

S M L O U V A

**o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě
v systému PID (linky PID č. 517, 688 a 446 (s opcí na provoz vodíkových autobusů) pro
období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)**

evidenční číslo objednatele BUS/0562/05792291/2023

evidenční číslo dopravce

Smluvní strany

Objednatel:

se sídlem:
IČO: 70891095
Bankovní spojení:
Číslo účtu:
zastoupený organizací:
se sídlem:
Spisová značka:
IČO: 05792291
bankovní spojení:
provozní účet:
účet bus:
zastoupená:
(dále jen „**Objednatel**“)

Středočeský kraj

Zborovská 11, 150 21 Praha 5
DIČ: CZ70891095
PPF banka a.s., Evropská 2690/17, 160 41 Praha 6
4440009090/6000
Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace
Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8 – Karlín
Pr 1564 vedená u Městského soudu v Praze
DIČ: CZ05792291

JUDr. Zdeňkem Šponarem, ředitelem

na straně jedné
a

Dopravce:

Sídlo:
IČO:
DIČ:
Spisová značka:
Zastoupený:
Číslo účtu:
(dále jen „**Dopravce**“)

MARTIN UHER bus, s.r.o.
Řevnická 605, 252 10 Mníšek pod Brdy
14367971
dopravce se stane plátcem DPH nejpozději k datu zahájení plnění
C 364623 vedená u Městského soudu v Praze
Martinem Uhrem, jednatelem

na straně druhé

společně též „**smluvní strany**“

uzavírají podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici, silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici (dále jen „**nařízení o veřejných službách**“), zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZVS**“), a zákona č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZZVZ**“), tuto smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy.

Preamble

1. Smluvní strany jsou si vědomy potřeby neustálého růstu kvality veřejné hromadné dopravy a v souvislosti se vzrůstajícím objemem přepravovaných osob a rozvojem infrastruktury veřejné hromadné dopravy uzavírají tuto smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících. Smlouva je uzavírána se záměrem přispět k udržitelnému rozvoji v hlavním městě Praze a ve Středočeském kraji, dále zlepšovat služby veřejné přepravy cestujících a optimalizovat náklady vynakládané na tyto služby včetně kvality a rychlosti odbavování.
2. Smluvní strany věří, že realizací ustanovení této Smlouvy se podaří zvýšit spokojenost cestujících s kvalitou poskytovaných služeb, zvýšit konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy ve vztahu k individuální automobilové dopravě, propagovat turistický ruch, prosazovat ochranu životního prostředí, úspory energií a bezpečnost dopravy, a podporovat kvalitu života v hlavním městě Praze a ve Středočeském kraji.
3. Dopravce, Objednatel, ČEZ, a. s., a Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, dne 20. 7. 2022 uzavřeli Memorandum o vzájemné spolupráci na projektu „Nákup bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu“ (dále jen „**Memorandum**“), kterým deklarovali svůj vážný zájem o rozvoj využití vodíku jako zdroje čisté energie pro mobilitu ve Středočeském kraji. Plné znění Memoranda je v příloze č. 23 této Smlouvy.
4. Objednatel uveřejnil záměr uzavřít tuto Smlouvu v Úředním věstníku EU pod číslem jednacím 2021/S 149 - 398364 jako zakázku malého rozsahu (do 600 tis km/rok nebo do průměrné roční odhadované hodnoty 2 mil. €). V souladu s čl. 5 odst. 4 Nařízení 1370/2007 je tato smlouva uzavřena příslušným orgánem přímým zadáním jako smlouva malého rozsahu. K uveřejnění záměru Objednatele uzavřít tuto smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na své úřední desce došlo dne 15. 3. 2023 pod č. j. 036426/2023/KUSK/OVM/Růž.
5. Středočeský kraj (dále též jako „**SČK**“) je příslušným orgánem podle čl. 2 písm. b) nařízení o veřejných službách, § 3 odst. 2 ZVS a § 59 odst. 2 písm. j) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, oprávněným uzavřít smlouvu o veřejných službách s pravomocí zasahovat do veřejné přepravy cestujících na svém území.
6. Tato Smlouva vychází z evropské normy kvality služby ve veřejné dopravě ČSN EN 13816.
7. Při plnění závazku z této Smlouvy se smluvní strany zavazují vyvinout společné úsilí k naplnění zásad sociálně odpovědného zadávání, environmentálně odpovědného zadávání a inovací. Dopravce bere na vědomí konkrétní cíle, které v tomto směru definoval Objednatel v této Smlouvě. Dopravce se zejména bezvýhradně zavazuje k zajištění adekvátních mzdových podmínek způsobem, který bude reflektovat indexaci průměrné mzdy v odvětví dopravy (Doprava a skladování) a navýšení souvisejících nákladů, které bude Objednatel kompenzovat Dopravci dle podmínek této Smlouvy. Dopravce se zavazuje vyvinout maximální úsilí k využívání vozidel k plnění závazku Veřejných služeb, která poskytují kvalitativní standard odpovídající podmínkám této Smlouvy při zohlednění všech jejích příloh a pokynů Objednatele.
8. Dopravce se zavazuje vyvinout maximální úsilí k získání dotací z veřejných prostředků (vč. prostředků z fondů EU) na nutné investice či dodatečné náklady na pořízení či obnovu vozidel určených k plnění závazku dle této Smlouvy, a to zejména Ekologicky čistých vozidel (EČV) s pohonem na vodík (vodíkových autobusů). Dopravce je povinen bez zbytečného odkladu informovat Objednatele o získání dotace z jakéhokoli dotačního programu či od jakékoliv instituce, které bude Dopravce využívat při plnění Veřejných služeb dle této Smlouvy. Získá-li Dopravce dotaci související s plněním Veřejných služeb dle této Smlouvy, Dopravce výslovně souhlasí, že bude tato dotace zohledněna při výpočtu výše Kompenzace v souladu s pravidly poskytovatele dotace.
9. Dopravce je za všech okolností povinen zajistit po celou dobu plnění této Smlouvy dodržování veškerých právních předpisů vztahujících se k jeho činnosti, a to včetně právních předpisů upravujících legální zaměstnávání, spravedlivé odměňování a dodržování bezpečnosti

a ochrany zdraví při práci. Dopravce není oprávněn požadovat po svých poddodavatelích nepřiměřené podmínky a nesmí na poddodavatele v souvislosti s plněním této Smlouvy přenášet rizika v rozsahu, který by podstatně přesahoval rozsah rizik samotného Dopravce plynoucích z této Smlouvy (zejména v otázce smluvních pokut a odpovědnosti dodržování standardů kvality PID).

Článek I

Obecná ustanovení – Definice pojmů

Pokud z kontextu nevyplývá něco jiného, mají následující výrazy použité v této Smlouvě níže definovaný význam:

„Autobusová linka“ nebo „Linka“

znamená souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a cílovou zastávkou a ostatními zastávkami, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence, podle schváleného jízdního řádu a dle této Smlouvy.

„Cena dodatečného dopravního výkonu“ (dále také jen „CDDV“)

znamená zvýšenou nebo sníženou cenu za jeden dodatečný linkový kilometr pro typ vozidla provozovaného na svazku Linek, na němž Dopravce plní své závazky v souladu s touto Smlouvou, v případě navýšení/snížení skutečného rozsahu výkonů podle této Smlouvy ve srovnání s Referenčním jízdním řádem za předpokladu, že se změnou dopravního výkonu nezvyšuje počet vypravených vozidel nezbytných k zajištění provozu příslušné Linky uvedený Objednatel v Referenčním jízdním řádu, a to dále v členění podle typu vozidla. Cena dodatečného dopravního výkonu se specifikuje samostatně pro jednotlivé typy vozidel Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb a Kb+. CDDV je stanovena jen pro typy vozidel použité pro plnění veřejných služeb dle této Smlouvy pro každý konkrétní rok trvání této Smlouvy z Výchozího finančního modelu indexací nákladových položek postupem pro indexaci dle přílohy č. 6 této Smlouvy. Cena dodatečného dopravního výkonu v sobě obsahuje ekonomicky oprávněné náklady Dopravce na zajištění výkonů svazku včetně přiměřených provozních záloh a přiměřený zisk a je zvýšena o náklady Služeb organizátora/organizátorů (na výkony dle působnosti Organizátorů). CDDV neobsahuje náklady na zastávkovou péči a vjezdy do autobusových nádraží/terminálů a mýto, hrazené na objednaných výkonech dle jízdního řádu (mimo režijní výkony), které se pro výpočet Kompenzace připočítávají až k nákladům vypočteným z ujetých výkonů hrazených dle postupů stanovených touto Smlouvou.

„Cena dopravního výkonu“ (dále také jen „CDV“)

znamená cenu za jeden linkový kilometr pro typ vozidla provozovaného na svazku Linek, na němž Dopravce plní své závazky v souladu s touto Smlouvou, a to dále v členění podle typu vozidla a podle území Objednatele. Cena dopravního výkonu se specifikuje samostatně pro jednotlivé typy vozidel Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb a Kb+. CDV je stanovena jen pro typy vozidel použité pro plnění veřejných služeb dle této Smlouvy pro každý konkrétní rok trvání této Smlouvy z Výchozího finančního modelu indexací nákladových položek postupem pro indexaci dle přílohy č. 6 této Smlouvy. Cena dopravního výkonu v sobě obsahuje ekonomicky oprávněné náklady Dopravce na zajištění výkonů svazku včetně přiměřených provozních záloh a přiměřený zisk a je zvýšena o náklady Služeb organizátora/organizátorů (na výkony dle působnosti Organizátorů). CDV neobsahuje náklady na zastávkovou péči a vjezdy do autobusových nádraží/terminálů a mýto, hrazené na objednaných výkonech dle jízdního řádu (mimo režijní výkony), které se pro výpočet Kompenzace připočítávají až k nákladům vypočteným z ujetých výkonů hrazených dle postupů stanovených touto Smlouvou.

„Dispečerský systém“

je programové vybavení pro monitorování provozu vozidel v reálném čase. Ke dni uzavření této Smlouvy je tímto programovým vybavením lokální aplikace MPVDesktop, určená k zadávání denního vypravení, zadávání mimořádností v provozu, správě číselníku vozidel, zasílání zpráv do vozidel a zadávání informací na zastávkové informační panely (dále jen „**MPVDesktop**“) a internetová verze MPVnet, která slouží k monitoringu provozu na Linkách, sledování pravidelnosti provozu, grafickému zobrazení pohybu vozidel na mapovém podkladu, generování sestav a pro informování cestujících (dále jen „**MPVnet**“). V případě změny Dispečerského systému bude uzavřen mezi smluvními stranami dodatek k této Smlouvě.

„Doba plnění“

znamená dobu počínající okamžikem Zahájení provozu, ve které bude Dopravce poskytovat Veřejné služby dle podmínek této Smlouvy. Veřejné služby podle této Smlouvy budou Dopravcem poskytovány po dobu 120 měsíců od Zahájení provozu; tato doba může být prodloužena za podmínek čl. IX v případě aktivace vyhrazené změny závazku v souvislosti s nasazením vodíkových autobusů.

„Dopravní úřad“

znamená příslušný krajský úřad Středočeského kraje, vykonávající v rámci přenesené působnosti své pravomoci dle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon o silniční dopravě**“).

„DPP“

je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, se sídlem Praha 9, Sokolovská 42/217, PSČ 19022, IČO: 00005886, DIČ: CZ00005886, zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka 847.

„EČV“

čistá a energeticky účinná silniční vozidla splňující zejména požadavky na ekologicky čistá vozidla ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel podíl ekologicky čistých nebo nízkoemisních vozidel, nestanoví-li právní předpisy na tato vozidla podmínky přísnější.

„Finanční vyhodnocení“

je určení skutečné výše Kompenzace a dalších hodnot rozhodných pro posouzení plnění této Smlouvy Dopravcem ze strany Objednatele v souladu s touto Smlouvou za příslušné období (zpravidla kalendářní čtvrtletí nebo kalendářní rok) s tím, že ve čtvrtletí nemusí být zahrnuty všechny přesné parametry výkonů, protože referenční výkony jsou plánovány jako celoroční a není zohledněno jejich přesné rozložení v jednotlivých čtvrtletích (např. vliv prázdnin – omezení školní docházky nebo posílení z důvodu cestovního ruchu); v takovém případě je finanční vyhodnocení za 1., 2., a 3. čtvrtletí jen předběžné a bude upřesněno až ve finančním vyhodnocení za kalendářní rok (nebo uzavřené období např. při ukončení Smlouvy).

„Finanční vyrovnání“

je zúčtování záloh poskytnutých Objednatelem Dopravci na plnění podle této Smlouvy v souladu s touto Smlouvou za příslušné období (zpravidla kalendářní rok) oproti skutečné výši Kompenzace, na kterou má Dopravce na základě Finančního vyhodnocení za toto období nárok.

„Jízdní řády“

a) „Referenční jízdní řád“

znamená základní jízdní řád příslušné Linky vycházející z aktuální potřeby Objednatele v okamžiku uzavření této Smlouvy, který vymezuje rozsah zajištění dopravní obslužnosti a časové polohy jednotlivých spojů na příslušných Linkách autobusové dopravy. Součástí Referenčního jízdního řádu je i stanovení Referenčního objemu dopravních výkonů a předpoklad Objednatele o počtu vypravených vozidel nezbytných k zajištění provozu. Referenční jízdní řád je přílohou č. 1 k této Smlouvě. Je základním vstupem pro stanovení ekonomických parametrů této Smlouvy a posuzování plnění a úhrady Kompenzace v průběhu trvání této Smlouvy.

b) „Závazný jízdní řád“

je jízdní řád zpracovaný pro aktuální plnění této Smlouvy a určuje Závazný rozsah dopravních výkonů. Tento jízdní řád bude aktualizován podle potřeby Objednatele postupem stanoveným touto Smlouvou a bude uvedený v příloze č. 3 této Smlouvy.

c) „Vozový jízdní řád“ („VJR“)

je souhrn dopravních a provozních informací pro konkrétní vůz (pořadí) a provozní den.

Obsahuje zejména:

- typ vozu a platnost VJR;
- souhrn spojů veřejných (linkových) a neveřejných (technických přejezdů), které jsou časově seřazeny tak, jak jsou v daný provozní den daným vozidlem vykonávány. V případě, že daný spoj nejede ve vybrané dny, je tato skutečnost u spoje vyznačena časovým kódem (negativní značkou);
- seznam důležitých zastávek (kontrolních bodů), které charakterizují trasu daného spoje včetně časů odjezdů (příp. příjezdů) do/z těchto zastávek. Součástí jsou také všechny informace o přestupech a návaznostech po trase;
- vyznačení bezpečnostních přestávek a přestávek dle zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů;
- v případě, že se v daný den na vozidle střídá více řidičů, je tato skutečnost ve vozovém jízdním řádu také vyznačena místem a časem střídání.

„Kompenzace“

znamená finanční vyjádření nároku Dopravce za plnění závazku veřejné služby, vypočteného a vypláceného Dopravci za podmínek stanovených dále touto Smlouvou. Smluvní strany berou na vědomí, že Smlouva je uzavřena v netto režimu, tj. že příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů jsou plně na straně Dopravce, s výjimkou specifických situací výslovně předvídaných touto Smlouvou. Tím nejsou dotčeny povinnosti Dopravce v daňové oblasti; Dopravce tak má především povinnost odvést DPH ze všech tržeb z jízdného, tj. z vybraného jízdného ve vozidlech PID a z podílu tržeb fakturovaného na základě dělby tržeb, případně z dotací k ceně obdrženy na základě smlouvy s Ministerstvem dopravy ČR nebo od Objednatele a dalších dotčených položek, na které by dopadly případné změny daňových zákonů. Dopravce bere na vědomí, že Kompenzaci ve stanoveném rozsahu poskytuje Objednatel ze svého rozpočtu. Dopravce výslovně souhlasí s výpočtem Kompenzace a potvrzuje, že tento výpočet v plné míře kryje veškeré jeho náklady nutné pro zajištění závazku veřejné služby v souladu s touto smlouvou, a to včetně přiměřené míry výnosnosti z kapitálu. Protože tržby ani jiné výnosy Dopravce neodevzdává Objednateli (jen o nich informuje a dokládá jejich výši), je vypočítaná Kompenzace postupy dle této Smlouvy o skutečné tržby snížena. V rámci celoročního vyhodnocení a vyúčtování bude porovnána dosažená kompenzace se skutečnými náklady a plánovanými tržbami a vypočtena skutečná výše čistého příjmu, která bude kontrolována podle příslušného VFM a VMPA, není-li dopravce překompenzován.

–„Linkový km“

je dopravní výkon dle jízdního řádu včetně minimální trasy potřebné k obratu autobusu v obratišti/konečné a minimální dopravní výkony vynucených přejezdů mezi spoji zajišťované Dopravcem na přímý požadavek Objednatele. Tyto dopravní výkony jsou specifikovány v příloze č. 1 a budou upřesněny v přílohách č. 3 a 5 této Smlouvy jako denní dopravní výkon Linky v jednotlivých provozních dnech.

„Příměstská linka PID“

je souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a konečnou zastávkou a ostatními zastávkami, kde některé zastávky jsou mimo území hl. m. Prahy a některé na území hl. m. Prahy nebo všechny mimo území hl. m. Prahy, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a podle schváleného jízdního řádu PID. Slouží k zajištění dopravní obslužnosti hl. m. Prahy a příměstských oblastí nebo jen příměstských oblastí s vazbou na jiné Linky PID.

„Operativní záloha“

je pohotovostní autobus obsazený řidičem vystavený Dopravcem nebo dopravcem z jiného svazku na tento výkon a operovaný dispečinkem PID. Operativní zálohy v autobusové dopravě jsou určeny pro operativní krytí výpadků v definovaném časovém období, než se Dopravci podaří na výkon doplnit svoje vozidlo provozní zálohy. Současně je dispečink PID oprávněn autobusy Operativních záloh využít při vzniku operativní náhradní autobusové dopravy při mimořádnostech na železnici, kde je zapotřebí urychleně a nečekaně reagovat (stržená trolej, porucha koleje, srážka s osobou nebo vozidlem atd. – situace, při nichž je náhle zastaven nebo výrazně omezen železniční provoz). Rozsah použití a podmínky aktivace Operativní zálohy, úhrad Kompenzace a vypořádání plateb mezi dopravci jsou stanoveny jako vyhrazená změna závazku ze Smlouvy.

„Organizátoři společného integrovaného dopravního systému hl. m. Prahy a Středočeského kraje“

a) „IDSK“ (nebo jen „Organizátor“, je-li z kontextu srozumitelné obecné označení)

je Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace, se sídlem Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8, IČO: 05792291, DIČ: CZ05792291, zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl Pr, vložka 1564 a zastupuje Objednatele na základě zřizovací listiny, která je zveřejněna v obchodním rejstříku, ve sbírce listin. IDSK zajišťuje pro Dopravce tzv. systémové služby ve spolupráci s ROPID.

b) „ROPID“ (nebo jen „Organizátor“, je-li z kontextu srozumitelné obecné označení)

je Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, se sídlem Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 60437359, DIČ: CZ60437359.

c) „Společný organizátor“ (nebo jen „Organizátor“)

HMP a SČK vyvíjejí snahu o vytvoření společného organizátora. K datu založení takového subjektu převezme tento nový Společný organizátor činnosti systémových služeb obou výše uvedených Organizátorů a práva a povinnosti vyplývající z této Smlouvy na něj přejdou v plném rozsahu. V případě, že by k založení Společného organizátora došlo v průběhu trvání této Smlouvy, bude tento nový název smluvními stranami akceptován se všemi svými dopady zejména, nikoli však výlučně, pokud jde o dopady na názvy a texty dokumentů, zastupování HMP a SČK ve věcech této Smlouvy, změnu loga, změnu korporátního designu atd.

