

Výchozí finanční model Dopravního podniku

Příloha č. 1

Dopravce: **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**

Objednatel: **Statutární město Opava**

VEŘEJNÁ OSOBNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVA

		2019	Jednicový náklad 2019
Výchozí náklady	1. Pohonné hmoty, oleje, trakční energie	6 448 532	5,27
	2. Pryžové obruče	120 808	0,10
	3. Ostatní přímý materiál, energie	879 338	0,72
	4. Přímé mzdy	21 504 776	17,56
	5. Odpisy	11 408 520	9,32
	6. Pronájem dopravních prostředků (leasing)	0	0,00
	7. Opravy a udržování	9 628 656	7,86
	8. Silniční daň	39 810	0,03
	9. Pojištění (zákonné, havarijní)	751 804	0,61
	10. Cestovné	4 396	0,00
	11. Odvody do fondů	7 206 564	5,89
	12. Jiné ostatní přímé náklady	3 580 434	2,92
	13. Režijní náklady	8 114 446	6,63
Výchozí náklady celkem		69 688 084	56,92

Výchozí výnosy	Tržby z přepravy	29 001 952	23,69
	Jiné tržby	1 582 762	1,29
Výchozí výnosy celkem		30 584 714	24,98

<i>Hodnota provozních aktiv</i>	138 927 977	
<i>čistý příjem</i>	10 419 598	
Kompenzace	49 522 968	40,45
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel	0	
Jiná dotace	0	

Výchozí dopravní výkon (vozokm)	1 224 355
Ostatní výchozí výkony: přístavné, odstavné, přejezdové	

Maximální čistý příjem /7,5% z hodnoty PA/ 10 419 598

Sestavil:		razítko a podpis
Datum:		
Telefon:		

Výchozí finanční model Dopravního podniku

Příloha č. 2

Dopravce: **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**

Objednatel: **Statutární město Opava**

VEŘEJNÁ LINKOVÁ DOPRAVA

		2019	Jednicový náklad 2019
Výchozí náklady	1. Pohonné hmoty, oleje	9 326 946	5,86
	2. Pryžové obruče	124 200	0,08
	3. Ostatní přímý materiál, energie	1 247 458	0,78
	4. Přímé mzdy	19 840 762	12,46
	5. Odpisy	6 523 568	4,10
	6. Pronájem dopravních prostředků (leasing)	0	0,00
	7. Opravy a udržování	7 462 228	4,69
	8. Silniční daň	12 510	0,01
	9. Pojištění (zákonné, havarijní)	763 020	0,48
	10. Cestovné	1 886	0,00
	11. Odvody do fondů	6 627 278	4,16
	12. Jiné ostatní přímé náklady	3 276 500	2,06
	13. Režijní náklady	7 691 320	4,83
Výchozí náklady celkem		62 897 676	39,50

Výchozí výnosy	Tržby z přepravy	16 642 552	10,45
	Jiné tržby	1 658 516	1,04
Výchozí výnosy celkem		18 301 068	11,49

<i>Hodnota provozních aktiv</i>	34 653 662	
čistý příjem	2 599 025	
Kompenzace	47 195 633	29,64
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel	0	
Jiná dotace	0	

Výchozí dopravní výkon (vozokm)	1 592 445
---------------------------------	-----------

Ostatní výchozí výkony: přístavné, odstavné, přejezdové

Maximální čistý příjem /7,5% z hodnoty PA/ 2 599 025

Sestavil:		razítko a podpis
Datum:		
Telefon:		

Výkaz provozních aktiv

k 31.12.2018

Dopravce: **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**Objednatel: **Statutární město Opava****Veřejná osobní drážní doprava**

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky		
Trolejbusy	100%	60 081 297
Celkem		60 081 297
Pozemky		
Pozemky - pořízení SmO	50%	177 612
Pozemky - Kylešovice - III vklad	50%	13 150 960
Celkem		13 328 572
Stavby		
Stavby - budovy, dopravní cesty	100%	31 845 610
Stavby - bezúplatný převod	100%	4 235 911
Stavby - ostatní	100%	202 208
Stavby - ost. - TZ vozovna ROP	100%	243 847
Měničrny - vklad III.	100%	6 121 177
Budova předprodeje - TZ	100%	611 213
Stavby Kylešovice	100%	26 005 022
IROP Inteligentní zastávky - sloupy	100%	66 566
Celkem		69 331 554
Jiný dlouhodobý majetek		2 850 840
CELKEM		138 927 977

