částce stejná.

Pásmo dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny (v buňkách J39:AK39) vyjadřuje maximálně dovolený růst či pokles Výchozí jednotkové ceny mezi dvěma sousedními kalendářními roky.

Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena (v buňkách E41:AK41) vyjadřuje průměrnou Výchozí jednotkovou cenu navýšenou o 15 %, kterou nelze přesáhnout v žádném z kalendářních roků.

Porovnání Výchozích cen (v buňkách AL29:AM29), kdy součet Výchozí ceny za roky 2029 až 2044 nesmí být vyšší než součet Výchozí ceny za roky 2045 až 2059.

1.2 Cenotvorné položky

Cenotvorné položky – tvoří je struktura nákladů (řádky 1 až 15) a zisku (řádek 16). V některých případech jsou rozdělené do větší podrobnosti položek. Cenotvorné položky vycházejí z provozně a ekonomicky odůvodnitelného základu a rozvržení v čase. Definovány jsou následovně:

- 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 Motorová nafta – spotřeba motorové nafty pro pohon a klimatizování Vozidla, vyjádřená v nákladech na pohonné hmoty
- 2 Netrakční energie a palivo – energie či palivo, které nejsou spotřebovány pro pohon a klimatizování Vozidel, jde např. o vytápění údržbářsko – opravárenského zázemí
- 3 Přímý materiál – spotřeba materiálu ze skladu spojená především s provozem a běžnou údržbou Vozidel, spotřeba tiskopisů a materiálu pro tiskárny odbavovacích zařízení, spotřeba nápojů poskytnutých zaměstnancům, spotřeba drobného majetku, spotřeba nákladů na nákup zboží pro služby objednané ve Smlouvě
- 4 Opravy a údržba vozidel – opravy vyšších stupňů Vozidel v souladu s údržbářsko-opravárenskými předpisy, zajišťovaná externě i vnitropodnikově, pravidelná kontrola Vozidel v předepsaných intervalech, neplánované opravy Vozidel po poškození či nehodě
- 5 Odpisy dlouhodobého majetku
 - 5.1 Vozidla – odpisy za Vozidla sloužící k Plnění Smlouvy, pořízená do majetku Dopravce podle příslušných ustanovení Smlouvy
 - 5.2 Ostatní – odpisy za další majetek Dopravce (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, pokud nedochází k jejich pořízení do majetku Dopravce nebo se Vozidla stanou majetkem Dopravce až po úplném splacení finančního leasingu a splnění jeho dalších podmínek
- 7 Mzdové náklady
 - 7.1 Vlaková četa – osobní mzdové náklady za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spoju jako vlakvedoucí či průvodčí
 - 7.2 Strojvedoucí – osobní mzdové náklady za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spoju jako strojvedoucí
 - 7.3 Pokladní – osobní mzdové náklady za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spoju jako pokladní
 - 7.4 Ostatní zaměstnanci – osobní mzdové náklady za ostatní zaměstnance zapojené do provozu Spoju (údržbáři, mechanici, strojmistři, technicko-hospodářští pracovníci)
- 8 Sociální a zdravotní pojištění

- 8.1 Vlaková četa – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spoju jako vlakvedoucí či průvodčí
- 8.2 Strojvedoucí – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spoju jako strojvedoucí
- 8.3 Pokladní – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za zaměstnance, kteří se přímo účastní provozu Spoju jako pokladní
- 8.4 Ostatní zaměstnanci – odvody na sociálním a zdravotním pojištění za ostatní zaměstnance zapojené do provozu Spoju (údržbáři, mechanici, strojmistři, 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
- 12 Ostatní přímé náklady
 - 12.1 Finanční náklady – finanční náklady na pořízení Vozidel a jejich vybavení (úroky a další náklady úvěrů)
 - 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
 - 13.1 Ostraha – náklady na zajištění ostrahy Spoju určených Objednatelem, sestávající se z personálních nákladů přímo zapojených zaměstnanců a ostatních nákladů souvisejících se zajištěním ostrahy externě i vnitropodnikově
 - 13.2 Ostatní služby - náklady na služby nezařazené do výše uvedených položek; jedná se např. o náklady na čištění a úklid 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 technologických zařízení Dopravce
- 15 Správní režie – režijní náklady správního charakteru, nezávislé na výši Objednávky, spojené s řízením a správou Smlouvy
- 16 Zisk – zisk Dopravce z poskytování Plnění dle Smlouvy

Cenotvorné položky jsou ve Finančním modelu zobrazeny v tisících Kč, nicméně zadávají se s přesností na haléře. Během výpočtů nedochází žádným způsobem k jejich zaokrouhlování.

Tabulka 2: Cenotvorné položky a kalendářní rok

Číslo Cenotvorné položky i	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Výše Cenotvorné položky $NV_{i,j}, NE_{i,j}, NF_{i,j}, NA_{i,j}, NO_{i,j}$				
				Kalendářní rok j				
				$j = 25$...	$j = 29$...	$j = 59$
				2025		2029		2059
$i = 1$	Trakční energie a palivo	$i = 1.1$	Elektrická energie					
		$i = 1.2$	Motorová nafta					
$i = 2$	Netrakční energie a palivo							
$i = 3$	Přímý materiál							
$i = 4$	Opravy a údržba vozidel							
$i = 5$	Odpisy dlouhodobého majetku	$i = 5.1$	Vozidla					
		$i = 5.2$	Ostatní					
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel							
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlaková četa					
		$i = 7.2$	Strojvedoucí					
		$i = 7.3$	Pokladní					
		$i = 7.4$	Ostatní zaměstnanci					
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlaková četa					
		$i = 8.2$	Strojvedoucí					
		$i = 8.3$	Pokladní					
		$i = 8.4$	Ostatní zaměstnanci					
$i = 9$	Cestovné							
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty							
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury							
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Finanční náklady					
		$i = 12.2$	Ostatní					
$i = 13$	Ostatní služby	$i = 13.1$	Ostraha					
		$i = 13.2$	Ostatní služby					
$i = 14$	Provozní režie							
$i = 15$	Správní režie							
$i = 16$	Zisk							

kde:

$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro kalendářní rok j
$NE_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu opčním 1 pro kalendářní rok j
$NF_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu opčním 2 pro kalendářní rok j
$NA_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j
$NO_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok j

V rámci stanovení Objednávky, záznamu Skutečnosti a výpočtu Skutečné kompenzace jsou ve Finančním modelu členěny kalendářní roky do podrobnosti čtyř kalendářních čtvrtletí, v případě záznamu Skutečných tržeb do podrobnosti kalendářních měsíců.

Tabulka 3: Přiřazení Cenotvorných položek na Výkon, Hodiny, Vozidlo a Fixní složku

Číslo Cenotvorné položky i	Název Cenotvorné položky	Pod-číslo Cenotvorné položky	Název rozdělené Cenotvorné položky	Přiřazení Cenotvorné položky X_i			
				$X_i^{Výkon}$	X_i^{Hodiny}	$X_i^{Vozidlo}$	$X_i^{Fixní}$
$i = 1$	Trakční energie a palivo	$i = 1.1$	Elektrická energie	%	%	%	%
		$i = 1.2$	Motorová nafta	%	%	%	%
$i = 2$	Netrakční energie a palivo			%	%	%	%
$i = 3$	Přímý materiál			%	%	%	%
$i = 4$	Opravy a údržba vozidel			%	%	%	%
$i = 5$	Odpisy dlouhodobého majetku	$i = 5.1$	Vozidla	%	%	%	%
		$i = 5.2$	Ostatní	%	%	%	%
$i = 6$	Pronájem a leasing vozidel			%	%	%	%
$i = 7$	Mzdové náklady	$i = 7.1$	Vlaková četa	%	%	%	%
		$i = 7.2$	Strojvedoucí	%	%	%	%
		$i = 7.3$	Pokladní	%	%	%	%
		$i = 7.4$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%	%
$i = 8$	Sociální a zdravotní pojištění	$i = 8.1$	Vlaková četa	%	%	%	%
		$i = 8.2$	Strojvedoucí	%	%	%	%
		$i = 8.3$	Pokladní	%	%	%	%
		$i = 8.4$	Ostatní zaměstnanci	%	%	%	%
$i = 9$	Cestovné			%	%	%	%
$i = 10$	Úhrada za použití dopravní cesty			%	%	%	%
$i = 11$	Úhrada za použití ostatní infrastruktury			%	%	%	%
$i = 12$	Ostatní přímé náklady	$i = 12.1$	Finanční náklady	%	%	%	%
		$i = 12.2$	Ostatní	%	%	%	%
$i = 13$	Ostatní služby	$i = 13.1$	Ostraha	%	%	%	%
		$i = 13.2$	Ostatní služby	%	%	%	%
$i = 14$	Provozní režie			%	%	%	%
$i = 15$	Správní režie			%	%	%	%
$i = 16$	Zisk			%	%	%	%