„Ostatní náklady systému“ („ONS“)

jsou náklady, které vzniknou Dopravci na základě přímého požadavku Objednatele, které nevznikají nebo nejsou předem přesně známy a specifikovány a vzniknou v době trvání Smlouvy. Možné ONS jsou specifikovány a jsou stanoveny postupy jejich kalkulace a doložení takto vzniklých nákladů a jejich zahrnutí do výpočtu Kompenzace. Ostatní náklady systému je Dopravce povinen vždy řádně a průkazně doložit, přičemž Objednatel není povinen hradit náklady, které by přesahovaly náklady v místě a čase obvyklé, případně je Objednatel oprávněn požadovat doložení nákladů také průzkumem trhu provedeným Dopravcem. Za ONS je považován rozdíl mezi uhrazenými náklady Dopravce za přepravní kontrolu DPP a obdrženými přírážkami od cestujících ze systému jednotné přepravní kontroly na základě smlouvy uzavřené podle čl. XI odst. 5 této Smlouvy, příslušející ke svazku dle této Smlouvy, a náklady na tisk jízdenek uhrazené pověřenému dopravci na základě smlouvy uzavřené dle čl. XI odst. 4 této Smlouvy. Tyto náklady musí být Dopravcem doloženy před termínem Finančního vyhodnocení, popřípadě Finančního vyrovnání. Jako ONS budou uznatelné i případné změny standardů kvality nařízené Objednatelem a jejich ekonomické dopady; to neplatí v rozsahu, ve kterém bude Dopravci v takovém případě poskytnuta výjimka z nově upravených standardů kvality anebo nezbytné náklady na změnu odbavovacího a informačního systému (dále jen „OIS“) nařízenou Objednatelem. Jako ONS lze uznat také dodatečné náklady na řidiče (jen rozdíl průměrných zvýšených mzdových nákladů a nákladů uhrazených v CDV nebo CDDV za změnové výkony), bude-li Objednatelem změněn provozní koncept tak, že vyvolá vyšší turnusovou potřebu řidičů. Tyto náklady a změnu počtu řidičů včetně její nevyhnutelnosti je Dopravce povinen Objednateli doložit a požádat o jejich započtení do ONS. Dojde-li k datu Zahájení provozu nebo v průběhu plnění ke změnám Systémových smluv, které by vyvolaly zvýšení ekonomicky racionálně vynaložených nákladů Dopravce, budou Objednatelem kompenzovány v rámci ONS v těch případech, kdy tyto náklady nejsou hrazeny ve skutečně vynaložené a Dopravcem doložené výši. Jako ONS budou uhrazeny také náklady v případě mimořádných situací dle čl. VI odst. 4 a 8 způsobených nepředvídatelnými situacemi na základě použití inovativních a doposud dostatečně neodzkoušených technologií – vodíkových autobusů včetně zajištění a provozu související nezbytné vodíkově specifické technické infrastruktury. Objednatel je oprávněn ke kontrole všech účetních podkladů, kterými Dopravce dokladuje výši jakékoli položky uplatněné jako ONS. Objednatel je též oprávněn vyžádat si kopie uvedených dokladů nebo je kontrolovat prezenčně u Dopravce a současně si pořídit jejich kopie, případně si vyžádat, aby kopie příslušných dokladů vytvořil pro Objednatele Dopravce. Písemné protokoly se stávají nedílnou součástí vyhodnocení/vyúčtování Kompenzace. V případě Dopravce poskytujícího Operativní zálohy budou k ONS započteny také náklady na Operativní zálohu dle čl. VIII této Smlouvy.

„Pražská integrovaná doprava“ - Společný integrovaný dopravní systém HMP a SČK (dále jen „PID“)

je systém zajišťování dopravní obslužnosti ve společném integrovaném dopravním systému HMP a Středočeského kraje jednotlivými dopravci společně v různých druzích dopravy. Dopravci se podílejí na plnění přepravní smlouvy podle jednotných Smluvních přepravních podmínek a tarifních podmínek, které mohou být pro případ překryvů tarifů se sousedícími/překrývajícími se IDS upraveny ve vazbě na Smluvní přepravní a tarifní podmínky IDS, se kterými k překryvu dochází. V případě, že by došlo v průběhu trvání této Smlouvy ke změně názvu systému, bude tento nový název smluvními stranami akceptován se všemi svými dopady zejména, nikoli však výlučně, pokud jde o dopady na názvy a texty dokumentů, změnu loga, změnu korporátního designu atd.

„Předrealizační období“ nebo „Mobilizační fáze přípravy smlouvy“

je doba, která začíná prvním dnem kalendářního měsíce po nabytí účinnosti této Smlouvy a končí dnem bezprostředně předcházejícím dni Zahájení provozu.

„Referenční objem dopravních výkonů“

vyplývá z Referenčního jízdního řádu a znamená stanovení rozsahu ročního předpokládaného provozu příslušné Linky v linkových kilometrech, k němuž budou počítány postupem dle této Smlouvy všechny odchylky v průběhu trvání této Smlouvy.

„SJT“

je celostátní systém jednotného tarifu – systém OneTicket – celostátní systém nabízející otevřenou jízdenku, která bude v cílovém stavu široce použitelná u všech dopravců.

„Smlouva“

znamená tuto Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě v systému Pražské integrované dopravy podepsanou smluvními stranami, včetně všech příloh, jakož i veškeré její změny a dodatky, které budou vyhotoveny smluvními stranami v souladu s ustanoveními této Smlouvy.

„Systémové smlouvy“

je souhrnné označení pro smlouvy nezbytné pro fungování systému PID. Uvedené vzory Systémových smluv jsou ve znění roku 2022 a může dojít k jejich aktualizaci do Zahájení provozu dle této Smlouvy nebo v průběhu trvání této Smlouvy s tím, že případné náklady vzniklé v důsledku aktualizace Systémových smluv budou Dopravci uhrazeny v souladu touto Smlouvou, a to buď v rámci popsaných změn a indexací v této Smlouvě nebo v systémově odůvodněných případech (na základě explicitního zadání Objednatele), kdy bude Dopravcem doložená změna úhrady nebo nákladů Dopravce, vstupovat do nákladů jako ONS:

a) „Smlouva o jednotné přepravní kontrole v systému PID“

je smlouva s DPP o pověření a vzájemných vztazích při provádění jednotné přepravní kontroly v PID. Tato smlouva je přílohou č. 16 této Smlouvy. Smlouva o jednotné přepravní kontrole v systému PID je pověřovací systémovou smlouvou. Úhrada nákladů za přepravní kontrolu dle této smlouvy bude probíhat dle postupu uvedeného v Tarifní smlouvě (písm. d) definice Systémové smlouvy). V případě, že IDSK rozšíří svoji činnost o přepravní kontrolu, bude úhrada za tuto systémovou službu převedena nebo upravena do nových podmínek, s tím, že Smlouva o jednotné přepravní kontrole může být ve vztahu k dopravním výkonům realizovaným Dopravcem dle této Smlouvy zcela ukončena a nahrazena plně nebo částečně novými ujednáním Smlouvy o službách „Služby organizátora“ s IDSK, případně jiným vhodným způsobem.

b) „Smlouva o využívání dat v rámci Multikanálového odbavovacího systému“ („Smlouva MOS“)

je smlouva uzavřená mezi ROPID, IDSK, Operátorem ICT a.s., a Dopravcem nebo jiným subjektem v roli zúčtovacího centra, zřízeným v Předrealizačním období nebo Době plnění dle této Smlouvy, v níž jsou řešeny vzájemné vztahy v oblasti odbavování cestujících v PID a je nutná k řádné funkci multikanálového odbavovacího systému. S ohledem na bezpečnost odbavovacího systému, jakož i na ochranu osobních údajů cestujících, výslovně upravuje právní vztahy mezi jednotlivými subjekty podílejícími se na provozu odbavovacího systému. Náklady jsou součástí ceny Organizátora C_{ORG} v řádku 21c přílohy č. 4 této Smlouvy. Vzor Smlouvy MOS je přílohou č. 17 této Smlouvy. V případě jiného subjektu v roli zúčtovacího centra bude Smlouva MOS přiměřeně upravena, přičemž náklady s tím spojené, pokud vzniknou, budou kalkulovány v rámci ONS v souladu s podmínkami této Smlouvy nebo úpravou C_{ORG} . Vzhledem, k tomu, že může dojít k rozvoji MOS, Objednatel předpokládá změny v této Smlouvě, které se současnou mírou znalosti stavu systému nelze přesně predikovat. V případě, že Dopravci vzniknou z rozvoje nebo změny odbavování

cestujících ekonomicky oprávněné náklady, budou uhrazeny Objednatelům v rámci ONS.

c) „Smlouva o službách“, „Služby organizátora“

je smlouva uzavřená mezi Dopravcem a ROPID a/nebo smlouva uzavřená mezi Dopravcem a IDSK, v níž jsou řešeny vzájemné vztahy mezi Dopravcem a Organizátorem/Organizátory v rámci systému PID, dále služby zajišťované Dopravci Objednatelům a úhrady za služby Objednatelů, včetně úhrady za tyto služby (cena za systémové služby je označena jako Služby organizátora (C_{ORG}) je přenesena do přílohy č. 4 na řádku 21c). Náklady jsou součástí ceny organizátora C_{ORG} v řádku 21c) přílohy č. 4 této Smlouvy. V případě sloučení Organizátorů bude Smlouva o službách upravena tak, aby obsahovala potřebné údaje pro oba kraje a Organizátory ze Smlouvy o službách uzavřené mezi Dopravcem a ROPID a Smlouvy o službách uzavřené mezi Dopravcem a IDSK. Tato smlouva je smlouvou zajišťující systémové vztahy v PID a její vzor je přílohou č. 15 této Smlouvy.

d) „Tarifní smlouva“

je smlouva o přistoupení dopravců k Tarifu PID, pověření vybraných dopravců k tisku a distribuci schválených jízdních dokladů PID, v případě zavedení Operativní zálohy také pověření dopravce provozujícího Operativní zálohu tiskem a distribucí schválených jízdních dokladů PID svým obchodním jménem v zastoupení dopravců, za které bude Operativní záloha vystavována, dělbě tržeb z jízdného, jednotné přepravní kontrole a způsobu úhrady této služby a podílu přírážek k jízdnému. Náklady na přepravní kontrolu budou indexovány dle indexace platné pro mzdové náklady uvedené v příloze č. 6 této Smlouvy (řádek 6 a 7). Rozdíl mezi uhrazenými náklady na přepravní kontrolu a uhrazenými podíly z přírážek k jízdnému bude započten jako ONS. Principy Tarifní smlouvy jsou uvedeny v příloze č. 8 této Smlouvy. Tato smlouva je smlouvou zajišťující systémové vztahy v PID. **„Smlouvy o využívání zastávkových zařízení“**

jsou smlouvy, kterými si Dopravce zajišťuje využívání zařízení pro zveřejnění jízdního řádu, případně využívání jiných zastávkových zařízení včetně zajištění/umožnění samotného vjezdu do prostoru nácestné zastávky nebo autobusového terminálu v rozsahu nezbytném pro plnění této Smlouvy. Dopravce bude uzavírat tyto smlouvy podle aktuální situace, proto tato Smlouva nestanoví na rozdíl od ostatních systémových smluv žádný závazný či indikativní vzor. Konkretizace nákladů bude provedena v Předrealizačním období podle skutečnosti, a potřebná smlouva nebo smlouvy budou uzavřeny před Zahájením provozu. Náklady na zastávky (zastávková zařízení) a vjezdy do prostor nácestných zastávek a do autobusových terminálů nevstupují do CDV ani CDDV, ale budou hrazeny dle skutečných nákladů postupem dle této Smlouvy.

„Smluvní přepravní podmínky PID“ („SPP PID“)

jsou Smluvní přepravní podmínky Pražské integrované dopravy (metro, tramvaje, lanová dráha, autobusy, plavidla) vydané společně HMP a dopravci PID v souladu s platnou legislativou, zejména pak se ZVS, zákonem o silniční dopravě, zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, a podle vyhlášky č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu. Dalším subjektem, který se může podílet na vydání Smluvních přepravních podmínek PID, je Objednatel (případně zastoupený IDSK), popřípadě IDSK samostatně.

„Tarif PID“

je dokument, který stanoví v systému PID způsob a postup při uplatňování cen jízdného v hromadné dopravě osob na území v rámci PID. Tarif PID je smluvně zajištěn HMP, SČK a dalšími kraji zapojenými do systému PID včetně specifických podmínek na Městských linkách místních MHD. K Tarifu PID přistupují všichni dopravci zapojení do systému PID na základě Tarifní smlouvy a smluv mezi příslušným objednatelem a příslušným dopravcem. Tarif PID je uplatňován na všech Městských a Příměstských linkách PID a ve vlacích zapojených do systému PID.

„Trvalá změna dopravy linky“ (dále také jen „TZD“)

je dokument vypracovaný ze strany Objednatele, zasílaný Dopravci písemně elektronicky (v mimořádných situacích jiným dohodnutým způsobem), stanovující parametry provozu Linky. Trvalá změna dopravy linky obsahuje alespoň trasu, zastávky, provozní parametry a Závazný jízdní řád Linky.

„Typy vozidel“

V rámci systému PID mohou být na Autobusové linky předepsány tyto typy vozidel: Minibus, Midibus, Midibus+, Standard, Standard+, Kloubový, Kloubový+. Detailní parametry vozidel jsou uvedeny ve Standardech kvality PID, které tvoří přílohu č. 10 této Smlouvy.

Konkrétní typ vozidla na Lince je definován Objednatelem. Objednatel je oprávněn stanovit časově omezené výjimky zejména, nikoli však výlučně, na použití typu vozidla se zohledněním skutečných nákladů.

Typy vozidel, kterými jsou poskytovány služby autobusové dopravy v rámci systému PID, jsou v textu Smlouvy a v přílohách Smlouvy označovány takto:

Minibus (Mn)
Midibus (Md)
Midibus+ (Md+, nebo Md@)
Standard (Sd)
Standard+ (Sd+, nebo Sd@)
Kloubový (Kb)
Kloubový+ (Kb+, nebo Kb@)

Zkratka pro Typ vozidla může být ještě doplněna písmenem N, které označuje bezbariérovost vozidla, např. SdN (standardní nízkopodlažní).

„Veřejné služby“ (dále také jen „VS“)

znamená výkon veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě za účelem zajištění dopravní obslužnosti SČK v souladu s § 2 ZVS, a to v rozsahu a za podmínek stanovených dále touto Smlouvou.

„Vyhláška č. 296/2010 Sb.“

znamená vyhlášku č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace, v případě změny obdobný právní dokument nahrazující tuto vyhlášku.

„Výchozí cena dodatečného dopravního výkonu“ (dále také jen „VCDDV“)

znamená zvýšení nebo snížení ceny za jeden dodatečný linkový kilometr pro příslušný typ vozidla provozovaného na svazku Linek, na němž Dopravce plní své závazky v souladu s touto

Smlouvou, v případě navýšení/snížení skutečného rozsahu výkonů podle této Smlouvy ve srovnání s Referenčním jízdním řádem za předpokladu, že se změnou dopravního výkonu nezvyšuje počet vypravených vozidel nezbytných k zajištění provozu příslušné Linky uvedený Objednatelem v Referenčním jízdním řádu, a to dále v členění podle typu vozidla a podle území Objednatele. Výchozí cena dodatečného výkonu pro Linky oblasti, které jsou předmětem této Smlouvy, se specifikuje samostatně pro jednotlivé typy vozidel Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb a Kb+ a je uvedena v příloze č. 4. Výchozí finanční model a obsahuje ekonomicky oprávněné náklady Dopravce na zajištění výkonů svazku včetně přiměřených provozních záloh a přiměřený zisk. VCDDV neobsahuje Služby organizátorů, náklady na zastávkovou péči a vjezdy do autobusových nádraží/terminálů a mýto, hrazené na objednaných výkonech dle jízdního řádu (mimo režijní výkony), které se pro výpočet Kompenzace připočítávají dle postupů stanovených touto Smlouvou.

„Výchozí cena dopravního výkonu“ (dále také jen „VCDV“)

znamená cenu za jeden linkový kilometr pro typ vozidla provozovaného na svazku Linek, na němž Dopravce plní své závazky v souladu s touto Smlouvou, a to dále v členění podle typu vozidla a podle území Objednatele. Cena dopravního výkonu se specifikuje samostatně pro jednotlivé typy vozidel Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb a Kb+. CDV je stanovena jen pro typy vozidel použité pro plnění veřejných služeb dle této Smlouvy pro každý konkrétní rok trvání této Smlouvy z Výchozího finančního modelu indexací nákladových položek postupem pro indexaci dle přílohy č. 6 této Smlouvy. Výchozí cena dopravního výkonu v sobě obsahuje ekonomicky oprávněné náklady Dopravce na zajištění výkonů svazku včetně přiměřených provozních záloh a přiměřený zisk. VCDV neobsahuje Služby organizátorů, náklady na zastávkovou péči a vjezdy do autobusových nádraží/terminálů a mýto, hrazené na objednaných výkonech dle jízdního řádu (mimo režijní výkony), které se pro výpočet Kompenzace připočítávají až k nákladům vypočteným z ujetých výkonů hrazených dle postupů stanovených touto Smlouvou.

„Výchozí finanční model - Diesel“ (dále jen „VFM-D“)

je model, který Dopravce sestavil na celou dobu trvání Smlouvy (120 měsíců) pro provoz dieselových autobusů ve struktuře podle přílohy č. 2 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb. (určený pro veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě), modifikované Objednatelem z důvodu přesnější precizace nákladových položek pro účely indexace nákladů. VFM-D musí být sestaven tak, aby zahrnoval všechny předpoklady známe v době uzavření Smlouvy a jejich očekávaný vývoj a aby čistý příjem nenabýval záporné hodnoty. VFM-D je pro účely této Smlouvy sestaven v cenách roku 2022. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy vodíkovými autobusy, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-D ode dne aktivace této vyhrazené změny nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle Výchozího finančního modelu - H₂. Na základě VFM-D ve spojení s VMFA-D Objednatel před uzavřením Smlouvy zkontroloval, že navrhovaná Kompenzace není nadměrná.

„Výchozí finanční model - H₂“ (dále jen „VFM-H₂“)

je model, který Dopravce sestavil vzhledem k vyhrazené změně plnění této Smlouvy vodíkovými autobusy, a to na celou dobu trvání udržitelnosti vodíkových autobusů dle Smlouvy (120 měsíců) s předpokládaným začátkem aktivace vyhrazené změny zajišťování plnění této Smlouvy vodíkovými autobusy od 1. 7. 2025, ve struktuře podle přílohy č. 2 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb. (určený pro veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě), modifikované Objednatelem z důvodu přesnější precizace nákladových položek pro účely indexace nákladů. VFM-H₂ musí být sestaven tak, aby zahrnoval všechny předpoklady známe v době uzavření Smlouvy a jejich očekávaný vývoj a aby čistý příjem nenabýval záporné hodnoty. VFM-H₂ je pro účely této Smlouvy sestaven v cenách roku 2022 ze známých údajů a odborných odhadů. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy vodíkovými

autobusy, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-D ode dne aktivace této vyhrazené změny nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle VFM-H₂. Bude-li se skutečné datum aktivace vyhrazené změny lišit od předpokladu, bude VFM-H₂ upraven posunem v čase s dodržáním požadované udržitelnosti projektu. Na základě VFM-H₂ ve spojení s VMPA- H₂ Objednatel před uzavřením Smlouvy zkontroloval, že navrhovaná Kompenzace není nadměrná.