Výkaz provozních aktiv

k 31.12.2018

Dopravce: **Městský dopravní podnik Opava, a.s.**Objednatel: **Statutární město Opava****Veřejná linková doprava**

Vymezení provozního aktiva	Procento využití aktiva k zajištění závazku	Zůstatková cena k bezprostředně předcházejícímu účetnímu období (v tis. Kč)
Dopravní prostředky		
Autobusy	100%	20 008 652
Celkem		20 008 652
Pozemky		
Pozemky - pořízení SmO	50%	177 612
Pozemky - Kylešovice - III vklad	50%	13 150 960
Celkem		13 328 572
Stavby		
Stavby - budovy, dopravní cesty	100%	610 292
Stavby Kylešovice	100%	1 958 806
CNG - zpevněné plochy	100%	2 823 241
CNG - úprava dílen	100%	107 696
CNG - PS stavební část	100%	412 852
IROP Inteligentní zastávky - sloupy	100%	39 012
Celkem		5 951 899
Jiný dlouhodobý majetek		2 028 825
CELKEM		34 653 662

Pravidla pro změny kompenzace

I. Změna kompenzace indexací položek výchozího finančního modelu

- 1) Smluvní strany se dohodly, že jednotlivé položky výchozích nákladů a výnosů výchozího finančního modelu budou v souladu s ustanovením § 8 odst. 3 vyhlášky č. 296/2010 Sb. po dobu plnění závazku dle této smlouvy indexovány takto:
- a) Položka mzdových nákladů dle vývoje průměrné hrubé měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování a to tak, že mzdové náklady budou pro daný rok vynásobeny indexem vyjadřujícím poměr mezi průměrnou hrubou měsíční mzdou na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování v druhém čtvrtletí roku předcházejícího posuzovanému roku a průměrnou hrubou měsíční mzdou na přepočtené počty zaměstnanců v odvětví dopravy a skladování v druhém čtvrtletí roku 2018.
 - b) Položka sociálního a zdravotního pojištění shodně dle vývoje položky mzdových nákladů s případným zohledněním změny zákonné sazby pojistného zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem. Případné změny zákonné sazby pojistného zdravotního a sociálního pojištění hrazeného zaměstnavatelem budou zahrnuty do dílčího indexu vyjadřujícího poměr mezi sazbou sociálního a zdravotního pojištění dle platných právních předpisů pro příslušný rok a sazbou sociálního a zdravotního pojištění v roce 2018. Výsledný index pro změnu položky sociálního a zdravotního pojištění tak bude určen součinem indexu odrážejícího vývoj mzdové hladiny a dílčího indexu odrážejícího změnu zákonné sazby pojistného.
 - c) Položka nákladů na pohonné hmoty u veřejné linkové dopravy (motorová a směsná motorová nafta, zemní plyn) bude vynásobena složeným indexem vyjadřujícím poměry cen nafty a zemního plynu. Vážený index bude stanoven podle následujícího vzorce:

$$i = \frac{A_2 + k \cdot q \cdot B_2}{A_1 + k \cdot q \cdot B_1}, \text{ kde:}$$

- i je výsledný index
- A_2 je cena motorové nafty v Kč/litr stanovená obecně závazným předpisem pro účely poskytování cestovních náhrad v roce předcházejícím roku posuzovanému
- A_1 je cena motorové nafty v Kč/litr stanovená obecně závazným předpisem pro účely poskytování cestovních náhrad v roce 2018
- B_2 je průměrná cena zemního plynu v Kč/MWh za dodávky pro průmysl ve druhém čtvrtletí roku předcházejícího roku posuzovanému
- B_1 je průměrná cena zemního plynu v Kč/MWh za dodávky pro průmysl ve druhém čtvrtletí roku 2018
- k je koeficient, jehož hodnota je 0,0013 MWh/l a odráží poměr mezi spotřebou zemního plynu v MWh na jednotku dopravního výkonu a spotřebu motorové nafty (event. směsné motorové nafty) v litrech na jednotku dopravního výkonu
- q je koeficient, jehož hodnota je 0,8 a vyjadřuje poměr mezi dopravním výkonem autobusové dopravy zajišťovaným autobusy s plynovým pohonem a autobusy s naftovým pohonem.