Příloha č. 6 Smlouvy - Výpočet kompenzace

přičemž vždy platí, že:

$$X_i^{Vykon} + X_i^{Hodiny} + X_i^{Vozidlo} + X_i^{Fixni} = 100 \%$$

kde:

X_i^{Vykon} Procentní podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem

X_i^{Hodiny} Procentní podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem hodin

$X_i^{Vozidlo}$ Procentní podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek

X_i^{Fixni} Procentní podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu, Počtu hodin a Počtu vlakových jednotek

Tabulka 4: Členění Finančního modelu na Objednatele

Označení	Název Objednatele
$k = SČK$	Středočeský kraj
$k = HMP$	Hlavní město Praha

přičemž pro Dopravní výkon vždy platí, že:

$$D_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [D_{j,k}] = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [D_{j,k}^{Jedna} + D_{j,k}^{Dve}]$$

kde:

D_j Dopravní výkon pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení DV_j , DE_j , DF_j , DO_j , DS_j v následujících kapitolách

Příloha č. 6 Smlouvy - Výpočet kompenzace

$D_{j,k}$	Dopravní výkon pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $DV_{j,k}, DE_{j,k}, DF_{j,k}, DO_{j,k}, DS_{j,k}$
$D_{j,k}^{Jedna}$	Dopravní výkon jednotek pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $DV_{j,k}^{Jedna}, DE_{j,k}^{Jedna}, DF_{j,k}^{Jedna}, DO_{j,k}^{Jedna}, DS_{j,k}^{Jedna}$
$D_{j,k}^{Dve}$	Dopravní výkon souprav pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $DV_{j,k}^{Dve}, DE_{j,k}^{Dve}, DF_{j,k}^{Dve}, DO_{j,k}^{Dve}, DS_{j,k}^{Dve}$

a dále pro Počet vlakových jednotek vždy platí, že:

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

kde:

V_j	Počet vlakových jednotek pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení VV_j, VE_j, VF_j, VO_j v následujících kapitolách
$V_{j,k}$	Počet vlakových jednotek pro kalendářní rok j a Objednatele k

a dále pro Počet hodin vždy platí, že:

$$L_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [L_{j,k}], \text{ resp. } T_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [T_{j,k}], \text{ resp. } P_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [P_{j,k}], \text{ resp. } O_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [O_{j,k}]$$

kde:

L_j	Počet hodin provozu vlakových čt pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení LV_j, LE_j, LF_j, LO_j v následujících kapitolách
$L_{j,k}$	Počet hodin provozu vlakových čt pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $LV_{j,k}, LE_{j,k}, LF_{j,k}, LO_{j,k}$
T_j	Počet hodin provozu strojvedoucích pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení TV_j, TE_j, TF_j, TO_j v následujících kapitolách

Příloha č. 6 Smlouvy - Výpočet kompenzace

$T_{j,k}$	Počet hodin provozu strojvedoucích pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $TV_{j,k}, TE_{j,k}, TF_{j,k}, TO_{j,k}$
P_j	Počet pokladních hodin pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení PV_j, PE_j, PF_j, PO_j v následujících kapitolách
$P_{j,k}$	Počet pokladních hodin pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $PV_{j,k}, PE_{j,k}, PF_{j,k}, PO_{j,k}$
O_j	Počet hodin provozu ostrahy pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení OV_j, OE_j, OF_j, OO_j v následujících kapitolách
$O_{j,k}$	Počet hodin provozu ostrahy pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $OV_{j,k}, OE_{j,k}, OF_{j,k}, LO_{j,k}$

a konečně pro Cenu vždy platí, že:

$$C_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [C_{j,k}]$$

kde:

C_j	Cena pro kalendářní rok j , analogicky platná ve stanovení $CV_j, CE_j, CF_j, CA_j, CO_j, CS_j$ v následujících kapitolách
$C_{j,k}$	Cena pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platná ve stanovení $CV_{j,k}, CE_{j,k}, CF_{j,k}, CA_{j,k}, CO_{j,k}, CS_{j,k}$

2 VÝCHOZÍ PROVOZ

2.1 Výchozí provozní předpoklady

Označení listů: Provoz výchozí / Provoz opční 1 / Provoz opční 2

Provozní parametry Výchozího dopravního výkonu, Výchozího počtu hodin vlakových čet, Výchozího počtu hodin provozu strojvedoucích, Výchozího počtu pokladních hodin, Výchozího počtu hodin provozu ostrahy a Výchozího počtu vlakových jednotek zadává Objednatel jako základ pro kalkulaci Výchozího finančního modelu i Výchozích finančních modelů opčních 1 / 2. Hodnotu Aktualizovaného počtu vlakových jednotek zadává Objednatel v období mezi uzavřením Smlouvy a zahájením provozu tak, jak mu umožňují příslušná ustanovení Smlouvy.

Níže uvedená ustanovení jsou formulována ve vztahu k Výchozímu finančnímu modelu, ovšem uplatní se totožně také vůči Výchozímu finančnímu modelu opčnímu 1, resp. Výchozímu finančnímu modelu opčnímu 2. Výchozí provozní předpoklady jsou podkladem pro kalkulaci výchozích finančních modelů a následné Nabídkové ceny (dále viz kapitola 0).

- Výchozí dopravní výkon [tis.vlkm] (v buňkách C3:A13) vstupuje přímo do Výchozího finančního modelu (buňky E37:AK37); 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:
 - Výchozí dopravní výkon jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C4:A14) představuje Dopravní výkon, který je dle Výchozího jízdního řádu zajištěn jednou Vlakovou jednotkou
 - Výchozí dopravní výkon souprav [tis.vlkm] (v buňkách C5:A15) představuje Dopravní výkon, který je dle Výchozího jízdního řádu zajištěn dvěma spřaženými Vlakovými jednotkami
- Výchozí počet hodin provozu vlakových čet [tis. h] (v buňkách C6:A16) je součet celkové doby provozu vlakových čet za kalendářní rok
- Výchozí počet hodin provozu strojvedoucích [tis. h] (v buňkách C7:A17) je součet celkové doby provozu strojvedoucích za kalendářní rok
- Výchozí počet pokladních hodin [tis. h] (v buňkách C8:A18) je součet celkové otevírací doby pokladních přepážek za kalendářní rok
- Výchozí počet hodin provozu ostrahy [h] (v buňkách C9:A19) je součet celkové doby provozu ostrahy na určených Spojích dle Výchozího jízdního řádu za kalendářní rok
- Výchozí počet vlakových jednotek [#] (v buňkách C10:A110) je počet Vlakových jednotek, kterým bude zajišťována realizace Výchozího dopravního výkonu
- Aktualizovaný počet vlakových jednotek [#] (v buňkách C11:A111) je počet Vlakových jednotek, který byl Objednatelem upraven před zahájením provozu v souladu se Smlouvou

V případě, že se Objednatel během platnosti Smlouvy rozhodne nevyužít opci 1, resp. opci 2, budou veškeré hodnoty na listech Provoz opční 1, resp. Provoz opční 2 vynulovány. Dále Objednatel provede ruční úpravu vzorců v navazujících listech Finančního modelu tak, aby v žádném případě neodkazovaly na vstupy z nevyužité opce 1, resp. opce 2.

Dojde-li k časovému posunu uplatnění opce 1 či opce 2 proti kalendářnímu roku zahájení provozu uvedenému ve Výchozím finančním modelu opčním 1, resp. Výchozím finančním modelu opčním 2, upraví se tyto modely způsobem, že jednotlivé sloupce s kalkulací Cenotvorných položek se posunou o odpovídající počet let časového posunu. Současně se z Finančního modelu vypouštějí hodnoty za kalendářním rokem 2059. Výpočet Aktualizované ceny pak probíhá pro takto upravený Výchozí finanční model opční 1, resp. Výchozí finanční model opční 2.