„Výchozí model provozních aktiv - Diesel“ (dále jen „VMPA-D“)

je model, který Dopravce vykázal a sestavil Objednateli před uzavřením Smlouvy ve struktuře podle přílohy č. 5 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb. Hodnota provozních aktiv se pro každé období stanoví jako jejich zůstatková cena ke konci bezprostředně předcházejícího účetního období. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek se do provozních aktiv zahrne jen z té části zůstatkové ceny, ze které je využíván k plnění předmětného závazku veřejné služby. Podrobný postup sestavení VMPA-D a prokazování hodnoty provozních aktiv je uveden v § 6 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. VMPA-D je pro účely této Smlouvy sestaven v cenách roku 2022 ze známých údajů a odborných odhadů.

„Výchozí model provozních aktiv - H₂“ (dále jen „VMPA-H₂“)

je model, který Dopravce vykázal a sestavil vzhledem k vyhrazené změně plnění této Smlouvy vodíkovými autobusy, a to opět ve struktuře podle přílohy č. 5 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb. Hodnota provozních aktiv se pro každé období stanoví jako jejich zůstatková cena ke konci bezprostředně předcházejícího účetního období. Dlouhodobý hmotný a nehmotný majetek se do provozních aktiv zahrne jen z té části zůstatkové ceny, ze které je využíván k plnění předmětného závazku veřejné služby. Podrobný postup sestavení VMPA- H₂ a prokazování hodnoty provozních aktiv je uveden v § 6 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. VMPA-H₂ je pro účely této Smlouvy sestaven v cenách roku 2022 ze známých údajů a odborných odhadů. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy vodíkovými autobusy, mohou být provozní aktiva uvedená ve VMPA-H₂ aktualizována k datu aktivace této vyhrazené změny. Bude-li se skutečné datum aktivace vyhrazené změny lišit od předpokladu, bude VMPA-H₂ upraven posunem v čase s dodržáním požadované udržitelnosti projektu.

„Zahájení provozu“

znamená počátek Doby plnění, tj. den, kdy je Dopravce povinen na základě této Smlouvy a za podmínek v ní stanovených zahájit provoz Veřejných služeb. Pro účely Smlouvy jde o termín 1. 12. 2024.

„Zákon o registru smluv“

znamená zákon č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv, ve znění pozdějších předpisů.

„Zákon o svobodném přístupu k informacím“ („InfZ“)

znamená zákon č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů.

„Závazný rozsah dopravních výkonů“

je rozsah dopravních výkonů stanovený Objednatelům postupem podle této Smlouvy pro příslušné období (zpravidla kalendářní rok nebo část roku od celostátní změny jízdního řádu nebo změny ve veřejném zájmu). Závazný rozsah dopravních výkonů pro příslušnou Linku sdělí Objednatel Dopravci formou závazného jízdního řádu, který definuje časovou polohu a období jízdy jednotlivých spojů na Lince pro příslušné období jeho platnosti. Závazný rozsah dopravních výkonů a Závazný jízdní řád jsou konkretizovanou objednávkou závazku Veřejné služby pro příslušné období ze strany Objednatelů v souladu s touto Smlouvou. Zároveň jsou podkladem pro výpočet Kompenzace hrazené Dopravci Objednatelům za plnění poskytnuté

v souladu s touto Smlouvou. Objednatel je oprávněn Závazný rozsah dopravních výkonů upravit v souladu s touto Smlouvou.

Článek II

Předmět Smlouvy

1. Tato Smlouva upravuje vzájemná práva a povinnosti smluvních stran při plnění závazku Veřejné služby, který je předmětem této Smlouvy.
2. Předmětem této Smlouvy je – počínaje okamžikem Zahájení provozu a po celou Dobu plnění – zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na příslušném území. Závazkovým vztahem uvedeným v odstavci 1 tohoto článku se rozumí:
 - závazek Dopravce poskytovat Veřejné služby spočívající v zajištění dopravní obslužnosti příslušného území SČK veřejnou hromadnou dopravou, a to v rozsahu závazku Veřejné služby podle této Smlouvy,
 - závazek Objednatele uhradit za podmínek stanovených platnými právními předpisy a touto Smlouvou Dopravci Kompenzaci za plnění závazku Veřejné služby.
3. Dopravce se zavazuje provozovat po celou Dobu plnění veřejnou linkovou osobní dopravu v systému PID za podmínek uvedených v licencích a dalších podmínkách touto Smlouvou stanovených.

Článek III

Rozsah dopravních výkonů

1. Dopravce se zavazuje provozovat v období uvedeném v čl. IV odst. 1 Smlouvy veřejnou linkovou osobní dopravu v systému PID jako VS v rozsahu stanoveném Objednatelem, který vychází z provozního konceptu a Referenčního jízdního řádu uvedeného v příloze č. 1 Smlouvy a který je pro příslušné dílčí období jeho platnosti konkretizován Závazným jízdním řádem, stanoveným Objednatelem v souladu s tímto článkem a uvedeným pro příslušné období platnosti v aktualizované příloze č. 3 této Smlouvy.
2. Objednatel stanoví Závazný rozsah dopravních výkonů formou Závazného jízdního řádu pro příslušné období, zpravidla pro kalendářní rok. Objednatel při stanovení Závazného jízdního řádu vychází z dat o přepravní poptávce a jejím očekávaném vývoji v příslušném časovém rámci (večery, svátky, víkendy). Objednatel je oprávněn se odchýlit od Referenčního jízdního řádu například v souvislosti se změnou přepravních potřeb a vztahů v území, z důvodů dopravních omezení na komunikacích, vzniku nebo zániku pracovních příležitostí na území, změny navazujících dopravních spojení nebo změny minimálního garantovaného rozsahu dopravní obsluhy příslušného území. Objednatel si vyhrazuje právo v souladu s právními předpisy měnit Závazný rozsah dopravních výkonů formou Závazného jízdního řádu i v průběhu kalendářního roku.
3. Objednatel je oprávněn se od Referenčního jízdního řádu odchýlit na přechodnou dobu i trvale.
4. Smluvní strany prohlašují, že budou změny jízdního řádu směřovat přednostně k datu celostátních změn jízdních řádů vyhlášených Ministerstvem dopravy. Objednatel je oprávněn při respektování ostatních podmínek podle tohoto článku vyžadovat změnu jízdního řádu nebo rozsahu objednaných dopravních výkonů i v průběhu platnosti jízdního řádu ve veřejném zájmu.
5. Závazný rozsah dopravních výkonů se nesmí odchýlit od předpokládaného rozsahu dopravních výkonů podle Referenčního jízdního řádu o více než 25 % ve smyslu snížení objednaného rozsahu výkonů a o více než 30 % ve smyslu zvýšení dopravních výkonů. Meziročně nelze realizovat změnu vyšší než +/-10 %, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. Další vyhrazené změny nad rámec uvedených procentních limitů vázané ke konkrétnímu svazku jsou

uvedeny v příloze č. 1 této Smlouvy, přičemž nemusí být uplatněny v uvedeném abecedním ani časovém pořadí a nemusí být realizovány všechny, nebo dokonce nemusí být realizována žádná, mohou být realizovány částečně nebo postupně po částech. Do podílu zde uvedených procentních změn se také nezapočítávají vyhrazené změny jízdních řádů specifikované v souladu s územními plány a rozvojovými záměry obsluhovaného území přímo v příloze č. 1 této Smlouvy. Za změnu rozsahu plnění se pro účely této Smlouvy nepovažují také změny trasy z důvodu objížděky, a do limitů stanovených v tomto odstavci se proto nezapočítávají. Smluvní strany berou na vědomí, že po dobu trvání příslušných Závazných jízdních řádů může dojít k dočasné změně trasy spoje v důsledku výluk a objížděk s tím, že se pro účely této Smlouvy považují za relevantní pouze výluky nebo objížděky, které byly písemně oznámeny Objednatelům Dopravci nebo které byly na základě oznámení Dopravce Objednatelům písemně odsouhlaseny, včetně délky objížděné trasy a počtu spojů (dále jen „**Výluka**“).

6. Vozové jízdní řády vozidel vycházející ze Závazných jízdních řádů Linek musí respektovat párovost spojů. Tyto spoje jsou vedeny buďto jako veřejné jízdy s cestujícími nebo jako technické přejezdy bez cestujících. Není-li účelné zavádět v novém Závazném jízdním řádu celý pár veřejných spojů, bude Dopravci do páru ve Vozovém jízdním řádu stanoven hrazený technický přejezd. Toto neplatí pro spoje na začátku a na konci oběhu, pokud takto zavedený spoj Vozového jízdního řádu končí nebo začíná v místě obvyklého odstavení/přistavení vozidla, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. VJŘ dále musí respektovat technické možnosti reálného dojezdu EČV i pro zajištění pohonných hmot nebo energií.
7. Dopravce je povinen poskytnout Objednateli při přípravě Závazného jízdního řádu pro následující období veškerou potřebnou součinnost, zejména, nikoli však výlučně, konzultace týkající se reálnosti jízdních dob zvažovaných Objednatelům a počtu vypravených vozidel a personálu nezbytných k zajištění provozu.
8. Objednatel zašle Závazný jízdní řád pro následující období Dopravci vždy v dostatečném předstihu, nejpozději však 30 dnů před účinností změny jízdního řádu, a to postupem podle odstavce 12 tohoto článku. Uvedené lhůty se nevztahují na výlukové jízdní řády. V případě Výluk se postupuje operativně s maximální součinností obou smluvních stran. Dopravce je ve všech případech povinen bez zbytečného odkladu podat u příslušného Dopravního úřadu žádost o schválení jízdního řádu od jeho požadované účinnosti splňující všechny náležitosti požadované platnými právními předpisy.
9. Dopravce je oprávněn odmítnout realizaci změny jízdního řádu požadované Objednatelům v případě, že Závazný jízdní řád byl Objednatelům uplatněn v rozporu s odstavcem 5 nebo 6 tohoto článku. O této skutečnosti je Dopravce povinen uvědomit Objednatelům do 3 pracovních dnů od obdržení Závazného jízdního řádu od Objednatelů nebo jen jeho návrhu. V případě, že Dopravce ve stanovené lhůtě Objednatelům neuvědomí, platí, že Závazný jízdní řád uplatněný Objednatelům je stanoven v souladu s odstavci 5 a 6 tohoto článku a Dopravce jej akceptoval.
10. V případě, že Závazný jízdní řád předložený Objednatelům vyžaduje vypravení dodatečného vozidla (autobusu) typu použitého v oblasti (svazku), dohodnou se smluvní strany zejména na typu, specifikaci a termínu nasazení dodatečného vozidla s ohledem na možnosti zajištění dodatečného vozidla. Následně Dopravce předloží Objednatelům kalkulaci dodatečných nákladů na jeho provoz, a to buď výši leasingových splátek v případě leasingu nebo platby za pronájem vozidla nebo jiné formy užívacího vztahu (např. na základě smlouvy s jiným dopravcem) nebo zvýšení fixních nákladů doložením pořizovací ceny a z ní plynoucích odpisů, s tím že účetní odpis je v souladu se standardem kvality stanoven na 9 let. V případě zařazení staršího vozidla se odpisy odvíjejí od zůstatkové účetní ceny z majetku Dopravce nebo od ceny pořízení takového vozidla, tak aby celková doba odpisu nepřekročila 9 let. Dopravce je oprávněn k takto vypravovanému vozidlu započítat též nezbytné náklady na jeho údržbu a opravy, případně zvýšené náklady spojené s dalším provozním personálem, a to včetně provozních režijních nákladů. Vznikne-li zavedením dalšího vozidla potřeba dalšího řidiče, má Dopravce nárok na úhradu těchto dodatečných nákladů, které se rovnají: průměrná mzda dodatečného řidiče/řidičů

(dle přílohy č. 4 list „mzdové náklady“ v aktualizované ceně roku zavedení) mínus mzdové náklady vyplývající z úhrady CDDV (ujeté nové km krát součet položek mzdových nákladů (řádky 6 a 7 v příloze č. 4 v aktualizované ceně roku zavedení podle typu vozidla)). Náklady na vozidlo (odpisy nebo leasing nebo jinou formu pronájmu) a náklady na jeho údržbu a opravy se započtou jen podílem jeho využití na zajištění veřejných služeb dle této Smlouvy. Uvedené náklady související s dodatečně vypraveným vozidlem je Dopravce Objednateli povinen prokazatelně doložit. Objednatel je oprávněn ke kontrole účetních podkladů, kterými Dopravce dokladuje výši nákladů na dodatečně vypravené vozidlo a náklady s tím spojené. Objednatel je též oprávněn vyžádat si kopie uvedených dokladů nebo je kontrolovat prezenčně u Dopravce a současně si pořídit jejich kopie. O výši nákladů dodatečně vypraveného vozidla (autobusu) nezbytného k zajištění plnění závazku Veřejné služby v souladu s novým Závazným jízdním řádem stanoveným Objednatel smluvní strany písemný protokol, s jehož obsahem musí souhlasit obě smluvní strany. Do doby sepsání oboustranně odsouhlaseného protokolu dle předcházející věty, popřípadě do doby úpravy Závazného jízdního řádu ze strany Objednatele, tak aby odpovídal požadavkům tohoto článku, je Dopravce povinen zajišťovat VS v rozsahu posledního Závazného jízdního řádu stanoveného Objednatel v souladu s tímto článkem. Pokud by se jednalo o vozidlo hrazené jiným objednatel/objednateli, musí Dopravce doložit snížení nákladů pro tohoto/tyto objednatel v poměru využití vozidla na zajištění veřejných služeb sdíleným s dalším objednatel/objednateli. V případě, že Dopravce využije vozidlo, jehož náklady uvedené v tomto odstavci jsou již hrazeny Objednatel, a to i na základě jiné smlouvy s Dopravcem, nemá Dopravce na jejich další úhradu nárok. Ujeté Linkové km zajišťované dodatečně vypraveným vozidlem budou hrazeny Dodatečnou cenou dopravního výkonu, k nim se připočte příslušný podíl výše uvedených nákladů (připadajících k účtovanému období). V případě zajištění výlukových/objížděkových výkonů, které budou vyžadovat vypravení dodatečného vozidla (autobusu), se postupuje dle tohoto odstavce obdobně. V případě Výluk z důvodu neprodleného řešení havárií (např. silniční infrastruktury) smluvní strany souhlasí s dodatečným projednáním případných zvýšených nákladů (fixní složky nebo leasing/pronájem) na použité vozidlo nad základní počet vozidel ve svazku včetně záloh dle pravidel uvedených v tomto odstavci. Náklady doložené dle tohoto odstavce budou sestaveny do struktury přílohy č. 4b – list čl. III odst. 10 (jen oprávněné náklady a budou v dalším roce indexovány postupem stanoveným touto Smlouvou v čl. VII a dle stejného čísla řádku v příloze č. 6).

11. Pokud by došlo v případě Výluky nebo jiného dopravního opatření k potřebě jiného typu vozidla (např. z důvodu neprojetí vozidla objížděnou trasou nebo nevyhovujícím dočasným obratišti) než je uveden v tomto svazku, je Objednatel oprávněn požádat Dopravce o předložení kalkulace nákladů provozu dodatečného vozidla jiného typu postupem dle přílohy č. 4b – list čl. III odst. 11. Dopravce není oprávněn započítat do kalkulace žádné náklady na správní režii, a pokud použije vozidlo, které ještě není odepsané, započte účetní odpis podle svých účetních odpisových plánů (nesmí být započteny daňové odpisy) pouze za období, po které bude dodatečné vozidlo jiného typu objednáno (např. jen podíl počtu měsíců z ročního odpisu). Pokud by na tuto Objednávku bylo použito vozidlo z poddodávky (nebo zajištěno kompletní poddodávkou), nebude započteno do limitu poddodávek stanoveného v tomto článku v odstavci 15. Objednatel je oprávněn na takové vozidlo udělit výjimku ze standardu kvality, zejména pro případ krátkodobé potřeby, která pokud bude mít dopad na kalkulaci nákladů, musí být beze zbytku započtena. Výjimky se však nesmí týkat odbavovacího zařízení, aby nebyl dotčen výběr tržeb z jízdního a kontrola jízdních dokladů. Vozidlo bude autorizováno postupem dle čl. XVIII s přihlédnutím k uděleným výjimkám, byly-li Objednatel uděleny. Dopravní výkony zajišťované dodatečným vozidlem jiného typu se nezapočítávají do výkonů dle Referenčních jízdních řádů. V případě překročení/nedosažení referenčních výkonů dodatečného vozidla jiného typu (dopravní výkony dle linkových jízdních řádů dodatečného vozidla jiného typu dle přílohy č. 4b této Smlouvy), než na který byla sestavena kalkulace nákladů, budou tyto výkony hrazeny variabilní složkou kalkulace nákladů zvýšenou o cenu Organizátora (C_{ORG}). Mýto a náklady na

vjezdy na autobusová nádraží (terminálů) a zastávkovou péči (NZA) budou hrazeny dle skutečně vynaložených nákladů. Dopravce je povinen Objednateli kalkulované náklady doložit. O takovéto změně objednávky včetně doložené kalkulace bude sestaven dodatek Smlouvy. Pokud by provoz dodatečného vozidla jiného typu přetrvával a došlo k indexaci nákladových položek, bude i v tomto případě postupováno dle přílohy č. 6 této Smlouvy dle odpovídajících položek. Objednatel má právo takovou výluku nebo dopravní opatření zajistit jiným způsobem a výkony objednat např. u dopravce zajišťujícího jiný svazek v blízkosti výluky, pokud by takový postup byl ekonomicky výhodnější a šetřil veřejné prostředky.