- d) Položka nákladů na energie u veřejné drážní dopravy bude vynásobena indexem vyjadřujícím poměr průměrné ceny elektřiny za dodávky pro průmysl v pásmu ID ve druhém čtvrtletí roku předcházejícího roku posuzovanému a ve druhém čtvrtletí roku 2018.
- 2) Ostatní položky nákladů a výnosů budou pro daný rok vynásobeny koeficientem vyjadřujícím poměr bazického indexu spotřebitelských cen pro červen roku předcházejícího roku posuzovanému a bazického indexu spotřebitelských cen pro červen roku 2018.
- 3) Není-li v konkrétním případě uvedeno jinak, použijí se pro výpočet indexů údaje zveřejňované Českým statistickým úřadem, není-li těchto údajů, použijí se obdobné údaje zjištěné jiným subjektem.

II. Změna kompenzace při změně organizace provozu

- 1) Pokud bude důsledkem nikoliv přechodné změny organizace provozu změna podílu trolejbusové a autobusové dopravy na celkových dopravních výkonech zajišťovaných na základě této smlouvy o více než jeden procentní bod (dále jen relevantní změna podílu), bude kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy změněna počínaje dnem takové změny organizace provozu prostřednictvím změny příslušných položek výchozího finančního modelu.
- 2) Jednotlivé položky výchozího finančního modelu, indexované podle článku I. této přílohy, budou dále přepočítány na základě poměru nového dopravního výkonu příslušného druhu dopravy a původního „výchozího dopravního výkonu“ uvedeného ve výchozím finančním modelu, a to podle dále uvedených pravidel.
- 3) V případě trolejbusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou drážní dopravu upraví takto:

- a) Hodnoty položek nákladů č. 1. - trakční energie a palivo, 3. - přímý materiál, 7. – mzdové náklady, 8. – sociální a zdravotní pojištění, 13. – ostatní služby, 14. – provozní režie a 15. – správní režie – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.

- b) Hodnota položky nákladů č. 4. - opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_4 tak bude určena podle vztahu:

$$N'_4 = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_4 + (1 - 0,75) \cdot N_4, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } N_4 \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

- c) Hodnota položky nákladů č. 5 - odpisy dlouhodobého majetku – bude změněna tak, že co do 78 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy, co do 22% úměrně eventuální změně rozsahu sítě trolejbusových tratí. Nová hodnota položky N_5 tak bude určena podle vztahu:

$$N'_5 = 0,78 \cdot N_5 \cdot \frac{W'}{W} + 0,22 \cdot N_5 \cdot \frac{S'}{S} \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon, } W \text{ je výchozí dopravní výkon, } S' \text{ je nová délka trolejbusových tratí v km a } S \text{ je délka trolejbusových tratí v km ke dni uzavření této smlouvy.}$$

- d) Hodnota položky nákladů č. 12 - ostatní přímé náklady bude změněna tak, že co do 29 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{12} tak bude určena podle vztahu:

$N'_{12} = 0,29 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{12} + (1 - 0,29) \cdot N_{12}$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_{12} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- e) Hodnoty položek výnosů č. 1 – tržby z jízdného a 2. – ostatní tržby z přepravy budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.
- f) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – se změní tak, že co do 76 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky V_3 tak bude určena podle vztahu:

$V'_3 = 0,76 \cdot \frac{W'}{W} \cdot V_3 + (1 - 0,76) \cdot V_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a V_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- g) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.
- 4) V případě autobusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu upraví takto:

- a) Hodnoty položek nákladů č. 1. – pohonné hmoty a oleje, 2. – přímý materiál a energie, 5. – odpisy dlouhodobého majetku, 6. – mzdové náklady, 7. – sociální a zdravotní pojištění, 12 – pojištění (zákonné, havarijní), 13 – ostatní přímé náklady, 14 – ostatní služby a 16 – správní režie – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy,