2.2 Klíčování Cenotvorných položek

Označení listů: Klíč, Klíč opční 1, Klíč opční 2

Klíč znázorňuje rozdělení jednotlivých Cenotvorných položek mezi Objednatele, tedy Středočeský kraj a Hlavní město Prahu. Klíč je vyjádřený v procentech, součet pro Středočeský kraj a Hlavní město Praha tak činí vždy 100 %. Klíčování je administrativní pomůckou pro výpočet parametrů Finančního modelu z pohledu Objednatelů, ovšem Dopravci vždy náleží celková kalkulace („CELKEM“).

Rozdělení Cenotvorných položek mezi Objednatele se provádí pomocí následujících klíčů:

- Výchozí dopravní výkon jednotek
- Výchozí dopravní výkon souprav
- Výchozí hodiny provozu vlakových čt
- Výchozí hodiny provozu strojvedoucích
- Výchozí počet pokladních hodin
- Výchozí hodiny provozu ostrahy

Každé Cenotvorné položce je přiřazen vybraný klíč pro její přerozdělení mezi Objednatele; v buňkách E45:AK70 pro Středočeský kraj a E87:AK112 pro Hlavní město Praha.

2.2.1 Klíčování podle Dopravního výkonu

$$N_{i,j,k} = N_{i,j} \cdot \frac{D_{j,k}^{Jedna} + 2 \cdot D_{j,k}^{Dve}}{D_j^{Jedna} + 2 \cdot D_j^{Dve}}$$

kde:

$N_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Finančním modelu pro kalendářní rok j , analogicky platná pro $NV_{i,j}$, $NE_{i,j}$, $NF_{i,j}$
$N_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i ve Finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platná pro $NV_{i,j,k}$, $NE_{i,j,k}$, $NF_{i,j,k}$
D_j^{Jedna}	Dopravní výkon jednotek pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení DV_j^{Jedna} , DE_j^{Jedna} , DF_j^{Jedna}
D_j^{Dve}	Dopravní výkon souprav pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení DV_j^{Dve} , DE_j^{Dve} , DF_j^{Dve}

$D_{j,k}^{Jedna}$ Dopravní výkon jednotek pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $DV_{j,k}^{Jedna}, DE_{j,k}^{Jedna}, DF_{j,k}^{Jedna}$

$D_{j,k}^{Dve}$ Dopravní výkon souprav pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $DV_{j,k}^{Dve}, DE_{j,k}^{Dve}, DF_{j,k}^{Dve}$

2.2.2 Klíčování podle Počtu hodin

$$N_{i,j,k} = N_{i,j} \cdot \frac{L_{j,k}}{L_j}, \text{ resp. } N_{i,j,k} = N_{i,j} \cdot \frac{T_{j,k}}{T_j}, \text{ resp. } N_{i,j,k} = N_{i,j} \cdot \frac{P_{j,k}}{P_j}, \text{ resp. } N_{i,j,k} = N_{i,j} \cdot \frac{O_{j,k}}{O_j}$$

kde:

$N_{i,j}$ Výše Cenotvorné položky i ve Finančním modelu pro kalendářní rok j , analogicky platná pro $NV_{i,j}, NE_{i,j}, NF_{i,j}$

$N_{i,j,k}$ Výše Cenotvorné položky i ve Finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platná pro $NV_{i,j,k}, NE_{i,j,k}, NF_{i,j,k}$

L_j Počet hodin provozu vlakových čt pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení LV_j, LE_j, LF_j

$L_{j,k}$ Počet hodin provozu vlakových čt pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $LV_{j,k}, LE_{j,k}, LF_{j,k}$

T_j Počet hodin provozu strojvedoucích pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení TV_j, TE_j, TF_j

$T_{j,k}$ Počet hodin provozu strojvedoucích pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $TV_{j,k}, TE_{j,k}, TF_{j,k}, TO_{j,k}$

P_j Počet pokladních hodin pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení PV_j, PE_j, PF_j

$P_{j,k}$ Počet pokladních hodin pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $PV_{j,k}, PE_{j,k}, PF_{j,k}$

O_j Počet hodin provozu ostrahy pro kalendářní rok j , analogicky platný ve stanovení OV_j, OE_j, OF_j

$O_{j,k}$ Počet hodin provozu ostrahy pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný ve stanovení $OV_{j,k}, OE_{j,k}, OF_{j,k}$

3 VÝCHOZÍ CENA

3.1 Výchozí finanční model

Označení listu: Model výchozí (MV), Model opční 1 (ME), Model opční 2 (MF)

Výchozí finanční model slouží k jednorázovému zadání Cenotvorných položek, které vstupují do výpočtu Cen a podle kterých je hodnocena Nabídka. Dopravce ve Výchozím finančním modelu zadává Cenotvorné položky v cenové úrovni roku 2025 [tis.Kč] na celou Dobu plnění.

Dopravce zde rovněž provede přiřazení vybraných Cenotvorných položek [%] na složky Výkon, Hodiny, Vozidlo a Fixní. Objednatel provedl přiřazení vybraných Cenotvorných položek [%] jednotně v těchto případech:

- 5 Odpisy dlouhodobého majetku
- 6 Pronájem a leasing vozidel
- 10 Úhrada za použití dopravní cesty
- 11 Úhrada za použití ostatní infrastruktury
- 12 Ostatní přímé náklady, 12.1 Finanční náklady

Dopravce provede přiřazení zbývajících Cenotvorných položek [%] (buňky AP3:AS28) 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 Mzdové náklady
- 8 Sociální a zdravotní pojištění
- 9 Cestovné
- 12 Ostatní přímé náklady, 12.2 Ostatní
- 13 Ostatní služby
- 14 Provozní režie
- 15 Správní režie
- 16 Zisk

Výchozí finanční model, Výchozí finanční model opční 1 a Výchozí finanční model opční 2 jsou jedinými listy Finančního modelu, kde pro Nabídku doplňuje údaje Dopravce. Na dalších listech probíhá výpočet buď automaticky, nebo po zadání údajů Objednatelem.

V případě, že se Objednatel během platnosti Smlouvy rozhodne nevyužít opci 1, resp. opci 2, budou veškeré hodnoty na listech Model opční 1 (ME), resp. Model opční 2 (MF) vynulovány.

3.1.1 Výchozí cena

$$CV_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [CV_{j,k}] = \sum_{i=1}^{i=16} [NV_{i,j}]$$

$$= \sum_{i=1}^{i=16} [(NV_{i,j} \cdot X_i^{Vykon}) + (NV_{i,j} \cdot X_i^{Hodiny}) + (NV_{i,j} \cdot X_i^{Vozidlo}) + (NV_{i,j} \cdot X_i^{Fixni})]$$

kde:

CV_j	Výchozí cena pro kalendářní rok j , analogicky platná pro CE_j, CF_j
$CV_{j,k}$	Výchozí cena pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platná pro $CE_{j,k}, CF_{j,k}$
$NV_{i,j}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro kalendářní rok j , analogicky platná pro NE_j, NF_j
X_i^{Vykon}	Procentní podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
X_i^{Hodiny}	Procentní podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem hodin
$X_i^{Vozidlo}$	Procentní podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek
X_i^{Fixni}	Procentní podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu, Počtu hodin a Počtu vlakových jednotek

3.1.2 Výchozí jednotková cena

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

kde:

JCV_j	Výchozí jednotková cena pro kalendářní rok j , analogicky platná pro JCE_j, JCF_j
$JCV_{j,k}$	Výchozí jednotková cena pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platná pro $JCE_{j,k}, JCF_{j,k}$
CV_j	Výchozí cena pro kalendářní rok j , analogicky platná pro CE_j, CF_j
$CV_{j,k}$	Výchozí cena pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platná pro $CE_{j,k}, CF_{j,k}$
DV_j	Výchozí dopravní výkon pro kalendářní rok j , analogicky platný pro DE_j, DF_j
$DV_{j,k}$	Výchozí dopravní výkon pro kalendářní rok j a Objednatele k , analogicky platný pro $DE_{j,k}, DF_{j,k}$