12. Objednatel vytváří pro všechny Linky svazku Závazné jízdní řády. Na tyto jízdní řády vytváří Objednatel rovněž Vozové jízdní řády. Dopravce může na Závazný jízdní řád navrhnout své vlastní Vozové jízdní řády v souladu s přílohou 14 TPSA, článku I., pokud to lépe vyhovuje jeho provozním potřebám. Pokud by podle Vozových jízdních řádů vytvořených Dopravcem bylo potřeba vypravit další vozidlo a podle Vozových jízdních řádů vytvořených Objednatel nikoli, nebudou za nové vozidlo akceptovány zvýšené náklady dle odstavce 10 tohoto článku. Stejně tak nebudou akceptovány zvýšené náklady dle uvedeného odstavce, budou-li Dopravcem navržené Vozové jízdní řády vést ke zvýšení prázdných jízd (technických přejezdů).
13. Závazný jízdní řád bude Dopravci oznámen zasláním dokumentu „Trvalá změna dopravy linky“ nebo jiným způsobem, na kterém se smluvní strany dohodnou. Závazný jízdní řád bude doručen Dopravci prostředky elektronické komunikace nebo jiným dohodnutým způsobem. Na základě oznámeného Závazného jízdního řádu bude smluvními stranami uzavřen dodatek, který stanoví Závazný rozsah dopravních výkonů pro příslušné období. Smluvní strany se dohodly, že pokud změna jízdního řádu nebude významná, nebude dodatek sestaven. Za nevýznamnou změnu je považována zejména, nikoli však výlučně, krátkodobá výluka, krátkodobé operativní posílení spojů např. k zajištění víkendové kulturní akce apod. nebo vynucený přejezd. V takovém případě bude změna zahrnuta do Finančního vyhodnocení/vyúčtování a bude předmětem následujícího dodatku. V případě nesouhlasu kterékoli smluvní strany s neuzavřením dodatku bude dodatek sestaven vždy.
14. Objednatel je oprávněn objednat u Dopravce operativní posílení spojů na Lince, popřípadě zajištění spojů mimo Linku, jež je předmětem této Smlouvy, nad rámec platného závazného rozsahu dopravních výkonů a Závazného jízdního řádu. Součástí požadavku na operativní posílení spojů může být i zajištění zálohy na další operativní posílení spojů. Pokud tato záloha nebude využita nebo bude využita jen částečně, má Dopravce nárok na úhradu mzdových nákladů řidiče za hodiny, kdy tato záloha drží jen pohotovostní kapacitu, a CDDV za ujeté přistavné a odstavné km (jen je-li záloha vyžadována mimo obvyklé stanoviště Dopravce). Tuto objednávku operativního dopravního výkonu je povinen Objednatel učinit elektronicky nebo v listinné formě tak, aby alespoň 2 dny před požadovaným zahájením plnění byla předmětná objednávka doručena Dopravci. Dopravce je povinen potvrdit Objednateli přijetí objednávky a bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 24 hodin od přijetí objednávky, elektronicky nebo v listinné formě Objednateli sdělit, zda je schopen objednaný operativní dopravní výkon zabezpečit. V případě, že Dopravce toto sdělení ve stanovené lhůtě neučiní, má se za to, že tento operativní dopravní výkon není Dopravce schopen zabezpečit. Ustanovení odstavce 5 tohoto článku Smlouvy se v tomto případě neuplatní. Smluvní strany se dohodly, že pokud operativní posílení nebude významné, nebude o této změně uzavřen dodatek a výkony operativní změny budou zahrnuty do Finančního vyhodnocení/ vyúčtování. V takovém případě budou výkony operativního posílení zahrnuty do Finančního vyhodnocení/vyúčtování. V případě nesouhlasu kterékoli smluvní strany s neuzavřením dodatku bude dodatek uzavřen vždy.
15. Dopravce je oprávněn zajistit plnění dopravního výkonu dle této Smlouvy prostřednictvím poddodavatele. Rozsah poddodávek je povolen maximálně v následujícím rozsahu:

- i) pro první 4 (čtyři) měsíce od Zahájení provozu je povolen maximální podíl poddodávek v průměrné výši za tyto 4 (čtyři) měsíce 49 (čtyřicet devět) % výkonů vztažených k Závaznému jízdnímu řádu (např. při Zahájení provozu 1. 12. 2024 budou tyto čtyři měsíce s povoleným vyšším průměrem poddodávek: prosinec 2024, leden, únor, březen 2025); průměr poddodávek se propočítá za 4 měsíce od Zahájení plnění Smlouvy.
 - ii) následující plnění veřejných služeb dle této Smlouvy počínaje 5. (pátým) měsícem od Zahájení provozu (i v případě, že zahájení plnění padne do předchozího roku, tedy v návaznosti na předchozí příklad v (i) duben až prosinec 2025) je povolen maximální podíl poddodávek v průměrné výši za tyto měsíce 30 (třicet) % výkonů vztažených k Závaznému jízdnímu řádu; průměr poddodávek se propočítá za zbývající měsíce kalendářního roku navazující na uvedené 4 měsíce (i) od Zahájení provozu; pro ucelené roky se průměrný maximální podíl poddodávek stanovuje ve výši 30 (třicet) % výkonů vztažených k Závaznému jízdnímu řádu.
 - iii) Dopravce je povinen vykazovat Objednateli rozsah uskutečněných poddodávek čtvrtletně v požadované struktuře dle výkaznictví čl. X odst. 5 Smlouvy, ale výsledný podíl se přepočítá jako aritmetický průměr vztažený k výkonům dle Závazných jízdních řádů na období stanovená v (i) resp. (ii). Pokud nelze výkony ze Závazných jízdních řádů použít pro celý rok např. dle bodu (i), je porovnáním takový počet dvanáctin výkonů ze Závazných jízdních řádů jako je srovnávané období v měsících (např. pro (i) 4/12 (čtyři dvanáctiny)).
 - iv) Objednatel je oprávněn na přechodné období Dopravci povolit vyšší poddodávku, než je uvedeno v tomto odstavci v bodech (i) a (ii), z důvodu zajištění plnění Smlouvy v případě Výluk nebo jiných dopravních opatření zejména s přesahem objíždě trasy do jiné oblasti nebo jiných nepředvídatelných situací. V takovém případě nebude tato mimořádná poddodávka započtena do výše povolených a vyhodnocovaných limitů poddodávek stanovených v tomto odstavci.
16. Dopravce je povinen o zajištění plnění dopravního výkonu dle této Smlouvy prostřednictvím poddodavatele Objednatele předem písemně informovat. Objednatel je oprávněn požadovat změnu poddodavatele a Dopravce je povinen zabezpečit změnu poddodavatele v případech, kdy poddodavatel řádně neplní kteroukoli povinnost dle této Smlouvy a Dopravce byl na tuto skutečnost Objednatelům již alespoň jedenkrát v průběhu kalendářního roku upozorněn a byla mu poskytnuta přiměřená lhůta k nápravě.
17. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že v případě poddodávky dopravních výkonů nejsou nijak dotčeny povinnosti Dopravce vyplývající z této Smlouvy, zejména v části dodržení kvalitativních požadavků na vozidlo a vybavení odbavovacím a informačním systémem a vozidlo musí být označeno alespoň náhradním způsobem identifikačními náležitostmi držitele licence v souladu se zákonem o silniční dopravě. Za veškerá porušení této Smlouvy poddodavatelem odpovídá Dopravce stejně, jako by se předmětného porušení dopustil sám. Prodej jízdních dokladů musí být ve vozidle poddodavatele zajištěn na obchodní jméno držitele licence.
18. V případě poddodávky dopravních výkonů musí být příslušný řidič seznámen s trasou Linky, nebo Linek, na nichž bude poddodávka realizována, proškolen z Tarifu PID, Smluvních přepravních podmínek PID a obsluhy OIS a seznámen s Vozovým jízdním řádem včetně všech dopravních opatření a musí být zajištěno předávání těchto dokumentů ze strany Dopravce v případě jejich změn. Dopravce je povinen poddodavatele seznámit se všemi souvisejícími povinnostmi a postupy upravenými touto Smlouvou v rozsahu shodném s provozním personálem Dopravce.

19. Objednatel je oprávněn jednostranně změnit číselné označení Linek ve svazku a v odůvodněných případech upravit i v trvalém stavu trasu a délku Linky, případně zahájit provoz nové Linky v rámci výkonů uvedených ve vyhrazených změnách v příloze č. 1 této Smlouvy nebo v tomto článku a v souladu s dalšími postupy dle této Smlouvy.

Článek IV

Doba plnění závazku

1. Doba plnění závazku Veřejné služby v rozsahu podle této Smlouvy činí 120 měsíců; tato doba může být prodloužena za podmínek čl. IX v případě aktivace vyhrazené změny závazku v souvislosti s nasazením vodíkových autobusů. Prvním dnem Doby plnění závazku Veřejné služby je Zahájení provozu.
2. Dopravce je povinen zahájit plnění závazku Veřejné služby v souladu s touto Smlouvou k prvnímu dni Doby plnění. Dopravce je povinen po uzavření této Smlouvy podat u příslušného Dopravního úřadu včas žádost o licenci na Linku nebo Linky uvedené v příloze č. 1 této Smlouvy, pokud touto licencí již nedisponuje, nebo o ni již nepožádal, nebo pokud nebylo příslušné řízení již zahájeno z moci úřední, a předložit příslušnému Dopravnímu úřadu ke schválení jízdní řády. Dopravce je povinen o vydání licencí a schválení jízdních řádů usilovat řádně a bez působení jakýchkoli průtahů v řízení tak, aby mu mohly být licence pravomocně vydány a jízdní řády pravomocně schváleny v řádném termínu a aby na základě vydané licence a schváleného jízdního řádu mohl být zahájen provoz k prvnímu dni Doby plnění; Objednatel se zavazuje poskytnout Dopravci nezbytnou součinnost ke splnění této povinnosti.
3. Dopravce je povinen udržovat provoz na Lince v souladu s příslušnými licencemi a jízdními řády po celou dobu od Zahájení provozu do konce Doby plnění stanovené v odstavci 1 tohoto článku.

Článek V

Uskutečněný dopravní výkon

1. Dopravce prokazuje splnění závazného rozsahu dopravního výkonu realizovaného na příslušném území SČK údajem o skutečně provedených výkonech.
2. Za uskutečněný dopravní výkon se nepovažuje dopravní výkon, jestliže došlo k nedodržení Závazného rozsahu dopravního výkonu (výpadek spoje) z důvodu na straně Dopravce.
3. Dopravce je povinen neprodleně oznámit Objednateli neuskutečnění spoje nebo jeho části včetně uvedení důvodu výpadku spoje nebo jeho části. Objednatel i Dopravce vedou evidenci neuskutečnění dopravního výkonu pro účely výpočtu skutečné výše nároku Dopravce na Kompenzaci. Neuskutečněním dopravního výkonu není dotčeno právo Objednatele na uplatnění smluvní sankce v souladu s touto Smlouvou.
4. Za uskutečněný dopravní výkon se považuje i dopravní výkon, jestliže nebyl uskutečněn z důvodu mimořádných překážek uvedených v čl. VI této Smlouvy. Z hlediska úhrady budou však výkony započtené jako mimořádné překážky hrazeny jen ve výši skutečného podílu nákladů.
5. V případě objednávky operativních dopravních výkonů je Dopravce povinen nejpozději do dvou pracovních dnů po ukončení operativního dopravního výkonu nahlásit Objednateli ujeté km (rozdělené podle typů vozidel) a případně i pohotovosti v hodinách výkonu a počet přístavných a odstavných km byl-li operativní dopravní výkon vyžadován mimo obvyklé stanoviště Dopravce, byla-li pohotovost předmětem požadavku na operativní dopravní výkon dle čl. III odst. 14 Smlouvy.
6. Za uskutečněný dopravní výkon se rovněž považuje dopravní výkon, k jehož faktickému neuskutečnění došlo na základě pokynu dispečinku PID, s výjimkou neuskutečnění výkonu na

základě pokynu dispečinku PID v důsledku zaviněného výpadku na jiném výkonu téhož Dopravce.

7. Výkazy výkonů podle tohoto článku budou Objednatel zpracovány měsíčně, následně vždy za příslušné kalendářní čtvrtletí a za celé období kalendářního roku. Objednatel je povinen předložit Dopravci výkaz čtvrtletně k případným připomínkám pro konkrétní období nejpozději do konce prvního měsíce po skončení tohoto období.

Článek VI

Mimořádné překážky

1. Nesplní-li kterákoliv Smluvní strana svou povinnost dle Smlouvy z toho důvodu, že jí v tom dočasně nebo trvale zabránila mimořádná, nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na její vůli, nepovažuje se takové nesplnění povinnosti za porušení této Smlouvy. Za mimořádné nepředvídatelné a nepřekonatelné překážky se považují zejména přírodní katastrofy, havárie, mimořádné klimatické podmínky, celostátní epidemie, občanské nepokoje, vojenské, celní nebo policejní operace (s výjimkou kontrol plnění povinností Dopravce nebo jeho zaměstnanců podle právních předpisů).
2. Pro vyloučení pochybností smluvní strany prohlašují, že za překážky podle odstavce 1 tohoto článku se považuje mimo jiné též stávka zaměstnanců Dopravce za předpokladu, že byla Dopravcem předem a řádně oznámena Objednateli, Dopravce učinil veškerá rozumně požadovatelná opatření k odvrácení důsledků stávky a stávka proběhla v souladu s relevantními právními předpisy, zejména se zákonem č. 2/1991 Sb., o kolektivním vyjednávání, ve znění pozdějších předpisů.
3. Za mimořádné nepředvídatelné a nepřekonatelné překážky se však pro vyloučení jakýchkoliv pochybností nepovažují překážky (i) vzniklé z osobních, majetkových či jiných poměrů Dopravce, jeho poddodavatelů či osob s nimi propojených (např. jejich hospodářské poměry, porušení právních předpisů těmito subjekty apod.), dále (ii) překážky, které vznikly až v době, kdy byl Dopravce v prodlení s plněním své povinnosti, a dále (iii) překážky, které je Dopravce dle Smlouvy povinen překonat.
4. Odchylně od čl. VI odst. 3 této Smlouvy se sjednává, že na roveň překážkám podle odstavce 1 tohoto článku jsou v rámci této Smlouvy postaveny poruchy, provozní závady, odstávky mimo plánovaných prohlídek a revizí, nedostatek pohonných hmot a jiné srovnatelné překážky vyplývající z novosti a nedostatečné zavedenosti vodíkových autobusů a související infrastruktury. Nesplní-li Dopravce svou povinnost dle Smlouvy z toho důvodu, že mu v tom dočasně nebo trvale zabránila překážka vzniklá nezávisle na vůli Dopravce vyplývající z novosti a nedostatečné zavedenosti vodíkových autobusů a související infrastruktury, nepovažuje se takové nesplnění povinnosti Dopravce za porušení této Smlouvy.
5. Mimořádných nepředvídatelných a nepřekonatelných překážek ve shora uvedeném smyslu je povinná smluvní strana oprávněna se dovolat pouze tehdy, jestliže vynaložila veškeré úsilí, které po ní lze spravedlivě požadovat, aby svou povinnost splnila či následky jejího nesplnění v maximálním možném rozsahu zmírnila.
6. Účinky vylučující odpovědnost smluvní strany jsou omezeny pouze na dobu, po kterou mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka, s níž jsou spojeny příslušné povinnosti, trvá. Lhůta ke splnění příslušných povinností se prodlužuje pouze o dobu, po kterou danou smluvní povinnost nebylo v důsledku nastalých mimořádných nepředvídatelných a nepřekonatelných překážek objektivně možné splnit.
7. V případě, že dojde k mimořádným překážkám mimo mimořádné překážky dle odstavce 4 tohoto článku, Objednatel uhradí za výkony neodjeté z důvodu mimořádných překážek dle tohoto článku Cenu dopravního výkonu mimořádných překážek podle typu vozidla, jehož výkonů se mimořádné překážky týkají (CDVMi), tj. nezbytné náklady Dopravce při

mimořádných nepředvídatelných a nepřekonatelných překážkách cenou stanovenou následujícím postupem, přičemž některé položky ve výpočtu CDVMi mohou nabývat hodnotu 0 (nula) Kč, nenastanou-li v průběhu období, pro které se CDVMi vypočítává.

$$CDVMi = CDVi - NPHMi - DÚ - CP$$

CDVi – cena dopravního výkonu vozidla v Kč/km platná pro i-tý typ vozidla, indexovanou pro konkrétní rok podle přílohy č. 6 a čl. VII této Smlouvy (Kč/km)

NPHMi – výše nákladů i-tého typu vozidla v Kč/km na pohonné hmoty podle typu příslušného řádku č. 1a) až 1e) přílohy č. 4 této Smlouvy v konkrétním roce trvání Smlouvy, indexovaná pro konkrétní rok podle přílohy č. 6 a čl. VII této Smlouvy (Kč/km)

DÚ – případně další doložené úspory i-tého typu vozidla (Kč/km), pokud nenastanou, tato položka bude nabývat hodnotu 0 (nula), v případě stávky dle odstavce 2 tohoto článku se do dalších doložených úspor zahrnou také mzdové náklady uvedené u n-tého typu vozidla v Kč/km ve výši dle řádků 6 a 7 přílohy č. 4 Smlouvy.

CP – zisk (Kč/km) dle řádku 15 přílohy č. 4 Smlouvy.

8. V případě, že dojde k překážkám podle čl. VI odst. 4 této Smlouvy, je dopravce podle svých provozních možností oprávněn namísto vodíkových autobusů nasadit náhradní autobusy, které i nejsou EČV, tj. s konvenčním pohonem (např. diesel). V takovém případě Objednatel uhradí Dopravci za výkony zajištěné náhradními autobusy Cenu dopravního výkonu, resp. náklady plnění Smlouvy dle VFM-D v Kč/km platnou pro i-tý typ vozidla, indexovanou pro konkrétní rok podle přílohy č. 6 a čl. VII této Smlouvy nebo nebude-li již Dopravce plnit VS dle této Smlouvy vozidly s konvenčním pohonem náklady na pronájem dieselových autobusů nebo náklady na poddodávku od jiného dopravce a náklady na odpisy EČV. Náklady na pronájem vozidel a nezbytné náklady na provoz dieselových vozidel je Dopravce povinen sestavit do struktury dle přílohy 4b této Smlouvy a uvedené položky doložit. Mimořádné náklady na vozidlo nebo vozidla s konvenčním pohonem dle tohoto odstavce budou hrazeny jako ONS. Podíl poddodávek zajištěných z důvodů dle odstavce 4 tohoto článku se nezapočítává do povoleného objemu poddodávek stanoveného v čl. III odst. 15. Fixní náklady na EČV budou hrazeny na základě výpočtu kompenzace dle čl. VII jako rozdíl referenčních výkonů snížený o CDDV – H2.
9. Dopravce je povinen všechny skutečnosti mající vliv na plnění této Smlouvy v době mimořádných překážek Objednateli detailně doložit rozhodnou dokumentací k odvrácení situace; dokumentací úspory – z faktur nebo podílově z uhrazených faktur a plánu, tj. dopočetem rozdílu skutečných nákladů a plánu; faktury s vyčíslením slevy apod. Tyto doklady je Dopravce povinen poskytnout Objednateli nad rámec dalšího sjednaného výkaznictví této Smlouvy bez zbytečného odkladu.

Článek VII

Kompenzace, její výpočet a kontrola nepřekompenzovanosti Dopravce a podrobnosti finančních vztahů mezi smluvními stranami, indexace nákladů

1. Dopravci náleží za plnění závazku Veřejné služby Kompenzace, vypočtená v souladu s tímto článkem.

Objednatel v Kompenzaci Dopravci uhradí skutečně ujeté výkony, tj. Referenční dopravní výkony, které budou hrazeny CDVi; případně náklady na dodatečné dopravní výkony jsou-li objednány/odobjednány (tj. výkony, které jsou rozdílem aktuálně objednaných a referenčních výkonů a mohou nabývat kladné i záporné hodnoty (ΔKmu_i)), které budou hrazeny/odečteny CDDVi. V případě, že dojde k mimořádným překážkám, Objednatel uhradí za výkony neodjeté z důvodu mimořádných překážek dle čl. VI Smlouvy cenu dopravního výkonu mimořádných překážek (CDVMi), tj. nezbytné náklady Dopravce při mimořádných nepředvídatelných

a nepřekonatelných překážkách cenou stanovenou následujícím postupem, přičemž některé položky ve výpočtu CDVMP mohou nabývat hodnotu 0 (nula) Kč, nenastanou-li v průběhu období, pro které se CDVMP vypočítává. Obdobně se při výpočtu Kompenzace postupuje v případě úhrady Kompenzace za výkony provedené dodatečným vozidlem jiného typu, zavedeným postupem dle čl. III a přílohy č. 4b této Smlouvy, bylo-li takové vozidlo v oblasti zavedeno. Dosažená výše Kompenzace (KOM) za plnění závazku Veřejné služby se vypočte následujícím způsobem, a to v rámci vyhodnocení pro období kalendářního roku.

$$\text{KOM} = \sum (\text{CDV}_i \times (\text{Kmr}_i - \text{Kmm}_i)) + \sum (\text{CDDV}_i \times \Delta \text{Kmu}_i) + \sum (\text{CDDV}_i \times \text{Kmo}_i) + \sum (\text{CDVM}_i \times \text{Kmm}_i) + \text{FCDV}_i + \sum (\text{CDVDVJT}_i \times (\text{KmrDVJT}_i - \text{KmmDVJT}_i)) + \sum (\text{CDDVDVJT}_i \times \Delta \text{KmuDVJT}_i) + \sum (\text{CDDVDVJT}_i \times \text{KmoDVJT}_i) + \sum (\text{CDVMDVJT}_i \times \text{KmmDVJT}_i) + \text{MÝTO}_{\text{JR}} + \text{NZA} + \text{ONS} - \text{TRŽBY} + \sum \Delta \text{PHM}$$

kde:

CDV_i představuje cenu dopravního výkonu pro příslušné období určenou z výchozí ceny dopravního výkonu pro i-tý typ vozidla (autobusu) zvýšenou o **C_{ORG}**, přičemž

$$\text{CDV}_i = \text{VCDV}_i + \text{C}_{\text{ORG}} [\text{Kč/Linkový km}]$$

kde

VCDV_i je výchozí cena dopravního výkonu (tj. včetně zisku dopravce) pro i-tý typ vozidla

C_{ORG} představuje aktuálně platnou cenu [Kč/Linkový km] za poskytování Služeb příslušného Organizátora/Organizátorů za příslušné období vyjádřenou v Kč/Linkový km pro příslušné území a přístupové náklady k MOS.