- b) Hodnota položky nákladů č. 3. – opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_3 tak bude určena podle vztahu:

$N'_3 = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_3 + (1 - 0,75) \cdot N_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- c) Hodnota položky nákladů č. 15 – provozní režie – bude změněna tak, že co do 41% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{14} tak bude určena podle vztahu:

$N'_{15} = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{15} + (1 - 0,75) \cdot N_{15}$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_{15} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- d) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.
- 5) Pokud při relevantní změně podílu jednotlivých druhů dopravy součet dopravních výkonů zajišťovaných jednotlivými druhy dopravy přesáhne referenční dopravní výkon, budou pro každý druh dopravy při výpočtu kompenzace dle výchozího finančního modelu použity hodnoty dopravního výkonu krácené v poměru referenčního dopravního výkonu a součtu dopravních výkonů zajišťovaných jednotlivými druhy dopravy tak, aby součet hodnot použitých pro jednotlivé druhy dopravy byl roven referenčnímu dopravnímu výkonu.
- 6) Pokud dojde ke změně organizace provozu s důsledkem relevantní změny podílu obou druhů dopravy v průběhu kalendářního roku, použijí se upravené položky výchozího finančního modelu pouze pro poměrnou část roku.

III. Změna kompenzace při změně referenčního dopravního výkonu

- 1) Pokud dojde ke změně referenčního dopravního výkonu, lhotejno zda v důsledku dohody smluvních stran nebo v důsledku skutečnosti, s níž změnu referenčního dopravního výkonu spojuje tato smlouva, bude kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy změněna počínaje dnem nastoupení účinků takové změny referenčního dopravního výkonu, a to prostřednictvím změny příslušných položek výchozího finančního modelu.
- 2) Jednotlivé položky výchozího finančního modelu, indexované podle článku I. této přílohy, budou dále přepočítány na základě poměru nového dopravního výkonu příslušného druhu dopravy a původního „výchozího dopravního výkonu“ uvedeného ve výchozím finančním modelu, a to podle dále uvedených pravidel.
- 3) V případě trolejbusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou drážní dopravu upraví takto:

- a) Hodnoty položek nákladů č. 1. - trakční energie a palivo, 3. - přímý materiál, 7. - mzdové náklady a 8. - sociální a zdravotní pojištění – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy.
- b) Hodnota položky nákladů č. 4. - opravy a údržba vozidel bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_4 tak bude určena podle vztahu:

$$N'_4 = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_4 + (1 - 0,75) \cdot N_4, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } N_4 \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

- c) Hodnota položky nákladů č. 5 - odpisy dlouhodobého majetku – bude změněna tak, že co do 78 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy, co do 22% úměrně eventuální změně rozsahu sítě trolejbusových tratí. Nová hodnota položky N_5 tak bude určena podle vztahu:

$$N'_5 = 0,78 \cdot N_5 \cdot \frac{W'}{W} + 0,22 \cdot N_5 \cdot \frac{S'}{S} \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon, } W \text{ je výchozí dopravní výkon, } S' \text{ je nová délka trolejbusových tratí v km a } S \text{ je délka trolejbusových tratí v km ke dni uzavření této smlouvy.}$$

- d) Hodnota položky nákladů č. 12 - ostatní přímé náklady – bude změněna tak, že co do 29 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_{12} tak bude určena podle vztahu:

$$N'_{12} = 0,29 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_{12} + (1 - 0,29) \cdot N_{12}, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } N_{12} \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

- e) Hodnota položky nákladů č. 13. – ostatní služby – bude změněna tak, že co do 50% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky N_{13} tak bude určena podle vztahu:

$$N'_{13} = 0,5 \cdot \frac{W'_T}{W_T} N_{13} + (1 - 0,5) \cdot \frac{W'_C}{W_C} \cdot N_{13}, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C$$

je nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a N_{13} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- f) Hodnota položky výnosů č. 1 – tržby z jízdného – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_1 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_1 = 0,7 \cdot \frac{W'_T}{W_T} V_1 + (1 - 0,7) \cdot \frac{W'_C}{W_C} \cdot V_1, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C \text{ je}$$

nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_1 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- g) Hodnota položky výnosů č. 2 – ostatní tržby z přepravy – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů trolejbusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů trolejbusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_2 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_2 = 0,7 \cdot \frac{W'_T}{W_T} V_2 + (1 - 0,7) \cdot \frac{W'_C}{W_C} \cdot V_2, \text{ kde } W'_T \text{ je nový výkon trolejbusové dopravy, } W'_C \text{ je}$$

nový celkový referenční dopravní výkon, W_T je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_2 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- h) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – se změní tak, že co do 76 % bude změněna úměrně změně dopravního výkonu trolejbusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky V_3 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_3 = 0,76 \cdot \frac{W'}{W} \cdot V_3 + (1 - 0,76) \cdot V_3, \text{ kde } W' \text{ je nový dopravní výkon a } W \text{ je výchozí dopravní výkon a } V_3 \text{ indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.}$$

- i) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou referenčního dopravního výkonu měněny.

- 4) V případě autobusové dopravy se položky výchozího finančního modelu pro veřejnou linkovou dopravu upraví takto:

- a) Hodnoty položek nákladů č. 1. – pohonné hmoty a oleje, 2. – přímý materiál a energie, 5. – odpisy dlouhodobého majetku, 6. – mzdové náklady, 7. – sociální a zdravotní pojištění, 12 – pojištění (zákonné, havarijní), 13 – ostatní přímé náklady – budou změněny úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy,

- b) Hodnota položky nákladů č. 3. – opravy a údržba vozidel – bude změněna tak, že co do 75% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části zůstane nezměněna. Nová hodnota položky N_3 tak bude určena podle vztahu:

$N'_3 = 0,75 \cdot \frac{W'}{W} \cdot N_3 + (1 - 0,75) \cdot N_3$, kde W' je nový dopravní výkon a W je výchozí dopravní výkon a N_3 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- c) Hodnota položky nákladů č. 14. – ostatní služby – bude změněna tak, že co do 50% bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky N_{14} tak bude určena podle vztahu:

$$N'_{14} = 0,5 \cdot \frac{W'_A}{W_A} N_{14} + (1 - 0,5) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot N_{14},$$

kde W'_A je nový výkon autobusové dopravy, W'_C je nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon autobusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a N_{14} indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- d) Hodnota položky výnosů č. 1 – tržby z jízdného – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_1 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_1 = 0,7 \cdot \frac{W'_A}{W_A} V_1 + (1 - 0,7) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot V_1,$$

kde W'_A je nový výkon trolejbusové dopravy, W'_C je nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy, W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_1 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- e) Hodnota položky výnosů č. 2 – ostatní tržby z přepravy – bude změněna tak, že co do 70% bude změněna úměrně změně výkonů autobusové dopravy a co do zbylé části bude změněna úměrně případné změně podílu výkonů autobusové dopravy na celkovém referenčním dopravním výkonu. Nová hodnota položky V_1 tak bude určena podle vztahu:

$$V'_2 = 0,7 \cdot \frac{W'_A}{W_A} V_2 + (1 - 0,7) \cdot \frac{\frac{W'_A}{W'_C}}{\frac{W_A}{W_C}} \cdot V_2,$$

kde W'_A je nový výkon trolejbusové dopravy, W'_C je nový celkový referenční dopravní výkon, W_A je původní dopravní výkon trolejbusové dopravy a W_C je původní celkový referenční dopravní výkon a V_2 indexovaná hodnota výchozího finančního modelu.

- f) Hodnota položky výnosů č. 3 – ostatní výnosy – bude změněna úměrně změně dopravního výkonu autobusové.
g) Hodnoty položek nákladů a výnosů neuvedených shora nebudou v souvislosti se změnou organizace provozu měněna.