3.1.3 Roční změna Výchozí jednotkové ceny

$$JCV_j \cdot (1 - R/100) \leq JCV_{j+1} \leq JCV_j \cdot (1 + R/100)$$

R	Pásma dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny [%], stanovené Objednatelem
-----	--

JCV_j	Výchozí jednotková cena pro kalendářní rok j , analogicky platná pro JCE_j, JCF_j
JCV_{j+1}	Výchozí jednotková cena pro následující kalendářní rok $j+1$, analogicky platná pro JCE_{j+1}, JCF_{j+1}

3.1.4 Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena

$$JCV_j^{Max} = K \cdot \frac{\sum_{j=29}^{j=59} [CV_j]}{\sum_{j=29}^{j=59} [DV_j]}$$

kde:

JCV_j^{Max}	Nejvyšší dovolená Výchozí jednotková cena pro kalendářní rok j , analogicky platná pro JCE_j^{Max}, JCF_j^{Max}
K	Koeficient nejvyšší dovolené Výchozí jednotkové ceny, stanovený Objednatelem
CV_j	Výchozí cena pro kalendářní rok j , analogicky platná pro CE_j, CF_j
DV_j	Výchozí dopravní výkon pro kalendářní rok j , analogicky platný pro DE_j, DF_j

3.1.5 Porovnání Výchozí ceny

Výchozí cena v součtu za roky 2029 až 2044 nesmí být vyšší než Výchozí cena v součtu za roky 2045 až 2059. Toto porovnání je provedeno automaticky v buňkách AL29:AM29 na listech Model výchozí (MV), Model opční 1 (ME), Model opční 2 (MF).

$$\sum_{j=29}^{j=44} [CV_j] \leq \sum_{j=45}^{j=59} [CV_j]$$

CV_j	Výchozí cena pro kalendářní rok j , analogicky platná pro CE_j, CF_j
--------	--

3.2 Přepočet Výchozího finančního modelu

Označení listu: Přepočet

Přepočet slouží výhradně jako jeden ze vstupů pro výpočet Nabídkové ceny a nemá vliv na výpočet Kompenzace. V kroku před zjištěním Výchozí ceny po přepočtu [tis.Kč] je vytvořena tabulka přepočtových koeficientů, kterými Objednatel znásobí vybrané Cenotvorné položky z Výchozího finančního modelu. Přepočtové koeficienty určuje Objednatel.

3.3 Přepočtený Výchozí finanční model

Označení listu: MV Přepočet, ME Přepočet, MF Přepočet

Přepočet Výchozího finančního modelu, Výchozího finančního modelu opčního 1 a Výchozího finančního modelu opčního 2 je proveden s cílem zohlednění rozdílů mezi Cenotvornými položkami, které jsou následně během trvání Smlouvy indexovány různými cenovými indexy a položkami, které takto indexované nejsou.

Níže uvedeným postupem se vypočtou Výchozí cena po přepočtu [tis.Kč], Výchozí cena opční 1 po přepočtu [tis.Kč] a Výchozí cena opční 2 po přepočtu [tis.Kč] jako vstupy pro výpočet Nabídkové ceny.

3.3.1 Výchozí cena po přepočtu

$$CV_j^{Prepocet} = \sum_{i=1}^{i=16} [NV_{i,j} \cdot Y_{i,j}]$$

kde:

$CV_j^{Prepocet}$ Výchozí cena po přepočtu pro kalendářní rok j

$NV_{i,j}$ Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro kalendářní rok j

$Y_{i,j}$ Přepočtový koeficient Cenotvorné položky i pro kalendářní rok j

přičemž pro $i=5.1, i=6, i=12.1$ a $j>29$ platí, že $Y_{i,j} = Y_{i,29}$

Analogicky pak pro Výchozí cenu opční 1 po přepočtu:

$$CE_j^{Prepocet} = \sum_{i=1}^{i=16} [NE_{i,j} \cdot Y_{i,j}]$$

kde:

$CE_j^{Prepocet}$ Výchozí cena opční 1 po přepočtu pro kalendářní rok j

$NE_{i,j}$ Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu opčním 1 pro kalendářní rok j

$Y_{i,j}$ Přepočtový koeficient Cenotvorné položky i pro kalendářní rok j

přičemž pro $i=5.1, i=6, i=12.1$ a $j>32$ platí, že $Y_{i,j} = Y_{i,32}$

A stejně i pro Výchozí cenu opční 2 po přepočtu:

$$CF_j^{Prepocet} = \sum_{i=1}^{i=16} [NF_{i,j} \cdot Y_{i,j}]$$

kde:

$CF_j^{Prepocet}$ Výchozí cena opční 2 po přepočtu pro kalendářní rok j

$NF_{i,j}$ Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu opčním 2 pro kalendářní rok j

$Y_{i,j}$ Přepočtový koeficient Cenotvorné položky i pro kalendářní rok j

přičemž pro $i=5.1, i=6, i=12.1$ a $j>33$ platí, že $Y_{i,j} = Y_{i,33}$

3.4 Hodnocení nabídky

Označení listu: Nabídka

Nabídky budou hodnoceny podle jejich ekonomické výhodnosti. Na tomto listu je proveden výpočet hodnot pro dílčí kritéria hodnocení.

Nabídková cena [tis. Kč] (v buňce C6) je spočtena jako součet Výchozích cen po přepočtu ze tří dílčích modelů za celou Dobu plnění, násobených koeficientem započtení stanoveným Objednatelem podle níže uvedeného vzorce.

3.4.1 Nabídková cena

$$CN = \sum_{j=29}^{j=59} [CV_j^{Prepocet}] \cdot v + \sum_{j=31}^{j=59} [CE_j^{Prepocet}] \cdot v^{Opce1} + \sum_{j=32}^{j=59} [CF_j^{Prepocet}] \cdot v^{Opce2}$$

kde:

CN	Nabídková cena
$CV_j^{Prepocet}$	Výchozí cena po přepočtu pro kalendářní rok j
$CE_j^{Prepocet}$	Výchozí cena opční 1 po přepočtu pro kalendářní rok j
$CF_j^{Prepocet}$	Výchozí cena opční 2 po přepočtu pro kalendářní rok j
v	Koeficient započtení pro Výchozí finanční model po přepočtu
v^{Opce1}	Koeficient započtení pro Výchozí finanční model opční 1 po přepočtu
v^{Opce2}	Koeficient započtení pro Výchozí finanční model opční 2 po přepočtu

4 AKTUALIZOVANÁ CENA

4.1 Indexace Výchozího finančního modelu

Označení listu: MV Index, ME Index, MF 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.

4.1.1 Definice a zadání Indexů

Do oranžově vyznačených buněk (v oblasti E3:AO28) zadává Objednatel hodnoty statistických ukazatelů (Indexů), v souladu s definicí Indexů níže. Nejpozději ke dni 30. 9. roku předchozího k příslušnému kalendářnímu roku, pro který je připravována Objednávka, Objednatel zjistí hodnoty Indexů a vyplní jimi příslušný sloupec kalendářního roku. Tím bude vytvořen podklad pro aktualizaci výchozích finančních modelů na Cenovou úroveň příslušného kalendářního roku.

Objednatel rozhodl o přiřazení Indexů k Cenotvorným položkám podle názvu vedeného v příslušném řádku Cenotvorné položky (v buňkách AP3:AP28). Vybrané cenotvorné položky nebudou v Době plnění valorizovány pomocí Indexů (označeno „Bez indexace“ v buňkách AP3:AP28). Eskalační doložka je aplikována pouze k roku zahájení příslušného provozu (výchozí / opční 1 / opční 2), pro následující kalendářní roky je hodnota konstantní, v souladu se čl. 12 Smlouvy.