Kmr_i představuje rozsah předpokládaného objemu dopravních výkonů pro příslušné období pro i-tý typ vozidla (autobusu) podle Referenčního jízdního řádu, který je přílohou č. 1 této Smlouvy [Linkový km].

Kmm_i představuje rozsah dopravních výkonů i-tého typu vozidla neuskutečněných Dopravcem na příkaz Objednatele postupem podle čl. V této Smlouvy [Linkový km].

CDDV_i představuje cenu dodatečného dopravního výkonu pro příslušné období určenou z výchozí ceny dodatečného dopravního výkonu pro i-tý typ vozidla (autobusu) zvýšenou o **C_{ORG}**, přičemž

$$\text{CDDV}_i = \text{VCDDV}_i + \text{C}_{\text{ORG}} [\text{Kč/Linkový km}]$$

kde

VCDDV_i je výchozí cena dodatečného dopravního výkonu včetně zisku Dopravce pro i-tý typ vozidla

C_{ORG} představuje aktuálně platnou cenu [Kč/Linkový km] za poskytování Služeb příslušného Organizátora/Organizátorů za příslušné období vyjádřenou v Kč/Linkový km pro příslušné území.

ΔKmu_i představuje rozdíl závazného objemu dopravních výkonů podle Závazného jízdního řádu platného pro příslušné období a předpokládaného objemu dopravních výkonů pro příslušné období podle Referenčního jízdního řádu pro i-tý typ vozidla (autobusu); od takto zjištěné hodnoty jsou dále odečteny neuskutečněné dopravní výkony ze zavinění Dopravce, popřípadě dopravní výkony, které se podle této Smlouvy považují za neuskutečněné nebo částečně uskutečněné. Pro účely právní jistoty se stanoví, že ΔKmu_i nabývá záporné hodnoty v případě, že je uskutečněný dopravní výkon nižší než předpokládaný objem dopravních výkonů a kladné hodnoty v případě, že uskutečněný dopravní výkon je vyšší než referenční objem dopravních výkonů Kmr_i [Linkový km].

Kmo_i představuje rozsah dopravních výkonů i-tého typu vozidla uskutečněných Dopravcem na základě objednávky operativního dopravního výkonu Objednatelům postupem podle čl. III odst. 14 této Smlouvy. Do operativních výkonů se započítávají také km z objízdných tras, pokud se jedná o dočasná dopravní opatření [Linkový km] .

CDVM_i představuje cenu dopravního výkonu při mimořádných překážkách pro příslušné období určenou z výchozí ceny dopravního výkonu pro typ vozidla (autobusu) v i-tém roce vypočtenou postupem dle čl. VI odst. 6. CDVM_i se stanoví pouze v případě, že nastanou mimořádné okolnosti dle čl. VI této Smlouvy a její výše bude součástí vyhodnocení /vyúčtování. Jsou-li výkony dle čl. VI rovny nule (0), tak se CDVM_i pro výpočet Kompenzace nestanovuje. V CDVM_i je zaplacen i fixní složka ceny, proto se km neuskutečněných Dopravcem na základě rozhodnutí Objednatelů postupem podle čl. VI této Smlouvy [Linkový km] odečítají od dopravních výkonů podle Referenčního jízdního řádu Kmr_i [Kč/Linkový km].

FCDV_i představuje náklady dodatečně vypraveného vozidla (autobusu) za příslušné období, na kterých se **dohodly** smluvní strany postupem podle čl. III odst. 11 této Smlouvy. Písemný protokol o doložených nákladech dodatečně vypraveného vozidla je nedílnou součástí Finančního vyhodnocení a podkladem pro Finanční vyrovnání, popřípadě podkladem pro změnu zálohy na výši Kompenzace dle této Smlouvy. Pokud nedojde k vypravení dodatečného vozidla, nabývá tato položka hodnotu 0. V případě zavedení Operativní zálohy se k této položce připočtou náklady na Operativní zálohu. [Kč].

CDVDVJT_i představuje cenu dopravního výkonu vozidla jiného typu, než je požadováno na zajištění Veřejných služeb pro oblast dle této Smlouvy pro příslušné období dodatečně kalkulovanou dle přílohy 4b - list čl. III odst. 11, zvýšenou o cenu CORG a uplatněnou na výkony ujeté vozidlem nasazeným dle čl. III odst. 11 Smlouvy [Kč/Linkový km].

CDVMDVJT_i představuje cenu dodatečného dopravního výkonu pro případ mimořádných překážek dle Smlouvy pro výkony dodatečného vozidla jiného typu. Postup výpočtu je uveden v řádku 22b přílohy č. 4b - list čl. III odst. 11. Jsou-li výkony dodatečného vozidla jiného typu uskutečněné dle čl. VI Smlouvy rovny nule (0), tak se CDVMDVJT_i pro výpočet Kompenzace nestanovuje. V CDVMDVJT_i je zaplacen i fixní složka ceny, proto se km neuskutečněných Dopravcem na základě rozhodnutí Objednatelů postupem podle čl. VI této Smlouvy [Linkový km] odečítají od referenčních výkonů dodatečného vozidla jiného typu KmrDVJT_i [Kč/Linkový km].

KmrDVJT_i představuje rozsah dopravních výkonů vozidla jiného typu uskutečněných Dopravcem na základě kalkulace dle přílohy č. 4b - list čl. III odst. 11 (referenční výkony jiného typu vozidla) [Linkový km].

KmmDVJT_i představuje rozsah dopravních výkonů jiného typu vozidla neuskutečněných Dopravcem na příkaz Objednatelů postupem podle čl. VI této Smlouvy [Linkový km].

CDDVDVJT_i představuje cenu dodatečného dopravního výkonu vozidla jiného typu než je požadováno na zajištění Veřejných služeb pro oblast dle této Smlouvy pro příslušné období dodatečně kalkulovanou dle přílohy 4b - list čl. III odst. 11, zvýšenou o cenu CORG a uplatněnou na výkony ujeté vozidlem nasazeným dle čl. III odst. 11 Smlouvy [Kč/Linkový km].

ΔKmuDVJT_i představuje rozdíl dopravních výkonů vozidla jiného typu uskutečněných Dopravcem na základě objednávky v souladu s čl. III odst. 11 Smlouvy mínus referenční rozsah výkonů vozidla jiného typu; od takto zjištěné hodnoty jsou dále odečteny neuskutečněné dopravní výkony ze zavinění Dopravce, popřípadě dopravní výkony, které se podle této Smlouvy považují za neuskutečněné nebo částečně uskutečněné, které měly být uskutečněny DVJT. Pro účely právní jistoty se stanoví, že ΔKmuDVJT_i nabývá záporné hodnoty v případě, že je uskutečněný dopravní výkon nižší než předpokládaný objem dopravních výkonů a kladné

hodnoty v případě, že uskutečněný dopravní výkon je vyšší než referenční objem dopravních výkonů dodatečného vozidla jiného typu KmrDVJT_i[Linkový km].

KmoDVJT_i představuje rozsah dopravních výkonů jiného typu vozidla uskutečněných Dopravcem na základě objednávky operativního dopravního výkonu Objednatelem postupem podle čl. III odst. 14 této Smlouvy. Do operativních výkonů se započítávají také km z objízdnych tras, pokud se jedná o dočasná dopravní opatření [Linkový km].

MÝTO_{JŘ} představuje výši mýtného uhrazeného Dopravcem v souladu s platnou legislativou za dopravní výkony dle jízdního řádu po zpoplatněných úsecích silnic a dálnic na Linkách dle Závazného jízdního řádu a hrazených technických přejezdech v rámci plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy; Dopravce je povinen doložit výši uhrazeného mýtného měsíčně ve struktuře podle nasazených vozidel a jejich výkonů po území jednotlivých objednatelů a sazeb. Nevztahuje se na mýtné uhrazené na přístavných, odstavných a přejezdových km, které jsou zahrnuty v příloze č. 4 - výchozí cena (VCDV) této Smlouvy [Kč].

NZA představuje náklady na vjezdy na autobusová nádraží (terminálů) a zastávkovou péči dle skutečně **vynaložených** nákladů. Na území HMP se náklady na zastávky odvíjejí od počtu zastávkových sloupků a podílu dopravců, kteří u sloupku zastavují. Počet zastávkových sloupků se může změnit zejména v souvislosti se změnou výše objednávky dle čl. III, případně zřízením další zastávky na trase Linky. Náklady na obsluhu jednoho sloupku činí 140 Kč/měsíc v cenách roku 2021. Do NZA budou započteny dle skutečnosti také změny za zrušené (-) i nové zastávky (+) dle čl. X odst. 7 Smlouvy. Za náklady na vjezdy na autobusová nádraží se považují náklady spojené s užitím příjezdového a odjezdového stání na autobusovém nádraží určeného k účelu výstupu (nástupu) osob a vyložení (naložení) zavazadel vyhrazeného jako část zastávky vymezené označníkem obsahující rovněž informace o Linkách, které u tohoto označníku zastavují, včetně jízdních řádů jednotlivých Linek a dalších informací o dopravě, a to pouze u Autobusových linek. Do užití se zahrnuje přistavení do 15 minut před odjezdem spoje. Uznatelné náklady zahrnuje možnost užití místnosti ke krátkodobému pobytu řidičů včetně sociálního zařízení. V rámci užití stání je možno provedení opatření nezbytných k bezpečnosti provozu – očištění čelních skel, světel, zrcátek, registrační značky, provedení základního provozního úklidu apod. Uznatelné náklady za užití stání nezahrnuje opravy a úpravy vozidel, mytí vozidel, odkládání odpadů, vylévání odpadní vody, vyjma užití dle předchozí věty. Do nákladů na vjezdy na autobusová nádraží nejsou zahrnuty náklady na odstavení vozidla mezi jeho příjezdem a odjezdem v době trvání vyšší než 15 minut. Tyto náklady, pokud Dopravci vznikají, jsou součástí režijních nákladů v položce provozní režie a Dopravce je zapracoval do VCDV, resp. VCDDV [Kč].

ONS představují Ostatní náklady systému [Kč].

TRŽBY představují podíl na tržbách Dopravce z výnosů PID, který Dopravce skutečně obdrží z dělby tržeb na základě podílu stanoveného Objednatelem v Tarifní smlouvě pro příslušné období; přitom platí, že tržby vybrané ve vozidlech jsou nedílnou součástí dělby tržeb, avšak Dopravci zůstávají jako záloha na podíl tržeb, pokud nepřekročí jeho podíl vypočtený na základě postupů stanovených v Tarifní smlouvě. V takovém případě jsou vyšší tržby Dopravci dobropisovány. Pravidla a postupy dělby tržeb jsou stanoveny v Tarifní smlouvě. Do tržeb se započítávají také všechny dotace k ceně, jsou-li na Lince poskytovány podle platného a pro dané období aktuálního Výměru Ministerstva financí ČR nebo stanovené usnesením příslušného orgánu Objednatele a také tržby z místních MHD ve městech, kde je uplatňován souběžně tarif místní MHD a výnosy ze SJT včetně dotace slev ze SJT (po jeho zavedení). V případě zavedení Operativní zálohy bude k tržbám Dopravce provozujícího Operativní zálohu jako výnos přičtena úhrada za faktury od dopravců, a to i železničních (je-li Operativní záloha určena i pro železnici), za které byla Operativní záloha fakticky použita dle čl. VIII této Smlouvy snižená o náklady na PHM [Kč].

Δ PHM představuje rozdíl nákladů na PHM (nafta, CNG, v případě EČV vodík, elektřina nebo jiné pohonné médium) vzniklý v důsledku čtvrtletní indexace PHM dle přílohy č. 6a této Smlouvy oproti předpokládaným nákladům stanoveným na základě roční indexace dle přílohy č. 6 této Smlouvy pro konkrétní rok plnění Veřejných služeb. V případě zvýšení nákladů na PHM v průběhu roku bude tato hodnota se znaménkem (+), v případě snížení nákladů na PHM bude tato hodnota se znaménkem (-) [Kč].

Výpočet Kompenzace dle Smlouvy je proveden bez daně z přidané hodnoty.

Z důvodu smlouvy v netto režimu se dále provede ještě porovnání se skutečnými náklady a kontrola dosaženého čistého příjmu. Objednatel provede kontrolu dosažené výše vypočtené Kompenzace podle tohoto odstavce a na základě předloženého skutečného výkazu nákladů a výnosů a výkazu provozních aktiv (přílohy č. 4 a 6 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb.) a propočítá skutečnou výši dosaženého čistého příjmu. Smluvní strany se zavazují, že budou plně respektovat § 7 Vyhlášky. Shrnutí výpočtu skutečné kompenzace a dosažení hospodářského výsledku bude po ukončení roku souhrnně sestaveno ve struktuře přílohy č. 4c. V případě nesprávného nebo neúplného prokázání skutečné výše Kompenzace za uplynulý kalendářní rok vyzve Objednatel Dopravce k odstranění závad a nedostatků. Námitky je Objednatel povinen vznést nejpozději 10. pracovní den po obdržení podkladů k finančnímu vyhodnocení v elektronické podobě. Projednání námitek musí být zahájeno nejpozději 3. pracovní den po jejich obdržení. O výsledku projednání sepiší smluvní strany zápis a v souladu s ním budou provedeny dohodnuté a odsouhlasené úpravy. Dopravce následně předloží Objednateli opravené vyúčtování.

2. Dopravce před uzavřením této Smlouvy předložil Objednateli Výchozí finanční model, z něhož vyplývá cena dopravního výkonu (příloha č. 4 této Smlouvy – VCDV) na 1 Linkový km a předpokládaný rozsah dopravních výkonů podle Referenčního jízdního řádu uvedený v příloze č. 1 této Smlouvy. Výchozí cena dopravního výkonu VCDV je zpracována ve struktuře vycházející z Vyhlášky č. 296/2010 Sb. a je sestavena v cenách roku 2022. Stejným postupem a v cenách roku 2022 je sestavena i VCDDV.

3. Postup indexace:

Cena dopravního výkonu (CDV) pro výkony uskutečněné v roce 2024 je rovna Výchozí ceně dopravního výkonu VCDV zvýšené o cenu za poskytování Služeb organizátora dle Smlouvy o službách za příslušné období vyjádřené v Kč/Linkový km, upravená kumulovanými indexy specifikovanými pro jednotlivé nákladové položky VCDV. Nákladové položky VCDV jsou uvedeny v příloze č. 4 této Smlouvy. Pro rok 2024 a roky následující bude cena stanovena kumulovanými indexy dle přílohy č. 6 této Smlouvy.

Cena dodatečného dopravního výkonu (CDDV) pro výkony uskutečněné v roce 2024 je rovna Výchozí ceně dodatečného dopravního výkonu Dopravce stanovené z variabilní složky Výchozí ceny dodatečného dopravního výkonu VCDDV, zvýšené o cenu za poskytování Služeb organizátora dle Smlouvy o službách za příslušné období vyjádřené v Kč/Linkový km, upravená kumulovanými indexy specifikovanými pro jednotlivé nákladové položky VCDDV. Nákladové položky VCDDV jsou uvedeny v příloze č. 4 této Smlouvy. Pro rok 2024 a roky následující bude cena stanovena kumulovanými indexy dle přílohy č. 6 této Smlouvy.

4. Smluvní strany dále sjednávají z důvodu udržitelnosti této Smlouvy, spravedlivé úhrady nákladů a eliminace překompenzace průběžnou kontrolu a vyrovnávání nákladů na ceny PHM (nafta, CNG, v případě EČV vodík, elektřina nebo jiné pohonné médium) v průběhu roku plnění Smlouvy tak, že budou čtvrtletně vyhodnocovat cenu PHM postupem dle přílohy č. 6a a do Kompenzace bude součet za jednotlivé druhy PHM a Typy vozidel uveden jako Δ PHM. V případě odchylky 10 % a vyšší (nedohodnou-li se strany na jiné odchylce) oproti předpokladu (roční indexace dle přílohy č. 6 této Smlouvy) budou průběžně vyrovnány postupem dle této Smlouvy a přílohy č. 6a této Smlouvy. Po ukončení a předběžném vyhodnocení čtvrtletí

v případě vzniklého doplatku nákladů na PHM budou tyto náklady Dopravci po projednání v orgánech objednatelů uhrazeny, s tím, že Organizátor je povinen po Finančním vyhodnocení čtvrtletí předložit bez zbytečného odkladu návrh na úpravu rozpočtu orgánům Objednatele ke schválení. V případě přeplatku oproti předpokladu rozhodne Objednatel, zda ponechá přeplatek Dopravci na další období (nejvýše do závěrečného vyhodnocení a vyúčtování běžného roku). V závěrečném vyhodnocení a vyúčtování bude do Kompenzace započten rozdíl nákladů na PHM (nafta, CNG, v případě EČV vodík, elektřina nebo jiné pohonné médium) vzniklý v důsledku čtvrtletní indexace PHM dle přílohy č. 6a této Smlouvy oproti předpokládaným nákladům na PHM stanoveným na základě roční indexace dle přílohy č. 6 této Smlouvy pro konkrétní rok plnění veřejných služeb (Δ PHM). V případě zvýšení nákladů na PHM v průběhu roku bude tato hodnota se znaménkem (+), v případě snížení nákladů na PHM bude tato hodnota se znaménkem (-). Základna pro výpočet odchylek dle tohoto odstavce je uvedena v příloze č. 6a této Smlouvy. Zálohy uhrazené Objednatelem na kompenzaci Δ PHM, případně vrácené zálohy od Dopravce na kompenzaci Δ PHM budou do konečného vyúčtování započteny ve skutečné výši. Ke dni uzavření této Smlouvy Dopravce konstatuje, že dle sdělení dodavatele vodíku jako pohonného média (ČEZ, a. s.) bude cena vodíku stanovena ve fixní výši předem vždy na období kalendářního roku, přičemž tato stálá cena pro následující rok „n“ bude dodavatelem oznámena vždy do 31. 10. roku „n-1“; v takovém případě, pokud by byly v CDV a CDDV na rok „n“ a v zálohách na Kompenzaci již zahrnuty reálné náklady na vodík, nebude jeho cena v průběhu roku „n“ kontrolována a upravována postupem dle tohoto odstavce.

5. Dopravce výslovně souhlasí s výpočtem Kompenzace a potvrzuje, že tento výpočet v plné míře kryje veškeré jeho náklady nutné pro zajištění závazku Veřejné služby v souladu s touto Smlouvou, a to včetně přiměřené míry výnosnosti z kapitálu.

6. Příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů jsou po celou dobu platnosti Smlouvy na straně Dopravce, s následujícími výjimkami:

(i) Při změně Tarifu PID ze strany Objednatele, která má přímý vliv na tarifní podmínky na Linkách dle Závazného jízdního řádu (zejména změna výše jízdného v dotčených tarifních pásmech, změna tarifních kategorií, změna pásmového členění PID s dopadem na území obsluhované Linkami apod.), je vliv této změny na celkovou výši tržeb Dopravce po dobu 12 měsíců příležitostí a rizikem Objednatele, pokud se smluvní strany nedohodnou na kratší době, zkrácení však nesmí být o více než 6 měsíců.