IV. Další změny kompenzace

- 1) K dalším změnám výše kompenzace v jednotlivých letech trvání závazku veřejné služby dle této smlouvy nad rámec změn vyplývajících z indexace jednotlivých položek výchozího finančního modelu nebo ze změn při změně organizace provozu či změně referenčního dopravního výkonu může dojít v dále uvedených případech:

- a) Pokud se sazba DPH změní oproti sazbě DPH v roce 2018, bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny sazby DPH.
- b) Pokud se cena zákonného pojištění odpovědnosti z provozu vozidel dopravce změní v ročním průměru o více než 10 % oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny zákonného pojištění na náklady dopravce.
- c) Pokud rozdíl mezi mimořádnými dopravními výkony a neuskutečněnými dopravními výkony přesáhne 10 000 vozidlových kilometrů v posuzovaném roce za trolejbusovou i autobusovou dopravu ve svém souhrnu, změní se kompenzace pro dotčený druh dopravy, popř. pro oba druhy dopravy proporcionálně, obdobně jako při změně referenčního dopravního výkonu dle čl. III. této přílohy. Mimořádné dopravní výkony provedené autobusy jako náhradní autobusovou dopravou za dopravu trolejbusovou se přitom považují za výkony autobusové dopravy.
- d) Pokud dopravní výkony náhradní autobusové dopravy za dopravu trolejbusovou přesáhnou v posuzovaném roce hodnotu 10 000 vozidlových kilometrů, avšak není splněna podmínka pro změnu kompenzace dle písmene c), provede se změna kompenzace pro jednotlivé druhy dopravy obdobně jako při změně organizace provozu s důsledkem na změnu podílu autobusové a trolejbusové dopravy dle článku II. této smlouvy.
- e) Pokud objednatel neschválí změnu tarifu jízdného navrženou dopravcem, bude kompenzace navýšena o částku odpovídající rozdílu mezi skutečnými výnosy z jízdného a výnosy z jízdného dle výchozího finančního modelu po provedení indexace dle této smlouvy a dále o částku odpovídající té části čistého dopadu změn nákladů v případě změny sazby DPH, změny průměrné ceny elektřiny, pohonných hmot, a pojištění, který se nepromítnul do změny výše kompenzace. Obdobně se výše kompenzace upraví v případě, že objednatel určí cenové podmínky tarifu sám, popř. vydá jako obec v přenesené působnosti nařízení podle zákona o působnosti orgánů České republiky v oblasti cen, a v důsledku omezení vyplývajících z takového určení cenových podmínek, resp. z vydaného nařízení, dopravce nebude moci naplnit tržby z jízdného v potřebném rozsahu.
- f) Pokud se cena elektřiny nakupované dopravcem pro provoz v elektrické trakci (zahrnující všechny složky elektřiny včetně ceny za distribuci, podporu elektřiny z obnovitelných zdrojů apod.) změní v posuzovaném roce v ročním průměru o více než 10% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny elektřiny na náklady dopravce.
- g) Pokud se cena motorové nafty nebo směsné motorové nafty nakupované dopravcem pro provoz naftových autobusů změní v ročním průměru o více než 6% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny nafty nebo směsné motorové nafty na náklady dopravce.
- h) Pokud se cena zemního plynu nakupovaného dopravcem pro provoz plynových autobusů (včetně veškerých poplatků za distribuci, za rezervaci, apod.) změní v ročním průměru o více

než 15% oproti úrovni zohledněné při vypracování výchozího finančního modelu (se zohledněním indexace), bude kompenzace změněna o polovinu částky odpovídající finančnímu dopadu změny ceny plynu na náklady dopravce.

- 2) Finanční dopad se v případě elektřiny, nafty a plynu posuzuje ve vztahu ke spotřebě těchto komodit v daném roce a jejich jednotkové ceně. Případná změna odebíraného množství jednotlivých komodit nemá na výpočet žádný vliv.
- 3) Za změnu ceny elektřiny, nafty či plynu se považuje též změna daňového zatížení těchto komodit, pokud nejde o změny sazby DPH.
- 4) Skutečnosti rozhodné pro jakékoliv změny kompenzace dle tohoto článku je dopravce povinen řádně doložit.

Příloha č. 6 ke smlouvě o veřejných službách v přepravě cestujících:

Standardy kvality

I. Pravidelnost provozu

- 1) Provoz MHD je spolehlivý, pokud jsou provozovány spoje dle stanovených jízdních řádů.
- 2) Standard spolehlivosti provozu je splněn, pokud je odjeto nejméně 99,8% vozidlových kilometrů dle platných jízdních řádů, nehlédě na to, zda řádnými nebo náhradními spoji.