Tabulka 5: Definice indexů

Název Indexu	Index cen průmyslových výrobců – elektřina D351
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://csu.gov.cz/produkty/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 pro kalendářní rok <i>j</i>	Aritmetický průměr dvanácti měsíčních publikovaných hodnot od července roku (<i>j-2</i>) po červen roku (<i>j-1</i>)

Název Indexu	Průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://csu.gov.cz/produkty/setreni-prumernych-cen-vybranych-vyrobku-pohonne-hmoty-a-topne-oleje-casove-rady
Přesný popis	Šetření průměrných cen vybraných výrobků – pohonné hmoty a topné oleje – časové řady Měřicí jednotka Kč/l Průměr z týdenních hodnot za kalendářní rok Motorová nafta
Hodnota pro kalendářní rok <i>j</i>	Aritmetický průměr týdenních publikovaných hodnot od 27. týdne roku (<i>j-2</i>) po 26. týden roku (<i>j-1</i>)

Název Indexu	Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví – doprava a skladování
Statistický zdroj	Český statistický úřad https://csu.gov.cz/produkty/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 pro kalendářní rok j	Předběžný statistický údaj pro Q2 roku ($j-1$) 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://csu.gov.cz/produkty/isc_cr
Přesný popis	Indexy spotřebitelských cen – bazický index Bazický index (průměr roku 2015 = 100) Měřicí jednotka % Čtvrtletní hodnoty Úhrn
Hodnota pro kalendářní rok j	Statistický údaj pro Q2 roku ($j-1$)

Název Indexu	Eskalační doložka
Statistický zdroj	Index Eurostat: Ceny výrobců v průmyslu (Producer prices in industry) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sts_inpp_q/default/table?lang=en&category=sts.sts_ind.sts_ind_pric.sts_inpp_t Index mzdových nákladů v členských státech EU: Průmysl (kromě stavebnictví) (Labour cost index by NACE Rev. 2 activity) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lc_lci_r2_q_custom_12907989/default/table?lang=en
Přesný popis	$\frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} = 0,6 \cdot \frac{U_j}{U_{25}} + 0,4 \cdot \frac{W_j}{W_{25}}$ <p>U ... hodnota Indexu cen výrobců v průmyslu Bazický index se základem roku 2021 = 100 Řádek „European Union – 27 countries (from 2020)“ W ... hodnota Indexu mzdových nákladů v členských státech EU: Průmysl (kromě stavebnictví) Bazický index se základem roku 2020 = 100 Řádek „European Union – 27 countries (from 2020)“</p>
Hodnota U_j pro kalendářní rok (j)	Statistický údaj pro Q2 roku ($j-1$); po dosažení roku zahájení (j) příslušného provozu zůstává pro následující roky v konstantní hodnotě
Hodnota U_{25} pro výchozí rok 2025	Statistický údaj pro Q2 roku 2024
Hodnota W_j pro kalendářní rok (j)	Statistický údaj pro Q2 roku ($j-1$); po dosažení roku zahájení (j) příslušného provozu zůstává pro následující roky v konstantní hodnotě
Hodnota W_{25} pro výchozí rok 2025	Statistický údaj pro Q2 roku 2024

Dojde-li ke zpoždění zahájení příslušného provozu oproti smluvnímu datu z důvodu nezaviněném Objednatelém, nebude Eskalační doložka aplikována pro období mezi smluvním kalendářním rokem (j) a skutečným datem zahájení tohoto provozu.

Pro nabídkové řízení mohou být na tomto listu Objednatelém vyplněny výchozí údaje Indexů pro cenovou úroveň 2025 (v buňkách E3:E28) v období kalendářního roku 2025, které slouží jako srovnávací hladina pro výpočet valorizace nadcházejících období.

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

4.2 Model výchozí indexovaný

Označení listu: MV indexovaný, ME indexovaný, MF indexovaný

V Indexovaném Výchozím finančním modelu je každá Cenotvorná položka pro daný kalendářní rok z Výchozího finančního modelu vynásobena poměrem příslušného Indexu pro daný kalendářní rok a Indexu pro výchozí rok 2025. Analogicky toto pravidlo platí i pro Výchozí finanční modely opční 1 a 2. Tyto listy jsou ve Finančním modelu zařazeny pro interní potřeby Objednatele.

4.3 Úhrady dle Prohlášení o dráze

Označení listu: Úhrady

Poplatek „Úhrada za použití dopravní cesty“ se vypočte zvlášť pro každý nadcházející kalendářní rok, podle platného Prohlášení o dráze a se zohledněním Jízdního řádu pro Objednávku. Výpočet poplatku bude proveden před samotným uzavřením Objednávky. Jeho výše se zadá do buňky E6:AK6 v úhrnné výši pro všechny aktivované provozy (výchozí / opční 1 / opční 2). Následně rozdíl mezi výchozí a aktualizovanou výší poplatku vstoupí do výpočtu na listu Doplněk a odtud do Aktualizovaného finančního modelu a Objednávkové ceny bez potřeby dalších úprav. Případné odchylky Skutečnosti proti Objednávce řídí přiřazení této Cenotvorné položky na proměnlivost podle Dopravního výkonu.

V případě zavedení poplatku „Úhrada za použití ostatní infrastruktury“ bude Objednatelém vypočtena výše úhrady dopředu pro každý kalendářní rok 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“). Jeho výše se zadá do buňky E7:AK7.

4.4 Doplněk Výchozího finančního modelu

Označení listu: Doplněk

Na tomto listu lze doplnit hodnoty, které v souladu se Smlouvou byly vyhrazeny jako položky očekávané, avšak nevyčíslitelné do Nabídky (tj. nezahrnutelné do Výchozího finančního modelu ani do Výchozích finančních modelů opčních). 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
- Finanční náklady spojené se změnou Počtu vlakových jednotek nebo jejich účetní hodnoty

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 5.1 „Vozidla“ – pokud se mění Počet vlakových jednotek v majetku Dopravce, vloží se část jejich odpisů připadající na změnu Počtu vlakových jednotek do příslušných kalendářních roků 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 kalendářních roků zbývajících Doby plnění;
- 12 „Ostatní přímé náklady“ – část 12.1 „Finanční náklady“ – pokud se mění Počet vlakových jednotek nebo jejich účetní hodnota jako předjímaná změna formou Doplnku, vloží se vyvolaná změna finančních nákladů do příslušných kalendářních roků zbývajících Doby plnění.

Doplněk Výchozího finančního modelu již nepodléhá indexaci, tj. hodnota zadaná na listu Doplněk pro daný kalendářní rok se přebírá do Aktualizovaného finančního modelu bez dalších úprav.

4.5 Aktualizovaný finanční model

Označení listu: Model aktualizovaný (MA)

Aktualizovaný finanční model je vypočten za účelem aktualizace Výchozího finančního modelu i Výchozích finančních modelů opčních 1 a 2. Tím se hodnoty Cenotvorných položek dostávají z jednotné cenové úrovně roku 2025 na Cenovou úroveň příslušného kalendářního roku. Aktualizace je provedena prostřednictvím:

- Indexace Výchozího finančního modelu (resp. modelů opčních);
- Zohlednění Aktualizovaného počtu vlakových jednotek; a
- Doplnku Výchozího finančního modelu.

Indexace Výchozího finančního modelu se do Aktualizovaného finančního modelu projeví tak, že Cenotvorná položka pro daný kalendářní rok z Výchozího finančního modelu je znásobena poměrem příslušného Indexu pro daný kalendářní rok a Indexu pro rok 2025. Totéž platí i pro modely opční.

Pokud jsou splněny podmínky Smlouvy pro odlišnou hodnotu Aktualizovaného počtu vlakových jednotek vůči Výchozímu počtu vlakových jednotek, proběhne přepočtení Cenotvorných položek přiřazených na Vozidlo poměrem Aktualizovaného a Výchozího počtu vlakových jednotek. Totéž platí i pro modely opční.

Doplněk Výchozího finančního modelu se do Aktualizovaného finančního modelu projeví tak, že hodnota zadaná na listu Doplněk pro daný kalendářní rok se přebírá bez dalších úprav.

Výsledná hodnota každé Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu je součtem:

- Indexace Výchozího finančního modelu a zohlednění Aktualizovaného počtu vlakových jednotek pro Výchozí finanční model;
- Indexace Výchozího finančního modelu opčního 1 a zohlednění Aktualizovaného počtu vlakových jednotek pro Výchozí finanční model opční 1;
- Indexace Výchozího finančního modelu opčního 2 a zohlednění Aktualizovaného počtu vlakových jednotek pro Výchozí finanční model opční 2;
- Doplňku Výchozího finančního modelu, vypočteného nezávisle na výchozích finančních modelech pro předjímanou změnu dle kapitoly 4.4 výše.

Aktualizovaná cena [tis.Kč] (v buňkách E29:AK29) je pro každý kalendářní rok vztažena k Cenové úrovni příslušného kalendářního roku, pro který byla spočtena. Aktualizovaný finanční model už samostatně nerozlišuje jednotlivé provozy (výchozí / opční 1 / opční 2); Aktualizovaná cena je součtem všech aktivovaných provozů postupem dle Smlouvy.