(ii) Při změně koncepce odbavení ze strany Objednatele je vliv této změny na celkovou výši tržeb Dopravce po dobu 24 měsíců příležitostí a rizikem Objednatele, pokud se smluvní strany nedohodnou na termínu kratším; zkrácení však nesmí být o více než 12 měsíců. Změnou koncepce odbavení se rozumí přechod na samoobslužné odbavení cestujících, přechod na systém check-in/check-out či jeho obdoby (např. tap-in/tap-out) anebo realizace jiné změny, která bude mít za následek změnu principů odbavení oproti dosavadnímu stavu.

V obou případech budou tyto příležitosti a rizika přiměřeným způsobem zaneseny do konkrétního ročního upřesnění nákladů a výnosů a výpočet záloh na kompenzaci (úpravou výše tržeb a jejich případným vyrovnáním v průběhu období přenesení rizika výnosů na Objednatele) a na základě vyhodnocení výnosů po realizované změně také případnou trvalou úpravou výnosů, tak, aby příležitosti a rizika přenesené zpět na Dopravce byly přiměřené a neměnily ekonomickou rovnováhu Smlouvy. Smluvní strany mají zájem na udržitelné a ekonomicky vyvážené Smlouvě, tak aby Dopravce byl schopen řádně plnit objednané výkony dle této Smlouvy a nebyly na něj nepřiměřeně přeneseny změny (ať už kladné, nebo záporné), které aktivně určuje sám Objednatel a které nemá Dopravce v integrovaném dopravním systému možnost sám ovlivnit.

7. Tím však nejsou dotčeny povinnosti Dopravce v daňové oblasti; Dopravce tak má především povinnost odvést DPH ze všech tržeb z jízdného, tj. z vybraného jízdného ve vozidlech PID a z podílu tržeb fakturovaného na základě dělby tržeb, případně z dotací k ceně obdržených na

základě smlouvy s Ministerstvem dopravy ČR nebo od Objednatele a dalších dotčených položek, na které by dopadly případné změny daňových zákonů.

8. Veškeré platby dle této Smlouvy budou probíhat v korunách českých. Dojde-li v České republice k zavedení jednotné evropské měny euro (EUR) jakožto úřední měny České republiky, bude proveden přepočet výše Kompenzace podle úředně stanoveného přepočítacího koeficientu. Veškeré platby podle této Smlouvy budou ode dne zavedení EUR jakožto úřední měny České republiky přepočteny a hrazeny pouze v EUR.
9. V případě, že by se skutečné náklady na příslušnou nákladovou položku výrazně odchýlily od indexu přiřazeného k příslušné nákladové položce dle přílohy č. 6 této Smlouvy, zavazují se smluvní strany vstoupit v jednání za účelem nahradit příslušný index jiným indexem více odpovídajícím reálným změnám těchto nákladů v čase. V případě, že by se náklady na příslušnou nákladovou položku výrazně odchylovaly v čase výrazně častěji, než v jakém období předpokládá indexaci příslušné nákladové položky příloha č. 6 této Smlouvy, může dojít ke zkrácení období indexace. Za situace, kdy by byl ze strany Českého statistického úřadu (dále jen „ČSÚ“) nebo jiné obdobně významné instituce zaveden nový index, který by věrohodněji reflektoval skutečné změny nákladů v příslušné nákladové položce v čase (např. namísto oborových mezd v odvětví Doprava a skladování zavede ČSÚ index pouze pro odvětví Doprava), zavazují se smluvní strany vstoupit v jednání za účelem nahradit příslušný index tímto jiným indexem více odpovídajícím změnám těchto nákladů v čase.
10. Veškeré cenové údaje uvedené v této Smlouvě budou počítány jako ceny bez DPH. DPH bude uplatňována vždy v souladu s aktuálními právními předpisy.

Článek VIII

Zavedení Operativní zálohy, stanovení ceny za Operativní zálohu, platby od ostatních dopravců v PID akceptujících Operativní zálohu a další podmínky této vyhrazené změny Smlouvy

1. Operativní záloha je určena pro operativní krytí výpadků, a to i za jiné dopravce ve svazcích stanovených Objednatelem, v období, než se dopravci ze stanovených Linek podaří na výkon doplnit svoje vozidlo provozní zálohy. Současně vozidla Operativních záloh budou využívána při vzniku operativní náhradní autobusové dopravy při mimořádných situacích na železnici, kde je zapotřebí urychleně a nečekaně reagovat (stržená trolej, porucha koleje, srážka s osobou nebo vozidlem atd. – tj. situace, při nichž je náhle zastaven nebo výrazně omezen železniční provoz). Objednatel si vyhrazuje právo požádat Dopravce o kalkulaci nákladů na zajištění Operativní zálohy včetně převedení na hodinu zálohy. Objednatel je oprávněn stejným postupem požádat o kalkulaci nákladů na zajištění Operativní zálohy i jiného/jiné dopravce tak, aby s péčí řádného hospodáře zajistil Operativní zálohy těch z dopravců, kteří zajišťují dopravní obslužnost v dotčených oblastech stanovených svazků, pro které bude Operativní záloha využívána. Na pokyn Objednatele je Dopravce povinen zajistit Operativní zálohu (autobus v pohotovosti s řidičem) v max. vzdálenosti 2 km od Objednatelem stanovené lokality.
2. Zavedení Operativní zálohy dle předchozího odstavce tohoto článku Smlouvy bude podmíněno rozhodnutím v orgánech SČK a současně HMP a bude provedeno zejména s ohledem na následující důvody:
 - i) krátkodobá změna přepravních potřeb na území PID a v přilehlých regionech;
 - ii) významné riziko dlouhodobějších dopravních omezení nebo výluk v následném období;
 - iii) dlouhodobá ekonomická efektivita a účelnost nákladů na zajištění Operativní zálohy z pohledu Objednatele.

Objednatel bude v tomto směru vycházet zejména z ekonomicko-provozní analýzy (přepravních průzkumů a ekonomických analýz) při současném zohlednění požadavků dotčených obcí, cestujících, resp. na základě projednání a schválení v orgánech SČK a HMP.

3. Požadavek na zavedení Operativní zálohy bude stanoven Objednatelům na dobu minimálně jednoho roku. Objednatel musí požadavek na Operativní zálohu (typ použitého vozidla) Dopravci oznámit minimálně 7 měsíců předem (pokud se smluvní strany nedohodnou jinak, zejména s ohledem na zajištění potřebného vozidla), včetně stanovení provozní doby a oblasti, kde bude Operativní záloha nasazována, přičemž tyto mohou být i v průběhu trvání Operativní zálohy měněny (navýšeny i sníženy) po dohodě smluvních stran; náklady budou upraveny postupem pro kalkulaci nákladů Operativní zálohy. Dopravce může v rámci Operativní zálohy obsluhovat i linky jiných dopravců v systému PID a linky veřejné drážní osobní dopravy. Objednatel stanoví maximální dobu možného využití Operativní zálohy pro konkrétní svazky s tím, že dispečink PID je v odůvodněných případech oprávněn rozhodnout o prodloužení na nezbytně nutnou dobu v daný pracovní den.
4. Realizací ani akceptací vyhrazené změny Operativní zálohy není Dopravce zproštěn povinnosti držet své vlastní provozní zálohy. O použití Operativní zálohy je oprávněn rozhodnout pouze dispečink PID. Zneužití Operativní zálohy na zajištění vlastní provozní zálohy bez pokynu dispečinku PID podléhá sankci dle přílohy č. 12 této Smlouvy.
5. Dopravce, který byl Objednatelům požádán o kalkulaci nákladů na zajištění Operativní zálohy, předloží Objednateli předběžný výkaz nákladů ve struktuře dle přílohy č. 2 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. v cenách roku, v němž dojde k aktivaci takto vyhrazené změny Smlouvy, s tím, že položka na řádku 15 bude rovna 0 a ostatní položky Dopravce Objednateli doloží s přihlédnutím např. ke spotřebě PHM – jen dojezd na stanoviště Operativní zálohy nebo přejezdy na údržbu, revizi, čerpání PHM a jiné důvody hodné zřetele. Tyto náklady budou dopravci – poskytovateli Operativní zálohy – hrazeny zálohově dílem od Objednatelů a dílem od HMP v poměru výkonů autobusových a železničních linek na území SČK a HMP (pro které je Operativní záloha zřízena) jako záloha na kompenzaci. Příjmy od dopravců, kteří Operativní zálohu využili, budou mimo nákladů na PHM započteny do výnosů dopravce – poskytovatele Operativní zálohy. K vyhodnocení/vyúčtování nákladů na Operativní zálohu Dopravce sestaví a předá Objednateli čtvrtletně Výkaz skutečných nákladů ve struktuře Vyhlášky č. 296/2010 Sb. s vyloučením shodných položek, které Dopravce nesměl započítat do předběžného výkazu nákladů. V případě, že bude Operativní záloha na pokyn Objednatelů využita i v dalších letech, budou jednotlivé položky předběžného výkazu nákladů indexovány v souladu s přílohou č. 6 této Smlouvy a postup vyhodnocení /vyúčtování bude stejný.
6. Dopravce bude zajišťovat Operativní zálohu maximálně po dobu stanovenou pro využití Operativní zálohy za svoje vozidla (dobu stanoví Objednatel pro každou lokaci Operativní zálohy individuálně při jejím zavedení s ohledem na rozsah zajišťovaných náhrad v systému PID a na linkách veřejné drážní osobní dopravy). V takovém případě budou Dopravci uhrazeny tyto výkony prostřednictvím CDV (tyto výkony se započtou z hlediska ekonomického vyhodnocení jako referenční výkony) a CDDV, pokud by celkově objednané výkony přesáhly objem referenčních výkonů. V případě, že bude dopravce – poskytovatel Operativní zálohy – na pokyn dispečinku PID zajišťovat výkony pro jiného dopravce na stanovených Linkách nebo za linky veřejné drážní osobní dopravy, bude dopravci využívajícímu Operativní zálohu dopravce poskytující Operativní zálohu fakturovat náklady v CDV dopravce využívajícího Operativní zálohu za ujeté Linkové km. Kopii faktury zašle dopravce poskytující Operativní zálohu Objednateli zastoupenému IDSK a také HMP zastoupenému ROPID k verifikaci správnosti. Nájezd na nahrazovanou Linku a návrat na stanoviště Operativní zálohy nebo přejezd na záložní výkon jiné Linky bude dopravci poskytujícímu Operativní zálohu uhrazen v ceně PHM, které má dopravce poskytující Operativní zálohu uvedený v aktuálním roce v CDV pro vozidlo stejného typu, jakým je zajišťována Operativní záloha. Výkony takto rozdělené (nájezd na výkony Operativní zálohy a zátaž zpět na stanoviště Operativní zálohy)

dopravce poskytující Operativní zálohu nahlásí nejpozději první pracovní den následujícího měsíce. Mýto na Linkách PID a NZA za provoz Operativní zálohy bude dopravci – poskytovateli Operativní zálohy uhrazen v rámci skutečných nákladů, které je však Objednateli povinen doložit způsobem a v intervalech stanovených pro Veřejné služby zajišťovaného svazku/svazků, případně za linky veřejné drážní osobní dopravy.

7. Dalším dopravcům, pro které bude Operativní záloha také určena, bude dopravce poskytující Operativní zálohu fakturovat náklady ve výši CDV dopravce využívajícího Operativní zálohu. Fakturované částky uhrazené dopravci využívajícími Operativní zálohu, pro které bude Operativní záloha také určena, budou mimo náklady na PHM (v ceně PHM, které má dopravce poskytující Operativní zálohu uvedený v aktuálním roce v CDDV pro vozidlo stejného typu, jakým je zajišťována Operativní záloha) započteny do výnosů ve vyhodnocení/vyúčtování Kompenzace dopravce poskytujícího Operativní zálohu. Náklady na PHM za přejezdové km a náklady za PHM za nahrazené Linkové km budou připočteny k nákladům dopravce, který Operativní zálohu využil.
8. Dopravce poskytující Operativní zálohu nad rámec výkazu dle odstavce 5 tohoto článku vykáže Objednateli měsíčně fakturované výkony a rozdělí uhrazenou částku na náklady PHM a další náklady Operativní zálohy (další náklady Operativní zálohy (=) CDV dopravce, který Operativní zálohu využil mínus (–) PHM dopravce, který zálohu poskytl) krát (*) nahrazené výkony v km plus (+) PHM krát (*) režijní km). Vzhledem k tomu, že náklady na Operativní zálohu budou uhrazeny dopravci poskytujícímu Operativní zálohu mimo náklady na PHM ujeté při zajištění záložních výkonů včetně režijních km bezprostředně spojených s konkrétní zálohou, budou další náklady Operativní zálohy dopravci poskytujícímu Operativní zálohu započteny do výnosů. Obdobným způsobem budou započteny také faktury od železničních dopravců. Objednatel zajistí akceptaci Operativní zálohy železničními dopravci, pro které bude též zřízena.
9. Pokud dopravce poskytující Operativní zálohu bude z rozhodnutí dispečinku PID nahrazovat své vlastní výkony, budou započteny takovým způsobem, jako by je hradil jinému dopravci – tj. po dobu výkonu se přeruší hodinová úhrada zálohy a bude vyúčtováno přes CDV nebo CDDV dopravce poskytujícího Operativní zálohu včetně postupu zaúčtování položek na úhradu PHM. Protože dopravci poskytujícímu Operativní zálohu bude tento výkon uhrazen Objednatel jako plnění Smlouvy, musí účetně provést úhradu, která bude zaúčtována jako výnos k úhradě nákladů na provoz Operativní zálohy. Finanční doklady takovéto operace předá dopravce poskytující Operativní zálohu Objednateli jako by šlo o službu pro jiného dopravce mimo PHM, které budou započteny do Kompenzace v rámci ONS dle odstavce 11 tohoto článku.
10. Výkazy výkonů Operativní zálohy včetně rozpisu všech výkonů nahrazených Linek (nájezdových, zatahových a přejezdových km) zašle Dopravce nejpozději 5. den následujícího měsíce Objednateli a HMP zastoupenému ROPID ve formátu .xls, .xlsx případně v jiném vhodném formátu odsouhlaseném Objednatel a ROPID s rozdělením nahrazovaných výkonů pro Objednatele a ROPID (HMP).
11. Dopravce, který bude Operativní zálohu využívat na základě rozhodnutí dispečinku PID, bude mít uhrazeny všechny nahrazené výkony, které budou Operativní zálohou zajištěny, jako by je odjel sám. Pokud se bude jednat o výkony dopravce poskytujícího Operativní zálohu, budou tomuto dopravci navíc uhrazeny náklady na PHM za celý náhradní výkon (jízdní řád i režijní km).
12. Objednatel si vyhrazuje, že zavedení Operativní zálohy může být postupem stanoveným v tomto článku realizováno již k Zahájení plnění této Smlouvy nebo Operativní záloha nemusí být zavedena vůbec.
13. Objednatel si vyhrazuje právo provést před zavedením Operativní zálohy nebo i v průběhu jejího využívání průzkum relevantního trhu za účelem zjištění aktuální výše ceny/nákladů

souvisejících se zavedením a využitím Operativní zálohy. Získá-li Objednatel průzkumem trhu výhodnější nabídku oproti nákladům účtovaným Dopravcem, je Objednatel oprávněn využít pro zajištění Operativní zálohy tuto výhodnější nabídku, nedohodne-li se s Dopravcem na snížení ceny/nákladů za zajištění Operativní zálohy ve výši uvedené v aktuálně výhodnější nabídce. Nedohodne-li se Objednatel s Dopravcem jinak, nadále platí, že Operativní záloha musí být v souladu s odst. 3 tohoto článku stanovena Objednatelem na dobu minimálně jednoho roku.

14. K zavedení Operativní zálohy bude sestaven dodatek pro dopravce, který Operativní zálohu bude poskytovat, dle postupu uvedeného v tomto článku. Dopravce poskytující Operativní zálohu je povinen vést náklady a výnosy Operativní zálohy analyticky odděleně. Náklady na provoz Operativní zálohy dle odstavce 3 tohoto článku budou zahrnuty do zálohy na kompenzaci a řádně vyúčtovány. Dopravce poskytující Operativní zálohu do nákladů na provoz Operativní zálohy nezahrne správní režie a náklady PHM na zajištění záložních výkonů a započte si pouze náklady na PHM na režijních km – tj. náklady na PHM za výjezdové, zátahové km na místo Operativní zálohy a na km nutné pro servisní úkony včetně doplňování PHM. Základní kompenzace na zajištění Operativní zálohy bude stanovena jako hodinová sazba, proto budou úhrady od dopravců, kteří Operativní zálohu využijí, započteny jako výnosy Operativní zálohy. Náklady na PHM za výkony spojené se zajištěním konkrétní zálohy budou dopravci poskytujícímu Operativní zálohu uhrazeny dle skutečnosti postupem stanoveným v tomto článku.
15. Dopravce využívající Operativní zálohu se zavazuje uzavřít dodatek této Smlouvy a Operativní zálohu dopravce poskytujícího Operativní zálohu akceptovat a uhradit náklady dle postupu uvedeného v tomto článku, resp. v příslušném dodatku v případě jejího využití určeného dispečinkem PID. Dodatek Smlouvy bude uzavřen s dopravcem využívajícím Operativní zálohu nebo s dopravci využívajícími Operativní zálohu v rámci jiného svazku nejméně 30 dnů před Zahájením provozu nebo nejméně 30 dnů před akceptací Operativní zálohy a musí obsahovat cenová ujednání v souladu s tímto článkem, maximální dobu stanovenou pro využití Operativní zálohy (dobu stanoví Objednatel pro každou lokaci Operativní zálohy individuálně s ohledem na rozsah zajišťovaných náhrad v systému PID a na linkách veřejné dráží osobní dopravy). V dodatku uzavřeném s dopravcem, který Operativní zálohu poskytuje, se uvede také předběžný výkaz nákladů, výše zálohy na kompenzaci za provoz Operativní zálohy. V dodatku s dopravcem, který Operativní zálohu využívá, budou také konkretizovány ceny a úhrada nákladů na nájezd na nahrazovanou Linku a návrat na stanoviště Operativní zálohy nebo podíl přejezdu na záložní výkon jiné Linky. Tyto to režijní výkony dle předchozí věty bude akceptující dopravce hradit jen v ceně PHM za tyto ujeté km.
16. Standard vybavení vozidel Operativní zálohy musí odpovídat standardu vybavení vozidel pro příměstské linky. Objednatel je pro Operativní zálohu oprávněn upravit požadavky na vybavení vozidel i nad rámec Standardů kvality nebo naopak povolit výjimku, pokud by tento postup byl provozně účelný. V případě, že taková úprava Standardů kvality pro Operativní zálohu bude Dopravci sdělena již při žádosti o kalkulaci nákladů, je dopravce povinen tyto požadavky v kalkulaci zohlednit. Pokud by je Objednatel stanovil až v průběhu provozu Operativní zálohy a v souvislosti s tím vznikly dopravci poskytujícímu Operativní zálohu vícenáklady, má tento dopravce právo je uplatnit jako ONS (nad rámec vyjmenovaných ONS v čl. I odst. 1 Smlouvy (definice pojmu „Ostatní náklady systému“ („ONS“)), je však povinen Objednateli tyto náklady doložit a s péčí řádného hospodáře se snažit o jejich minimalizaci, přičemž k úhradě těchto vícenákladů dojde až na základě jejich odsouhlasení Objednatelem.
17. V případě zavedení Operativní zálohy budou pravidla nasazení Operativní zálohy specifikována a Objednatel je oprávněn doplnit a upravit přílohu č. 14 Smlouvy tak, aby v ní byla obsažena souhrnně pravidla a postupy potřebné pro dispečerské řízení.