II. Přesnost provozu

- 1) Provoz MHD je přesný, pokud zpoždění skutečného odjezdu spoje oproti odjezdu dle jízdního řádu nepřesahuje 59 sekund a zpoždění skutečného odjezdu spoje oproti odjezdu spoje dle jízdního řádu nepřesahuje 2 minuty, 59 sekund.
- 2) Za přijatelnou odchylku se považuje zpoždění skutečného odjezdu spoje v rozmezí 3 minuty – 4 minuty, 59 sekund.
- 3) Standard přesnosti provozu je splněn, pokud méně než 1 % odjezdů ze zastávek je nadjeto více než shora stanovená limitní odchylka pro přesnou dopravu, méně než 20 % odjezdů ze zastávek je zpožděno o více než stanovená limitní odchylka pro přesnou dopravu a méně než 10 % odjezdů ze zastávek je zpožděno o více, než je stanovená přijatelná odchylka.

III. Spolehlivost vozidel

- 1) Vozidlo je spolehlivé, pokud se na trati nevyskytují závady s důsledkem na pravidelnost nebo přesnost provozu.
- 2) Standard spolehlivosti vozidel je splněn, pokud je počet spojů dotčených co do pravidelnosti či přesnosti provozu závadou na vozidle menší než 0,5 %.

IV. Informování cestujících

- 1) Čitelné informace o aktuálních jízdních řádech jednotlivých linek MHD musejí být
 - vyvěšeny na všech odjezdových zastávkách příslušné linky (v případě změny jízdních řádů platí pro aktuálnost 48hodinové přechodné období před a po změně jízdních řádů),
 - přístupné na webových stránkách dopravce.
- 2) Dopravce je dále povinen postupně a podle technologických možností vybavovat nejfrekventovanější zastávky elektronickými tabulemi s informacemi o aktuálních odjezdech spojů MHD včetně informací o aktuálním zpoždění spojů.
- 3) Dopravce je povinen zpřístupňovat data o jízdních řádech i dalšími způsoby odpovídajícími technologickému pokroku.
- 4) Dopravce je povinen informovat cestující v předstihu o trvalých i dočasných změnách v organizaci dopravy, a to prostřednictvím svých webových stránek a plakátů vyvěšených ve vozidlech.

V. Bezbariérovost dopravy

- 1) Ke dni zahájení plnění závazku ze smlouvy provozuje dopravce 33 trolejbusů a 34 autobusů, které mají nízkopodlažní vstup. Dopravce se zavazuje, že obnova vozidlového parku bude po dobu trvání závazku prováděna pouze vozidly nízkopodlažními, nebo alespoň vozidly s nízkopodlažním vstupem, která splňují požadavek bezbariérovosti pro osoby se sníženou schopností pohybu a pro osoby na vozíku pro invalidy.
- 2) Dopravce je povinen provozovat na všech svých vozidlech systém sdělování informací o spoji osobám zrakově postiženým. Takový systém musí po aktivaci příslušným zařízením zrakově postižené osoby sdělit zrakově postižené osobě hlasovou informaci o číslu linky a cílové stanici spoje.

VI. Čistota a vzhled vozidel

- 1) Standard kvality čistoty vozidel je splněn, pokud je vnitřní úklid vozidla prováděn denně, tj. všechna vozidla denní výpravy 1 x denně a vnější mytí vozidla prováděno nejméně 1x týdně (v době suchého počasí lze vnější mytí vozidel omezit).
- 2) Standard vzhledu vozidel je splněn, pokud vnitřek vozidel nevykazuje zjevné znaky opotřebení (potrhané sedačky, prodřená podlahová krytina) a z vnějšku vozidel nejsou patrné výrazné známky koroze.

VII. Standard řidiče

Řidič vozidla MHD musí při výkonu služby splňovat veškerá stanovená pravidla pro výkon služby, zejména se plně věnovat řízení vozidla, být řádně a čistě oblečen, správně informovat cestující, nekouřit ve vozidle a neohrožovat cestující a jiné účastníky silničního provozu nebezpečným stylem jízdy.