4.5.1 Aktualizovaná cena

$$CA_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=16} [NA_{i,j,k}] = \sum_{i=1}^{i=16} [NA_{i,j,k}^{Vykona} + NO_{i,j,k}^{Hodiny} + NA_{i,j,k}^{Vozidlo} + NA_{i,j,k}^{Fixni}]$$

přičemž:

$$NA_{i,j,k}^{Vykona} = X_i^{Vykona} \cdot \left[\left(NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + \left(NE_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + \left(NF_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + NZ_{i,j,k} \right]$$

$$NA_{i,j,k}^{Hodiny} = X_i^{Hodiny} \cdot \left[\left(NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + \left(NE_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + \left(NF_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + NZ_{i,j,k} \right]$$

$$NA_{i,j,k}^{Vozidlo} =$$

$$X_i^{Vozidlo} \cdot \left[\left(NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \cdot \frac{VVA_j}{VV_j} \right) + \left(NE_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \cdot \frac{VEA_j}{VE_j} \right) + \left(NF_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \cdot \frac{VFA_j}{VF_j} \right) + NZ_{i,j,k} \right]$$

$$NA_{i,j,k}^{Fixni} = X_i^{Fixni} \cdot \left[\left(NV_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + \left(NE_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + \left(NF_{i,j,k} \cdot \frac{I_{i,j}}{I_{i,25}} \right) + NZ_{i,j,k} \right]$$

kde:

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

$NA_{i,j,k}^{Vykona}$ Výše Cenotvorné položky i proměnné s Dopravním výkonem v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k

$NA_{i,j,k}^{Hodiny}$ Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem hodin v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k

$NA_{i,j,k}^{Vozidlo}$ Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem vlakových jednotek v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k

$NA_{i,j,k}^{Fixni}$	Výše Cenotvorné položky i nezávislé na Dopravnímu výkonu, Počtu hodin ani Počtu vlakových jednotek v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NV_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NE_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu opčním 1 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NF_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i ve Výchozím finančním modelu opčním 2 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NZ_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i doplněné v listu Doplněk dle pravidel Smlouvy pro kalendářní rok j a Objednatele k
$I_{i,j}$	Index Cenotvorné položky i pro kalendářní rok j
$I_{i,25}$	Index Cenotvorné položky i pro výchozí rok $j = 25$ (tj. kalendářní rok 2025)
VV_j	Výchozí počet vlakových jednotek pro kalendářní rok j
VVA_j	Aktualizovaný počet vlakových jednotek pro kalendářní rok j
VE_j	Výchozí počet vlakových jednotek opční 1 pro kalendářní rok j
VEA_j	Aktualizovaný počet vlakových jednotek opční 1 pro kalendářní rok j
VF_j	Výchozí počet vlakových jednotek opční 2 pro kalendářní rok j
VFA_j	Aktualizovaný počet vlakových jednotek opční 2 pro kalendářní rok j
X_i^{Vykona}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Dopravním výkonem
X_i^{Hodiny}	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem hodin
$X_i^{Vozidlo}$	Podíl Cenotvorné položky i proměnný s Počtem vlakových jednotek
X_i^{Fixni}	Podíl Cenotvorné položky i nezávislý na Dopravním výkonu a Počtu vlak. jednotek

4.5.2 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

4.6 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 AP3:AP28 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.

4.7 Aktualizovaný finanční model na Hodiny

Označení listu: MA Hodiny

Tento list vychází z Aktualizovaného finančního modelu, avšak zobrazuje pouze hodnoty Cenotvorných položek přiřazené na Hodiny. Toto přiřazení bylo provedeno násobením příslušné Cenotvorné položky Aktualizovaného finančního modelu [tis.Kč] podílem vyjádřeným pro Hodiny [%] (v buňkách AQ3:AQ28 Výchozího finančního modelu). Aktualizovaný finanční model na Hodiny tedy zobrazuje výši Cenotvorných položek, která je pro účely výpočtu Objednávkového finančního modelu proměnná s Počtem hodin; tj. při změně (zvýšení či snížení) Počtu hodin se změní přímo úměrně s ním.

4.8 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 AR3:AR28 Výchozího finančního modelu) a upraveno podílem Aktualizovaného počtu vlakových jednotek vůči Výchozímu počtu vlakových jednotek. 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.

4.9 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 AS3:AS28 Výchozího finančního modelu). Aktualizovaný finanční model Fixní tedy zobrazuje výši Cenotvorných položek, která je pro účely výpočtu Objednávkového finančního modelu nezávislá na Dopravním výkonu, Počtu hodin a Počtu vlakových jednotek; tj. při jejich změně (zvýšení či snížení) zůstane v absolutní částce stejná.

5 OBJEDNÁVKOVÁ CENA

5.1 Objednávka

Označení listů: Objednávka, Objednávka SČK, Objednávka HMP

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

Tři identické listy slouží pro celkové vyjádření Objednávky a zadání Objednávky pro dva Objednatele. Na počátku listu Objednávka jsou shrnuty výchozí provozní předpoklady úplné, tedy napříč všemi aktivovanými provozmi (výchozí / opční 1 / opční 2). 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 každý kalendářní rok, pro který je sestavována Objednávka. Toto období je rozděleno po kalendářních čtvrtletích.

Objednávka dopravního výkonu je v součtu uvedena v položce Objednaný dopravní výkon [tis.vlkm] (v buňkách C39:AI39), která se skládá ze složek:

- Objednaný dopravní výkon jednotek [tis.vlkm] (v buňkách C49:AI49) představuje Dopravní výkon, který je dle kalendářního roku v Objednávce zajištěn jednou samostatnou vlakovou jednotkou; zadává se v rozdělení na kalendářní čtvrtletí (v buňkách C45:AI48)
- Objednaný dopravní výkon souprav [tis.vlkm] (v buňkách C60:AI60) představuje Dopravní výkon, který je dle kalendářního roku v Objednávce zajištěn dvěma spřaženými vlakovými jednotkami; zadává se v rozdělení na kalendářní čtvrtletí (v buňkách C56:AI59)

Objednávka počtu vlakových jednotek se pro každý kalendářní rok zadává do tabulky na listu Objednávka (v buňkách C91:AI91). 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 automaticky i pro list Objednávka SČK a pro list Objednávka HMP.

Objednávka počtu hodin provozu vlakových čt, počtu hodin provozu strojvedoucích, počtu pokladních hodin a počtu hodin provozu ostrahy se pro každý kalendářní rok zadává do tabulky na listu Objednávka SČK/HMP (v buňkách C67:AI67, C73:AI73, C79:AI79, C85:AI85).

Jako poslední se na listech Objednávka SČK/HMP zadává odhad výše Ostatních nákladů systému, stanovený Objednateli na základě Smlouvy. Tento odhad je následně součástí Záloh kompenzace (viz kapitolu 5.6), avšak pro účely vyúčtování Skutečné kompenzace je nahrazen skutečnou hodnotou Ostatních nákladů systému (viz kapitolu 6.2.2).

5.2 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 hodin provozu vlakových čt, Objednaný počet hodin provozu strojvedoucích, Objednaný počet pokladních hodin, Objednaný počet hodin provozu ostrahy a Objednaný počet vlakových jednotek. Výstupem modelu je Objednávková cena, která je platná vždy pro daný kalendářní rok, pro který 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 Doplnku a nejsou tudíž řešeny smluvním přepočtem dle Objednávky jako položky ostatní.

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

Objednávková cena [tis. Kč] je pro každý kalendářní rok vztažena k cenové úrovni počátku kalendářního roku, pro který byly spočteny. Skládá se z výkonové, hodinové, vozidlové a fixní složky.