Článek IX

Podmínky a postup aktivace vyhrazené změny vozového parku ekologicky čistými vozidly – vyhrazená změna Smlouvy

1. Objednatel pro tuto Smlouvu stanovil pro plnění veřejných služeb v přepravě cestujících v návaznosti na Memorandum vyhrazenou změnu spočívající v aktivaci opce na pořízení/nasazení vodíkových autobusů a s tím spojených úprav Doby plnění a ekonomických aspektů Smlouvy. Parametry této vyhrazené změny, způsob její aktivace a další související práva a povinnosti smluvních stran jsou upraveny v příloze č. 1 této Smlouvy a v dalších odstavcích tohoto článku.
2. Smluvní strany mají zájem spolupracovat na přípravě provozu vodíkovými autobusy. Tento krok je pilotním projektem k rozšíření používání ekologicky čistých vozidel, tj. vozidel splňujících požadavky plynoucí ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility, ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, zejména v rozsahu a způsobem dle jejich implementace v právním řádu České republiky (zákon č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících). Pro potřeby získání dotace, resp. bankovního úvěru jsou v této Smlouvě upraveny podmínky plnění Smlouvy za použití EČV, včetně typu a specifikace EČV.
3. Nedohodnou-li se smluvní strany v konkrétní situaci z důležitého důvodu jinak, musí být před aktivací vyhrazené změny dle tohoto článku kumulativně splněny následující podmínky:
 - i) Dopravce získal příslušnou dotaci; získáním dotace se pro tyto účely rozumí nabytí účinnosti příslušného Rozhodnutí o poskytnutí dotace;
 - ii) Dopravce pořídil příslušná EČV způsobilá k nasazení do provozu; za „pořízená“ se jednotlivá EČV považují od okamžiku, kdy příslušné EČV fyzicky existuje a Dopravce má možnost s ním nakládat v rozsahu potřebném pro plnění této Smlouvy.

Při splnění výše uvedených podmínek se smluvní strany zavazují vyhrazenou změnu (spočívající v aktivaci opce na pořízení/nasazení vodíkových autobusů a s tím spojených úprav Doby plnění a ekonomických aspektů Smlouvy) za podmínek tohoto článku a přílohy č. 1 realizovat. K dosažení tohoto cíle jsou smluvní strany povinny si průběžně poskytovat potřebnou součinnost.

4. Objednatel a Dopravce se dohodli, že k předpokládanému datu 1. 7. 2025 budou na linkách PID č. 446 (nově objednaná linka taktéž jako vyhrazená změna dle přílohy č. 1 této Smlouvy), 517 a 688 na místo dosavadních vozidel s konvenčním pohonem nasazeny pro plnění veřejných služeb dle této Smlouvy vodíkové autobusy typu SdN v počtu 10 kusů. V příloze č. 4a Dopravce sestavil VFM-H₂ a VMPA-H₂ ve stálých cenách roku 2022 ze známých údajů a odborných odhadů. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy vodíkovými autobusy, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-D nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle VFM-H₂, od data aktivace této vyhrazené změny. Také VMPA-H₂ je pro účely této Smlouvy sestaven v cenách roku 2022 ze známých údajů a odborných odhadů. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy vodíkovými autobusy, mohou být provozní aktiva uvedená ve VMPA-H₂ aktualizována k datu aktivace této vyhrazené změny. Bude-li se skutečné datum aktivace vyhrazené změny lišit od předpokladu, bude VFM-H₂ a VMPA-H₂ upraven posunem v čase s dodržením požadované udržitelnosti projektu. Případné upřesnění nákladů, které nebylo možno v době uzavření této Smlouvy stanovit, je Dopravce oprávněn zapracovat do VFM-H₂, resp. do VMPA-H₂ při upřesnění přílohy č. 4a v souvislosti se zahájením provozu vodíkových autobusů. Náklady, které budou v takovém případě vykazovat odchylku od původních předpokladů známých při uzavření této Smlouvy, je Dopravce povinen Objednateli řádně doložit. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o pilotní projekt založený na použití nové

doposud komerčně nerozvinuté a v praxi Objednatele neodzkoušené technologie vodíkových autobusů ve Středočeském kraji je tento postup sjednán z důvodu udržení spravedlivé a dlouhodobě udržitelné ekonomické rovnováhy této Smlouvy. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že oprávněným důvodem pro úpravu VFM-H₂ (resp. pro úpravu výše kompenzace) není situace, kdy z důvodů zaviněných Dopravcem dojde ke korekci (snížení) dotace přidělené Dopravci (ať už před nasazením EČV do provozu, nebo kdykoliv poté).

5. Nejpozději 30 dnů před zařazením EČV do provozu bude uzavřen dodatek k této Smlouvě, ve kterém budou specifikovány konkretizované podmínky aktivace provozu EČV v souladu s postupem dle tohoto článku Smlouvy včetně případných smluvních pokut vztahujících se specificky k EČV. Tento dodatek se žádným způsobem nedotkne čl. VI odst. 4 a 8 této Smlouvy. *Pro EČV mohou být některé parametry Standardů kvality PID změněny formou vydání výjimky ze základního dokumentu Standardy kvality PID.* Budou-li takové výjimky vydány budou uvedeny jako nová příloha č. 10a této Smlouvy. Objednatel si vyhrazuje právo v nezbytném rozsahu pro EČV upravit formou výjimky Standardy kvality vzhledem k specifickým technologiím a omezenému trhu v době uzavření této Smlouvy. Dopravce je povinen při pořízování EČV učinit taková opatření (např. s využitím předběžných tržních konzultací), aby v maximální technicky možné a ekonomicky únosné míře dodržel všechny parametry stanovené platným Standardem kvality; od stávajícího Standardu kvality platného pro vozidla PID se lze odchýlit jen v nezbytném rozsahu a pouze v případech, kdy je úplné dodržení aktuálně platného Standardu kvality technicky nemožné nebo rozumně technicky neproveditelné anebo ekonomicky neúnosné z důvodu specifik použité technologie (např. vnitřní uspořádání salonu vozidla z důvodu nutného umístění prvků pohonného ústrojí apod.). Výjimka ze Standardů kvality může být ve spolupráci smluvních stran upravena v případě nutnosti i opakovaně.
6. Objednatel při zadání požadavku na EČV je oprávněn stanovit nové referenční výkony realizované EČV, které budou závazné pro výpočet Kompenzace ode dne aktivace EČV s definovanými výkony hrazenými CDViEČV a případnými dodatečnými výkony realizovanými EČV a hrazenými CDDViEČV. Referenční výkony budou stanoveny v ročním objemu výkonů a případně též koeficientem pro přepočtení objemu výkonů v části roku, v případě aktivace EČV k jinému datu než k 1. 1. Předpokládaný referenční roční objem výkonů je 575 760 km souhrnně pro všech 10 kusů EVČ, pro které je vyhrazená změna stanovena. Objednatel se zavazuje, že roční objednané výkony nepoklesnou v žádném roce plnění VS vodíkovými autobusy o více než 10 % pod předpokládané referenční km (odlišně od čl. III odst. 5), tak, aby bylo s dostatečnou rezervou zajištěno plnění minimálního požadovaného průběhu dle podmínek stanovených příslušným dotačním programem (např. pro případ krátkodobých předvídaných i nepředvídaných odstavení vozidel zejména nikoli však výlučně kvůli povinným revizím a případným opravám či z jiných provozních důvodů).
7. Součástí nových nákladů budou i náklady na provoz infrastruktury, bude-li nezbytné, aby Dopravce infrastrukturu vybudoval, nebo náklady na její využívání u jiného vlastníka infrastruktury, budou-li Dopravcem doloženy. Postup pro kalkulaci nákladů na tyto vyhrazené změny bude souladný s Vyhláškou č. 296/2010 Sb. a s odstavcem 2 a 3 tohoto článku.
8. Dopravce je povinen se ucházet o dotaci na pořízení EČV na základě 39. Výzvy IROP – NÍZKOEMISNÍ a BEZEMISNÍ VOZIDLA PRO VEŘEJNOU DOPRAVU – SC- 6.1 (ITI) (dále jen „**Výzva**“) a vynaložit veškeré spravedlivě požadovatelné úsilí, aby tuto dotaci získal a pořídil EČV dle tohoto článku. Dopravce se zavazuje usilovat o získání dotací na nutné investice či dodatečné náklady vymezené v tomto článku Smlouvy. Dopravce je povinen neprodleně informovat Objednatele o získání dotace z uvedeného dotačního programu či od jakékoliv instituce na pořízení EČV nebo související infrastruktury využívané (byť jen částečně) při plnění Veřejných služeb dle této Smlouvy a poskytnout Objednateli nezbytnou součinnost a potřebné informace týkající se dotace, a to nejpozději do 3 pracovních dnů od rozhodnutí poskytovatele o přidělení dotace nebo od jiného obdobného úkonu (např. závazného

příslibu poskytovatele dotace), kterým bude schválena žádost Dopravce o poskytnutí dotace. Získá-li Dopravce dotaci související s plněním Veřejných služeb dle této Smlouvy, bude tato dotace zohledněna při výpočtu výše Kompenzace v souladu s pravidly poskytovatele dotace a v souladu s Českým účetním standardem č. 017, případně jiným závazným předpisem došlo-li by ke změně. Nezíská-li Dopravce dotaci na pořízení EČV, nebude vyhrazená změna zavedení provozu vodíkovými autobusy realizována.

9. Objednatel konstatuje, že pořízení vodíkových autobusů a jejich nasazení do provozu pro potřeby plnění této Smlouvy v souladu s tímto článkem představuje na straně Dopravce mimořádně významnou investici a Objednatel bude tuto skutečnost považovat za důvod k prodloužení Smlouvy dle čl. 4 odst. 4 nařízení o veřejných službách. V případě aktivace vyhrazené změny plnění této Smlouvy vodíkovými autobusy v souladu s tímto článkem bude tato Smlouva prodloužena tak, aby provoz vodíkových autobusů trval minimálně 120 měsíců od data jejich nasazení do provozu, s tím, že však nelze překročit maximální dobu možného prodloužení tj. o polovinu původní délky uzavřené Smlouvy. Tímto prodloužením Smlouvy bude současně zajištěna podmínka udržitelnosti projektu uvedená ve Výzvě. Objednatel získá ekonomicky výhodnější cenu, protože fixní složky nákladů se rozloží do delšího časového období. VFM-H₂ a VMPA-H₂ bude v takovém případě upraven v čase v souladu s odst. 2 tohoto článku a případně budou ve VFM - H₂ upraveny podle reálných pořizovacích cen zejména odpisy včetně kapitalizovaných finančních nákladů a v souvislosti s tím také VMPA - H₂.
10. Smluvní strany berou na vědomí, že zahájení provozu EČV k plánovanému datu 1. 7. 2025 je podmíněno celou řadou okolností, které při uzavření této Smlouvy nelze spolehlivě předjímat, zejména pak procesem pořízení EČV (jedná se o zboží, které v této podobě není běžně komerčně dostupné, a přesné dodací podmínky a lhůty nelze při uzavření této Smlouvy s jistotou předvídat) a vybudováním potřebné infrastruktury pro čerpání vodíku (tato je závislá zejména na činnosti třetího subjektu – ČEZ, a. s.). V případě, že nasazení všech 10 kusů EČV nebude objektivně možno realizovat k výše uvedenému plánovanému datu, může být nasazení EČV (a s tím spojené úpravy Smlouvy, zejména Doby plnění a ekonomiky provozu) v nezbytném rozsahu odloženo na pozdější dobu nebo zahájeno dříve; bude-li to technicky a provozně možné a vhodné, mohou se smluvní strany dohodnout i na postupném nasazování jednotlivých EČV. Smluvní strany se zavazují, že v případě potřeby posunutí termínu nasazení EČV do provozu spolu budou vždy řádně jednat v dobré víře s cílem nalézt oboustranně akceptovatelné řešení souladné s právními předpisy a dalšími závaznými podmínkami (zejména podmínkami přidělené dotace), které umožní v maximální možné míře dosáhnout cílů Memoranda a pilotního projektu vodíkových autobusů.
11. Dopravce je povinen předat Objednateli Plán obnovy vozidel a tento udržovat aktuální. Ve výchozím Plánu obnovy vozidel budou uvažována vozidla s konvenčním pohonem; v případě obnovy EČV nebo jiné změny (a to i z vůle Dopravce) je Dopravce povinen Plán obnovy vozidel bez zbytečného odkladu aktualizovat a aktualizovanou verzi předat neprodleně Objednateli. Dopravce je povinen předat Objednateli aktuální Plán obnovy vozidel vždy do 31. 1. každého roku trvání Smlouvy počínaje datem 31. 1. 2026, a to i v případě, že předal Objednateli v průběhu roku Plán obnovy vozového parku související s projednávanou změnou dle čl. XVI odst. 8 této Smlouvy.
12. Objednatel souhlasí, aby v případě opravy nebo z jiného vážného důvodu, zejména v případech dle čl. VI odst. 4 této Smlouvy, bylo jako záložní vozidlo/vozidla namísto vodíkového autobusu nebo více vodíkových autobusů použito vozidlo/vozidla s konvenčním pohonem (např. diesel).
13. Objednatel pro projednání s Regionální dotační kanceláří a vyslovení jejího souhlasu připouští jako možnou náhradu v případě úplného zničení nebo takového poškození vodíkového autobusu, které podle rozhodnutí Dopravce nebo pojišťovny není účelné opravovat, bylo jako trvalá náhrada namísto vodíkového autobusu nebo více vodíkových autobusů použito vozidlo/vozidla s konvenčním pohonem (např. diesel), případně jiné EČV. V případě trvalé

náhrady Objednatel uhradí Dopravci za výkony zajištěné trvalou náhradou Cenu dopravního výkonu, resp. náklady plnění Smlouvy dle VFM-D v Kč/km platnou pro i-tý typ vozidla, indexovanou pro konkrétní rok podle přílohy č. 6 a čl. VII této Smlouvy.

14. Objednatel je z důvodu vyhodnocování pilotního projektu provozu vodíkových autobusů oprávněn vyžádat si od Dopravce i další údaje a výkazy o provozu vodíkových autobusů (např. statistiky poruchovosti, statistiky dojezdu na plnění, podrobnější nákladové výkazy atd.) a Dopravce je povinen vyžádané údaje a další podklady či dokumenty bez zbytečného odkladu Objednateli poskytnout.
15. Po Dobu plnění této Smlouvy není Dopravce oprávněn EČV pořízená dle tohoto článku Smlouvy zcizit bez předchozího písemného souhlasu Objednatele.

Článek X

Platební podmínky, Finanční vyhodnocení a Finanční vyrovnání

1. Objednatel je povinen hradit Dopravci na bankovní účet uvedený v záhlaví této Smlouvy měsíční zálohu na Kompenzaci ve výši stanovené v souladu s tímto článkem a přílohou č. 5 této Smlouvy. Záloha musí být hrazena tak, aby nejpozději 15. den v měsíci byla připsána na bankovní účet Dopravce uvedený v záhlaví této Smlouvy.

Měsíční záloha na Kompenzaci je stanovena Objednatelům podle závazného rozsahu dopravních výkonů, odhadu podílu Dopravce na tržbách PID a platné CDV_i [Kč/Linkový km], popřípadě $CDDV_i$ [Kč/Linkový km], pro konkrétní rok za poskytování služeb Dopravcem v souvislosti s plněním závazku Veřejné služby a předpokládaných nákladů na Mýto, NZA a služby organizátorů. Dopravce oznámí Objednateli pro účely stanovení rozpočtu na zajištění veřejných služeb pro následující rok do 30. 6. předcházejícího roku odhad nákladů na mýto (jen mýto vztahující se k Závazným jízdním řádům), nebudou-li známy pro rok, na který je rozpočet sestavován, tak k současně platným závazným jízdním řádům a také odborný odhad nákladů na vjezdy na autobusová nádraží (terminály) a zastávkovou péči, tak aby tyto náklady mohly být promítnuty do měsíčních záloh. Všechny numerické údaje se doplňují zaokrouhleně na dvě desetinná místa.

Ekonomické parametry této Smlouvy za činí:

CDV_i (uplatní se jen na vozidla, která se v příslušném svazku vyskytují; typ vozidla, který svazek neobsahuje, bude vynechán) v dodatcích pro další roky platnosti Smlouvy bude již dále uplatněno pouze konkrétní vozidlo svazku dle této Smlouvy:

Sd...../cena [Kč/Linkový km] bude doplněna podle skladby vozidel oblasti/svazku/

$CDDV_i$ (uplatní se jen na vozidla, která se v příslušném svazku vyskytují; typ vozidla, který svazek neobsahuje, bude vynechán), v dodatcích pro další roky platnosti Smlouvy bude již dále uplatněno pouze konkrétní vozidlo svazku dle této Smlouvy:

Sd...../cena [Kč/Linkový km] bude doplněna podle skladby vozidel oblasti/svazku/

předpokládané náklady včetně Mýta_{JŘ} a NZA...../ bude doplněno/..... Kč

předpokládané tržby...../ bude doplněno/..... Kč

předpokládaná výše Kompenzace...../ bude doplněno/..... Kč

měsíční záloha na Kompenzaci.../ bude doplněno/..... Kč

Tyto údaje jsou souhrnem za celý svazek a budou uvedeny v příloze č. 5 této Smlouvy v aktualizovaném znění k příslušnému dodatku k Zahájení plnění. Výkony, výkonové náklady,

a tržby jsou uvedeny pro každou Linku svazku v příloze č. 5 této Smlouvy. V případě zavedení EČV bude pro každý typ EČV v dodatku ke Smlouvě uvedena také Cena dopravního výkonu EČV ($CDV_{iEČV}$) a Cena dodatečného dopravního výkonu EČV ($CDDV_{iEČV}$). K datu zahájení plnění budou příslušné položky CDV_i a $CDDV_i$ indexovány kumulovaně postupem dle přílohy č. 6 této Smlouvy a bude sestaven písemný dodatek, který bude mimo návazných úprav Smlouvy obsahovat indexované ceny.

Pro následující období stanoví Objednatel měsíční zálohu na Kompenzaci pro příslušný kalendářní rok ve výši 1/12 předpokládané roční Kompenzace upravené pro příslušný kalendářní rok při zohlednění změny závazného rozsahu dopravních výkonů a změny ceny dopravního výkonu v souladu s touto Smlouvou. O výši měsíční zálohy na Kompenzaci pro příslušný kalendářní rok uzavřou smluvní strany písemný dodatek k této Smlouvě nejpozději do 31. prosince předcházejícího kalendářního roku. V případě, že nedojde k uzavření písemného dodatku podle předchozí věty, je Objednatel povinen hradit Dopravci měsíční zálohu na Kompenzaci ve výši 90 % z poslední smluvně ujednané výše měsíční zálohy na Kompenzaci. Rozdíl takto uhrazených záloh vyrovná Objednatel nejpozději do 15 kalendářních dnů po podpisu příslušného dodatku této Smlouvy.