5.2.1 Objednávková cena

$$CO_{j,k} = \sum_{i=1}^{i=16} [NO_{i,j,k}] = \sum_{i=1}^{i=16} [NO_{i,j,k}^{Vykon} + NO_{i,j,k}^{Hodiny} + NO_{i,j,k}^{Vozidlo} + NO_{i,j,k}^{Fixní}]$$

přičemž:

Výkonová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j,k}^{Vykon} = NA_{i,j,k}^{Vykon} \cdot \frac{DO_{j,k}^{Jedna} + 2 \cdot DO_{j,k}^{Dve}}{(DV_{j,k}^{Jedna} + DE_{j,k}^{Jedna} + DF_{j,k}^{Jedna}) + 2 \cdot (DV_{j,k}^{Dve} + DE_{j,k}^{Dve} + DF_{j,k}^{Dve})} \quad \text{vyjma } i = 10, i = 11$$

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

Hodinová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j,k}^{Hodiny} = NA_{i,j,k}^{Hodiny} \cdot \frac{LO_{j,k}}{LV_{j,k} + LE_{j,k} + LF_{j,k}} \quad \text{pouze pro } i = 7.1, i = 8.1$$

$$NO_{i,j,k}^{Hodiny} = NA_{i,j,k}^{Hodiny} \cdot \frac{TO_{j,k}}{TV_{j,k} + TE_{j,k} + TF_{j,k}} \quad \text{pouze pro } i = 7.2, i = 8.2$$

$$NO_{i,j,k}^{Hodiny} = NA_{i,j,k}^{Hodiny} \cdot \frac{PO_{j,k}}{PV_{j,k} + PE_{j,k} + PF_{j,k}} \quad \text{pouze pro } i = 7.3, i = 8.3$$

$$NO_{i,j,k}^{Hodiny} = NA_{i,j,k}^{Hodiny} \cdot \frac{OO_{j,k}}{OV_{j,k} + OE_{j,k} + OF_{j,k}} \quad \text{pouze pro } i = 13.1$$

Vozidlová složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j,k}^{Vozidlo} = NA_{i,j,k}^{Vozidlo} \cdot \frac{VO_j}{VVA_j + VEA_j + VFA_j} \quad \text{vyjma } i = 5.1, i = 6, i = 12.1$$

$$NO_{i,j,k}^{Vozidlo} = NA_{i,j,k}^{Vozidlo} \quad \text{pouze pro } i = 5.1, i = 6, i = 12.1$$

Fixní složka Objednávkové ceny

$$NO_{i,j,k}^{Fixní} = NA_{i,j,k}^{Fixní}$$

kde:

$CO_{j,k}$	Objednávková cena pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}$	Výše Cenotvorné položky i v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}^{Vykon}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Dopravním výkonem v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}^{Hodiny}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem hodin v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}^{Vozidlo}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem vlakových jednotek v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NO_{i,j,k}^{Fixní}$	Výše Cenotvorné položky i nezávislé na Dopravnímu výkonu, Počtu hodin i Počtu vlakových jednotek v Objednávkovém finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NA_{i,j,k}^{Vykon}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Dopravním výkonem v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NA_{i,j,k}^{Hodiny}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem hodin v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NA_{i,j,k}^{Vozidlo}$	Výše Cenotvorné položky i proměnné s Počtem vlakových jednotek v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$NA_{i,j,k}^{Fixní}$	Výše Cenotvorné položky i nezávislé na Dopravnímu výkonu, Počtu hodin ani Počtu vlakových jednotek v Aktualizovaném finančním modelu pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DV_{j,k}^{Jedna}$	Výchozí dopravní výkon jednotek pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DV_{j,k}^{Dve}$	Výchozí dopravní výkon souprav pro kalendářní rok j a Objednatele k

$DE_{j,k}^{Jedna}$	Výchozí dopravní výkon jednotek opční 1 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DE_{j,k}^{Dve}$	Výchozí dopravní výkon souprav opční 1 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DF_{j,k}^{Jedna}$	Výchozí dopravní výkon jednotek opční 2 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DF_{j,k}^{Dve}$	Výchozí dopravní výkon souprav opční 2 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DO_{j,k}^{Jedna}$	Objednaný dopravní výkon jednotek pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DO_{j,k}^{Dve}$	Objednaný dopravní výkon souprav pro kalendářní rok j a Objednatele k
$LV_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu vlakových čt pro kalendářní rok j a Objednatele k
$LE_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu vlakových čt opční 1 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$LF_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu vlakových čt opční 2 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$TV_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu strojvedoucích pro kalendářní rok j a Objednatele k
$TE_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu strojvedoucích opční 1 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$TF_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu strojvedoucích opční 2 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$PV_{j,k}$	Výchozí počet pokladních hodin pro kalendářní rok j a Objednatele k
$PE_{j,k}$	Výchozí počet pokladních hodin opční 1 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$PF_{j,k}$	Výchozí počet pokladních hodin opční 2 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$OV_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu ostrahy pro kalendářní rok j a Objednatele k
$OE_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu ostrahy opční 1 pro kalendářní rok j a Objednatele k
$OF_{j,k}$	Výchozí hodiny provozu ostrahy opční 2 pro kalendářní rok j a Objednatele k
VVA_j	Aktualizovaný počet vlakových jednotek pro kalendářní rok j
VEA_j	Aktualizovaný počet vlakových jednotek opční 1 pro kalendářní rok j
VFA_j	Aktualizovaný počet vlakových jednotek opční 2 pro kalendářní rok j
VO_j	Objednaný počet vlakových jednotek pro kalendářní rok j

5.2.2 Objednávková jednotková cena

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

přičemž:

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

kde:

$JCO_{j,k}$	Objednávková jednotková cena pro kalendářní rok j a Objednatele k
$CO_{j,k}$	Objednávková cena pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DO_{j,k}$	Objednaný dopravní výkon pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DO_{j,k}^{Jedna}$	Objednaný dopravní výkon jednotek pro kalendářní rok j a Objednatele k
$DO_{j,k}^{Dve}$	Objednaný dopravní výkon souprav pro kalendářní rok j a Objednatele k

5.2.3 Objednávkové výnosy

V prvním kroku Objednatelé určují Objednávkové výnosy do listu Model objednávkový (MO). Tyto výnosy jsou součtem Tržeb z jízdného, Ostatních tržeb z přepravy a Ostatních výnosů. Objednatel je zadává do buňky E72:AK76 pro Středočeský kraj a do buňky E114:AK118 pro Hlavní město Prahu. Na základě těchto očekávaných výnosů jsou následně určeny zálohy (viz kapitolu 5.6).

5.3 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 úplnému, a to včetně změn Dopravního výkonu připadajícího na vlaky vedené v jedné vlakové jednotce a vlaky vedené v soupravě. Na změnu však nereagují pouze tyto položky (řešené formou Doplnku):

- 10 „Úhrada za použití dopravní cesty“
- 11 „Úhrada za použití ostatní infrastruktury“

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

5.4 Objednávkový finanční model na Hodiny

Označení listu: MO Hodiny

Tento list počítá složku Objednávkového finančního modelu na Hodiny pro Objednávkový finanční model. Výše Cenotvorných položek je v něm proměnná s počtem hodin; tj. reaguje na změnu (zvýšení či snížení) Objednaného počtu hodin vůči Výchozímu počtu hodin úplnému – odděleně pro vlakové čety, strojvedoucí, pokladní a ostrahu.

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

5.5 Objednávkový finanční model na Vozidlo

Označení listu: MO Vozidlo

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

Kalkulace Cenotvorných položek v tomto listu přímo přebírá hodnoty Aktualizovaného finančního modelu na Vozidlo pro Cenotvorné položky „5.1 Odpisy dlouhodobého majetku – Převod Vlakových jednotek“, „6 Pronájem a leasing vozidel“ a „12.1 Ostatní přímé náklady – Finanční náklady“, neboť dopady Objednávky do těchto položek byly již zohledněny v listu Doplněk.

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

5.6 Záloha kompenzace

Označení listů: Zálohy

Na listu Zálohy je vypočtena Záloha kompenzace v rozdělení na kalendářní měsíce daného roku. Měsíční hodnota Záloh je stanovena jako 1/12 roční Objednávkové kompenzace a 1/12 ročních odhadovaných Ostatních nákladů systému.

$$LS_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [KO_{j,k} + QO_{j,k}]$$

přičemž:

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

kde:

LS_j	Záloha kompenzace náležející Dopravci pro kalendářní rok j
$KO_{j,k}$	Objednávková kompenzace pro kalendářní rok j a Objednatele k
$QO_{j,k}$	Ostatní náklady systému – odhad pro kalendářní rok j a Objednatele k
$CO_{j,k}$	Objednávková cena pro kalendářní rok j a Objednatele k
$TO_{j,k}$	Objednávkové výnosy pro kalendářní rok j a Objednatele k

6 SKUTEČNÁ KOMPENZACE

6.1 Skutečnost

Označení listů: Skutečnost SČK, Skutečnost HMP

Tento list slouží k zaznamenání skutečně realizovaného Plnění proti Objednávce, pokud jsou odchylky v Plnění požadovány / schváleny přímo Objednatelem či zapříčiněny působením třetích stran nebo vyšší mocí. Jedná-li se o odchylky proti Objednávce způsobené vlastním rozhodnutím či zaviněním Dopravce, spadají tyto odchylky do oblasti Sankcí a vypořádají se samostatně (mimo Finanční model).

Na tomto listu jsou připraveny čtyři tabulky pro zadání odchylek dopravního výkonu, kde se zadávají rozdíly Skutečnosti proti Objednávce v detailu čtvrtletí pro následující situace:

1. Změna řazení z jednotky na soupravu [vlkm] – dopravní výkon, který Dopravce provedl na objednaném Spoji soupravou dvou Vlakových jednotek namísto jedné Vlakové jednotky. Snížení počtu Vlakových jednotek ze soupravy na jednotku se udává dopravním výkonem objednaného Spoje se záporným znaménkem.
2. Změna dopravního výkonu jednotek [vlkm] - dopravní výkon jednotek, který Dopravce provedl odchylně od Objednávky; při přidání či prodloužení Spoje se dopravní výkon píše s kladným znaménkem; při vypuštění či neujetí Spoje nebo jeho části se udává dopravní výkon se záporným znaménkem.
3. Změna dopravního výkonu souprav [vlkm] - dopravní výkon souprav, který Dopravce provedl odchylně od Objednávky; při přidání či prodloužení Spoje z rozhodnutí Objednatele se dopravní výkon píše s kladným znaménkem; při vypuštění či neujetí Spoje nebo jeho části rozhodnutím Objednatele nebo vlivem třetích stran se udává dopravní výkon se záporným znaménkem.
4. Dopravní výkon ujetý v jiném závazku [vlkm] – dopravní výkon, který Dopravce realizoval Vozidly na jiné účely podle jiných objednávek či smluv než pro plnění povinností Dopravce dle této Smlouvy.

Do Skutečného dopravního výkonu se proti Objednanému dopravnímu výkonu přičítá Změna dopravního výkonu jednotek a Změna dopravního výkonu souprav. Změna řazení z jednotky na soupravu se pro účely vyčíslení Skutečného dopravního výkonu považuje za součást Objednaného dopravního výkonu. Dopravní výkon ujetý v jiném závazku nesmí mít vliv na plnění Objednávky.

6.2 Skutečná kompenzace

Označení listů: Kompenzace SČK, Kompenzace HMP

Tento list slouží k vyúčtování skutečně realizovaného Plnění proti Objednávce.

Do tabulky v buňkách C3:AG14 bude Objednatel zadávat Skutečné tržby náležející Dopravci z provedeného Plnění, a to ihned po provedení jejich zúčtování.

Do tabulky v buňkách C19:AG22 bude Objednatel zadávat výši Ostatních nákladů systému náležející Dopravci, pokud bude Objednatel tyto služby požadovat.

Finanční vyčíslení odchylek Skutečnosti proti Objednávce zde probíhá v podrobnosti pro jednotlivé roční čtvrtletí tímto způsobem:

1. Výše nákladů za Změnu řazení z jednotky na soupravu [tis.Kč] je součin rozdílu Objednávkové jednotkové ceny za soupravu [Kč/vlkm] a Objednávkové jednotkové ceny za jednotku [Kč/vlkm] s dopravním výkonem dotčeným Změnou řazení z jednotky na soupravu [vlkm] pro dané čtvrtletí.
2. Výše nákladů za Změnu dopravního výkonu jednotek [tis.Kč] je součin Změny dopravního výkonu jednotek [vlkm] v daném čtvrtletí a Objednávkové jednotkové ceny za jednotku za Výkon [Kč/vlkm] pro příslušný kalendářní rok
3. Výše nákladů za Změnu dopravního výkonu souprav [tis.Kč] je součin Změny dopravního výkonu souprav [vlkm] v daném čtvrtletí a Objednávkové jednotkové ceny za soupravu za Výkon [Kč/vlkm] pro příslušný kalendářní rok
4. Výše ušetřených nákladů za Dopravní výkon ujetý v jiném závazku [tis.Kč] je součin Dopravního výkon ujetého v jiném závazku [vlkm] a součtu Objednávkové jednotkové ceny za Vozidlo a Objednávkové jednotkové ceny Fixní [Kč/vlkm] pro příslušný kalendářní rok

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. Skutečná kompenzace je pak dána součtem Skutečné ceny a Ostatních nákladů systému, od kterých se odečítají Skutečné tržby. Doplatek kompenzace je rozdíl mezi Skutečnou kompenzací a Záloh kompenzace za dané čtvrtletí kalendářního roku.

6.2.1 Skutečná cena

$$CS_{j,k} = CO_{j,k} + DR_{j,k} \cdot (JCO_{j,k}^{Dv\check{e}} - JCO_{j,k}^{Jedna}) + DZ_{j,k}^{Jedna} \cdot JCO_{j,k}^{Jedna,V\check{y}kon} + DZ_{j,k}^{Dv\check{e}} \cdot JCO_{j,k}^{Dv\check{e},V\check{y}kon} - DU_{j,k} \cdot (JCO_{j,k}^{Vozidlo} + JCO_{j,k}^{Fixn\acute{i}})$$

kde:

$CS_{j,k}$	Skutečná cena pro kalendářní rok j a Objednatele k
$CO_{j,k}$	Objednávková cena pro kalendářní rok j a Objednatele k
$JCO_{j,k}$	Objednávková jednotková cena pro kalendářní rok j a Objednatele k
$JCO_{j,k}^{V\check{y}kon}$	Objednávková jednotková cena za Výkon pro kalendářní rok j a Objednatele k
$JCO_{j,k}^{Vozidlo}$	Objednávková jednotková cena za Vozidlo pro kalendářní rok j a Objednatele k
$JCO_{j,k}^{Fixn\acute{i}}$	Objednávková jednotková cena Fixní pro kalendářní rok j a Objednatele k
$JCO_{j,k}^{Jedna}$	Objednávková jednotková cena za jednotku pro kalendářní rok j a Objednatele k
$JCO_{j,k}^{Dv\check{e}}$	Objednávková jednotková cena za soupravu pro kalendářní rok j a Objednatele k

$JCO_{j,k}^{Jedna,Výkon}$ Objednávková jednotková cena za jednotku za Výkon pro kalendářní rok j a Objednatele k

$JCO_{j,k}^{Dvě,Výkon}$ Objednávková jednotková cena za soupravu za Výkon pro kalendářní rok j a Objednatele k

$DR_{j,k}$ Dopravním výkonem dotčený Změnou řazení z jednotky na soupravu pro kalendářní rok j a Objednatele k

$DZ_{j,k}^{Jedna}$ Změna dopravního výkonu jednotek pro kalendářní rok j a Objednatele k

$DZ_{j,k}^{Dvě}$ Změna dopravního výkonu souprav pro kalendářní rok j a Objednatele k

$DU_{j,k}$ Dopravní výkon ujetý v jiném závazku pro kalendářní rok j a Objednatele k

6.2.2 Skutečná kompenzace

$$KS_j = \sum_{k=SČK}^{k=HMP} [KS_{j,k}]$$

přičemž:

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

kde:

KS_j Skutečná kompenzace náležející Dopravci pro kalendářní rok j

$KS_{j,k}$ Skutečná kompenzace pro kalendářní rok j a Objednatele k

$CS_{j,k}$ Skutečná cena pro kalendářní rok j a Objednatele k

$QS_{j,k}$ Ostatní náklady systému – skutečnost pro kalendářní rok j a Objednatele k

$TS_{j,k}$ Skutečné tržby pro kalendářní rok j a Objednatele k

6.2.3 Doplatek kompenzace

$$DK_j = KS_j - ZK_j$$

kde:

DK_j Doplatek kompenzace náležející Dopravci pro kalendářní rok j

KS_j Skutečná kompenzace náležející Dopravci pro kalendářní rok j

ZK_j Záloha kompenzace Dopravci pro kalendářní rok j