2. V případě, že Objednateli nebyl ze strany Zastupitelstva SČK schválen rozpočet, je Objednatel povinen Dopravci hradit měsíční zálohu na Kompenzaci minimálně ve výši 75 % z poslední smluvně ujednané výše měsíční zálohy na Kompenzaci. V případě snížení zálohy z důvodu neschváleného rozpočtu Objednatele a současně neuzavřeného dodatku bude provedeno vyrovnání záloh do výše 90 % ve lhůtě do 15 dnů po schválení rozpočtu Objednatele a podpisu příslušného dodatku této Smlouvy do výše 100 % ve lhůtě do 5 pracovních dnů od zveřejnění dodatku této Smlouvy v registru smluv. Smluvní strany se mohou dohodnout na odlišném postupu, přijme-li příslušný orgán jiná specifická opatření pro období rozpočtového provizoria např., že uvolní potřebné finanční prostředky na řádnou výši záloh na Kompenzaci.
3. V případě, že měsíční záloha na Kompenzaci je nižší než 80 % skutečné výše průměrné měsíční Kompenzace za uplynulé kalendářní čtvrtletí a Dopravce o to Objednatele písemně požádá, je Objednatel povinen bez zbytečných průtahů projednat tuto situaci v orgánech SČK a neprodleně po schválení úpravy rozpočtu upravit měsíční výši zálohy na Kompenzaci tak, aby byla rovna 1/3 skutečné výše Kompenzace přepočtené za uplynulé kalendářní čtvrtletí. Pokud má pro takové případy v rozpočtu na běžné výdaje PID rezervu, může Objednatel upravit zálohu i bez projednání v orgánech SČK. Tento postup není Objednatel povinen aplikovat v případě, že se jedná o výpadek výnosů způsobený krátkodobým výpadkem výnosů (např. při povodních) nebo v případě, že je u Dopravce opakovaně zjištěna závada nevybírání jízdného či krácení tržeb. Za opakovanou závadu nevybírání jízdného či krácení tržeb PID je považováno trojí zjištění takových případů na Linkách v rámci svazku dle této Smlouvy za tři po sobě jdoucí měsíce. V těchto případech může Objednatel odložit vyšší úhradu zálohy Kompenzace až na finanční vypořádání po ukončení kalendářního roku. V případě změny dopravních výkonů nebo změny koncepce tarifu nebo způsobu odbavování může Dopravce Objednatele písemně požádat o započtení takové změny a úpravu výše měsíční zálohy na Kompenzaci předem, a to již k měsíci, v němž je změna realizována dle výpočtu předpokládaného nárůstu/úbytku výkonů a ve vazbě na cenu dodatečného dopravního výkonu nebo změnu výnosů.
4. V případě, že měsíční záloha na Kompenzaci je vyšší než 100 % skutečné výše průměrné měsíční Kompenzace za uplynulé kalendářní čtvrtletí, je Objednatel oprávněn od následujícího kalendářního měsíce upravit výši měsíční zálohy na Kompenzaci tak, aby byla rovna v součtu tří po sobě následujících měsíců 100 % skutečné výše průměrné měsíční Kompenzace za uplynulé kalendářní čtvrtletí, případně se zohledněním rozdílu plynoucího z měsíčního rozložení výnosů v minulých letech. V případě změny dopravních výkonů může Objednatel zálohovou výši měsíční Kompenzace upravit předem, a to již k měsíci, v němž je změna realizována. Úprava výše zálohy bude provedena dle výpočtu předpokládaného nárůstu/úbytku výkonů a ve vazbě na cenu dodatečného dopravního výkonu nebo dalšího vypraveného vozidla

dle postupu uvedeného v této Smlouvě v čl. III odst. 10. Objednatel má právo zkrátit nebo pozastavit poskytování zálohových plateb na úhradu Kompenzace vzniklou plněním závazku Veřejné služby na území SČK na jednotlivé měsíce každého kalendářního roku, jestliže je naplněn některý z důvodů pro odstoupení od Smlouvy nebo výpověď této Smlouvy ze strany Objednatele podle čl. XXII této Smlouvy.

5. Do jednoho měsíce po skončení jednotlivých čtvrtletí každého kalendářního roku bude provedeno Objednatelem ve spolupráci s Dopravcem čtvrtletní Finanční vyhodnocení, tj. údaje o skutečně ujetých kilometrech na jednotlivých Linkách, včetně skutečně dosažených tržeb dle jednotlivých Linek přepočtených na ujetý km, a to i v rámci svazku po jednotlivých měsících za příslušné čtvrtletí. Dopravce obdrží Finanční vyhodnocení v elektronické podobě s těmito údaji pro každou Linku:

- číslo Linky;
- uskutečněný dopravní výkon (dle čl. V této Smlouvy) na území SČK na Lince včetně uvedení dopravních výkonů, které se v souladu s čl. V této Smlouvy nepovažují za uskutečněné nebo se považují za částečně uskutečněné (částečně uskutečněné – výkony spojené s mimořádnými situacemi dle čl. VI této Smlouvy); výkony, které se nepovažují za uskutečněné nebo částečně uskutečněné se uvedou zvlášť; všechny požadované výkazy výkonů budou uvedeny také dle typu vozidel
- podíl Dopravce na tržbách PID na Linku a na 1 Linkový km na území SČK na Lince; podíl ostatních příjmů (např. dotace státem nařízených slev), příjmy z místních MHD;
- údaje od Dopravce
 - i. mýto na výkonech dle jízdních řádů včetně technických přejezdů nařízených Objednatelem;
 - ii. náklady na vjezdy do autobusových nádraží (terminálů) a náklady na zastávkovou péči a používání sloupků na území Objednatele na území Objednatele;
 - iii. výkony realizované poddodavateli v jednotlivých měsících –
 - iv. ONS
- sankce (v Kč) uplatněné Objednatelem v souladu s touto Smlouvou;
- skutečná výše Kompenzace stanovená v souladu s čl. VII této Smlouvy; v 1. až 3. čtvrtletí se bude jednat o předběžnou výši Kompenzace (nelze nastavit skutečný rozdíl mezi referenčními výkony a výkony plynoucími ze Závazných jízdních řádů včetně výluky operativních výkonů)

V případě nesprávného nebo neúplného prokázání nebo nesprávného nebo neúplného doložení požadovaných podkladů pro stanovení skutečné výše Kompenzace za uplynulé kalendářní čtvrtletí vyzve Objednatel Dopravce k odstranění závad a nedostatků.

6. Na vyžádání Dopravce Objednatel vyhotoví čtvrtletní Finanční vyhodnocení v listinné podobě a do 10 kalendářních dnů zašle na kontaktní adresu Dopravce uvedenou v příloze č. 21 této Smlouvy.
7. Dopravce je povinen předložit Objednateli následující výkazy:
- Do jednoho měsíce po skončení každého čtvrtletí statistický výkaz ve struktuře výkazu MD ČR Dop(MD) 2-04 a Dop(MD) 3-04. Výkazy pro čtvrtletí budou zasílány nárůstově, tj. první výkaz - 1. čtvrtletí, druhý výkaz 1. a 2. čtvrtletí atd.
 - Do jednoho měsíce po skončení každého čtvrtletí skutečný výkaz nákladů a výnosů (příloha č. 4 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb.).

- Do jednoho měsíce po skončení roku skutečný výkaz nákladů a výnosů a výkazu provozních aktiv (příloha č. 6 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb.).
- Do jednoho měsíce po skončení každého čtvrtletí všechny výkazy, které vznikly v době plnění Smlouvy a souvisejí s vyhrazenými změnami této Smlouvy a byly sestaveny pro aktivace vyhrazených změn této Smlouvy.
- Do jednoho měsíce po skončení každého čtvrtletí výkaz mzdových nákladů, sociálního a zdravotního pojištění ve struktuře přílohy č. 4 – této Smlouvy list: mzdové náklady
- Měsíčně do 12. dne následujícího měsíce náklady na Mýto na Linkách svazku (jen Linkové km) po jednotlivých vozidlech dle ujetých Linkových km a sazby mýta příslušného typu vozidla po území Objednatele, včetně doložení (například fakturou, výpisem z účtu apod.)
- Měsíčně do 12. dne následujícího měsíce náklady NZA dle této Smlouvy na území Objednatele (ve struktuře po Linkách, pokud se Smluvní strany nedohodnou jinak)
- Měsíčně do 12. dne následujícího měsíce náklady ONS v detailní struktuře, včetně doložení (například fakturou, výpisem z účtu apod.) těchto nákladů na území Objednatele.

8. Do jednoho měsíce po skončení každého kalendářního roku bude provedeno Objednatelem roční Finanční vyhodnocení jako podklad k vyúčtování Kompenzace, tj. údaje o skutečně ujetých kilometrech na jednotlivých Linkách, včetně skutečně dosažených tržeb a výnosů dle jednotlivých Linek přepočtených na ujetý km. Dopravce obdrží vyhodnocení v elektronické podobě s těmito údaji:

- číslo Linky;
- uskutečněný dopravní výkon (dle čl. V této Smlouvy) na území SČK na Lince včetně uvedení dopravních výkonů, které se v souladu s čl. V této Smlouvy nepovažují za uskutečněné nebo se považují za částečně uskutečněné (částečně uskutečněné – výkony spojené s mimořádnými situacemi dle čl. VI této Smlouvy); výkony, které se nepovažují za uskutečněné nebo částečně uskutečněné se uvedou zvlášť; všechny výkazy výkonů budou uvedeny také dle typu vozidel
- podíl Dopravce na tržbách PID na Linku a na 1 Linkový km na území SČK na Lince; podíl ostatních příjmů (např. dotace státem nařízených slev), příjmy z místních MHD;
- sankce (v Kč) uplatněné Objednatelem a SČK v souladu s touto Smlouvou;
- skutečná výše Kompenzace stanovená v souladu s čl. VII této Smlouvy – ve struktuře přílohy č. 4c) – Výpočet skutečné Kompenzace

V případě nesprávného nebo neúplného prokázání nebo nesprávného nebo neúplného doložení požadovaných podkladů pro stanovení skutečné výše Kompenzace za uplynulý kalendářní rok vyzve Objednatel Dopravce k odstranění závad a nedostatků.

9. Na vyžádání Dopravce Objednatel vyhotoví roční Finanční vyhodnocení a vyúčtování v listinné podobě a do 10 kalendářních dnů po obdržení písemné žádosti (postačuje e-mail na kontaktní adresy zástupců Objednatele pro věci ekonomické uvedené v příloze č. 21 této Smlouvy) zašle na kontaktní adresu Dopravce uvedenou v příloze č. 21 této Smlouvy.

10. V případě námitek k Finančnímu vyhodnocení má Dopravce právo na jejich projednání s Objednatelem. Námitky je Dopravce povinen vznést nejpozději 3. pracovní den po obdržení Finančního vyhodnocení v elektronické podobě; neučiní-li tak, platí, že Finanční vyhodnocení je správné. Projednání námitek musí být zahájeno nejpozději 3. pracovní den po jejich obdržení.

O výsledku projednání sepíše smluvní strany zápis a v souladu s ním budou provedeny dohodnuté a odsouhlasené úpravy.

11. Finanční vyrovnání pro každý kalendářní rok podle skutečné výše Kompenzace bude prováděno jednou ročně, a to vždy za uplynulý kalendářní rok, ve lhůtě do 1 měsíce od posledního čtvrtletního vyhodnocení závazku Veřejné služby, které bude současné ročním Finančním vyhodnocením). V případě vzniku doplatku (zálohy poskytnuté Objednatelům za příslušné období jsou nižší, než je skutečná výše nároku Dopravce na Kompenzaci – kvůli položkám ONS, průběžného dofinancování paliva, skutečně zaplacené Mýto či náklady na NZA) provede Objednatel výše uvedené Finanční vyrovnání (úhradu doplatku) do 3 měsíců po odstranění závad a nedostatků Dopravcem, jsou-li zjištěny. V případě vzniku přeplatku (zejména nikoli však výlučně v případě překompenzace, popřípadě vyúčtování zálohových plateb na vyhrazenou změnu nebo ONS, nebo vyrovnávacích plateb na palivo) za příslušný kalendářní rok je Dopravce povinen vrátit Objednateli tento přeplatek na jeho bankovní účet uvedený v záhlaví této Smlouvy, a to nejpozději do 31. 3. následujícího kalendářního roku, případně po dohodě smluvních stran může být o přeplatek snížena záloha Dopravce.
12. V případě ukončení Smlouvy před uplynutím 120 měsíců bude provedeno Objednatelům do 30 dnů od jejího ukončení Finanční vyhodnocení postupem podle tohoto článku. Současně bude provedeno roční Finanční vyhodnocení (zahrnující příslušné období roku, v němž došlo k ukončení Smlouvy). Na základě provedeného vyhodnocení bude provedeno Finanční vyrovnání.

Článek XI

Další vzájemné vztahy mezi Dopravcem a Objednatelům, systémové vztahy

1. Objednatel se zavazuje:
 - a) koordinovat tvorbu a změny jízdních řádů s přihlédnutím k potřebám smluvních stran a SČK a k ekonomice provozu; změny jízdních řádů budou prováděny přednostně k celostátním termínům změn jízdních řádů vyhlášeným Ministerstvem dopravy;
 - b) stanovit Závazný rozsah dopravního výkonu i pro dočasné změny jízdních řádů Linek provozovaných podle této Smlouvy a zajistit případnou vyšší úhradu Kompenzace Dopravci z důvodu vyššího závazného dopravního výkonu v souladu s čl. III této Smlouvy;
 - c) vyhodnocovat ve spolupráci s organizátory a s Dopravcem provoz PID, a to nejen po dopravní, ale i po ekonomické stránce; v případě nenaplnění předpokládané výše tržeb podle této Smlouvy je Objednatel oprávněn navrhnout a projednat s Dopravcem následující opatření (jedno nebo i více z uvedených opatření společně) vedoucí k dostatečnému finančnímu zajištění provozu Linky:
 - zvýšení kontrol cestujících a prodeje jízdních dokladů ve vozidlech a v dalších prodejních kanálech
 - změnu výše záloh na Kompenzaci od Objednatelů;
 - změnu Závazného jízdního řádu;
 - změnu Tarifu PID po schválení v orgánech HMP a orgánech Středočeského kraje.
2. Objednatel se zavazuje zajistit součinnost při uplatňování Tarifu PID Dopravcem na Linkách PID (součinnost při školení pracovníků Dopravce a při zajištění informací pro cestující). Objednatel nezajišťuje školení tarifu IDS sousedního kraje v případě provozování Mezikrajské linky Dopravcem. Školení z tarifu IDS sousedního kraje, pokud by byl takový tarif pro plnění Veřejných služeb dle této Smlouvy potřeba, zajišťuje organizátor IDSK.
3. Služby poskytované organizátory Dopravci jsou řešeny zvláštními smlouvami mezi organizátory a Dopravcem. Organizátoři zajišťují pro Dopravce tzv. systémové služby, které

jsou Dopravcem hrazeny přímo na základě uvedené Smlouvy o službách příslušnému Organizátorovi na území Prahy ROPID, na území Středočeského kraje podílově oběma. Tyto náklady vstupují do nákladů VS, avšak nejsou předmětem kalkulace ceny ve VFM-D resp. ve VFM-H₂, jsou k ceně připočteny absolutní hodnotou, která je shodná u všech dopravců (v souladu s čl. VII odst. 1 této Smlouvy). Struktura dopočtu je uvedena v příloze č. 4 této Smlouvy. Vzor Smlouvy o službách je uveden v příloze č. 15 této Smlouvy. Dopravce je povinen mít uzavřeny Smlouvy o službách s organizátory po celou dobu trvání této Smlouvy z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Cena těchto služeb je součástí nákladů na zajištění VS a je předmětem úhrady Kompenzace Dopravci. Má-li Dopravce Smlouvu o službách uzavřenou z důvodu plnění jiných VS v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření Smlouvy o službách poskytovaných Organizátorem splněna. V případě změny vázané k zastávkové péči na území SČK, která představuje NZA na území SČK do Kompenzace vstupuje ve skutečné výši, smluvní strany provedou změnu přílohy č. 1 Smlouvy o službách (seznam objednaných zastávkových sloupků pro vyvěšení jízdních řádů), která bude v souladu s uzavřenou Smlouvou o službách poskytovaných organizátorem IDSK podle potřeby pravidelně aktualizována a odsouhlasena oběma smluvními stranami.

4. Dopravce je povinen uzavřít pro každý rok trvání této Smlouvy Tarifní smlouvu o dělbě tržeb PID a dalších podmínkách fungování jednotného tarifu v systému, popřípadě všechny její dodatky pro konkrétní rok z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Principy dělby tržeb použité v Tarifní smlouvě jsou uvedeny v příloze č. 8 této Smlouvy. Má-li Dopravce Tarifní smlouvu uzavřenou z důvodu plnění jiných VS v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření Tarifní smlouvy splněna, Dopravce je však povinen uzavřít příslušný dodatek k Tarifní smlouvě zachycující změnu v dělbě přepravní práce nebo další změny plynoucí z této Smlouvy. Dopravce je povinen být plátcem DPH nejpozději k datu Zahájení provozu dle této Smlouvy nebo k datu podpisu Tarifní smlouvy podle toho, která skutečnost nastane dříve.
5. Dopravce je povinen uzavřít s DPP na dobu neurčitou nebo alespoň na dobu trvání této Smlouvy včetně nezbytného časového přesahu, který pokryje celou promlčecí lhůtu, po kterou bude možné případné vymáhání přírážek k jízdnému nebo jízdného, Smlouvu o jednotné přepravní kontrole v systému PID, a to z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Vzor Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID je uveden v příloze č. 16 této Smlouvy. Má-li Dopravce Smlouvu o jednotné přepravní kontrole v systému PID uzavřenou z důvodu plnění jiných VS v systému PID a současně uzavře-li Tarifní smlouvu pro konkrétní rok, je povinnost uzavření Smlouvy o jednotné přepravní kontrole splněna. Rozdíl mezi náklady uhrazenými DPP za provádění přepravní kontroly a výší obdržенých přírážek, přináležející ke svazku dle této Smlouvy, Objednatel uhradí Dopravci v rámci ročního vyrovnání Kompenzace jako ONS. Tento rozdíl je uveden v Tarifní smlouvě a její příloze č. 7. Objednatel je oprávněn ve Smlouvě o jednotné přepravní kontrole v systému PID pověřit jiný subjekt než DPP, v takovém případě je Dopravce povinen uzavřít Smlouvu o jednotné přepravní kontrole v systému PID také s tímto subjektem, nerozhodne-li Objednatel o uzavření Smlouvy o jednotné přepravní kontrole pouze s tímto subjektem. Ostatní podmínky pověření k provádění přepravní kontroly a úhrady budou upraveny shodně jako v případě uzavření Smlouvy o jednotné přepravní kontrole s DPP, s přihlédnutím k potřebným specifickým úpravám včetně salda nákladů a výnosů z takto zajišťované přepravní kontroly započitatelných jako ONS. V případě, že IDSK rozšíří svoji činnost o přepravní kontrolu, bude úhrada za tuto systémovou službu převedena nebo upravena do nových podmínek, s tím, že Smlouva o jednotné přepravní kontrole může být ve vztahu k dopravním výkonům realizovaným Dopravcem dle této Smlouvy zcela ukončena a nahrazena plně nebo částečně novými ujednáním Smlouvy o službách „Služby organizátora“ s IDSK, případně jiným vhodným způsobem.
6. Dopravce je povinen uzavřít na dobu určitou Smlouvu MOS nezbytnou pro fungování systému PID v oblasti odbavování cestujících. Vzor Smlouvy MOS je uveden v příloze č. 17 této

Smlouvy. Dopravce je povinen mít uzavřenou Smlouvu MOS po celou dobu trvání této Smlouvy z důvodu zajištění odbavování cestujících a ochrany jejich osobních údajů. Má-li Dopravce Smlouvu MOS uzavřenou z důvodu plnění jiných VS v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření Smlouvy MOS splněna.

7. Dopravce je povinen zajistit si nejpozději od Zahájení provozu a dále po dobu trvání této Smlouvy využívání zastávkových zařízení dle přílohy č. 18 této Smlouvy. Organizátoři poskytnou Dopravci při plnění povinnosti dle přechodí věty součinnost, nikoli však dříve než od 1. 1. 2024. Náklady budou Dopravci uhrazeny jako NZA.
8. Pokud by došlo ke změně správy zastávkových zařízení jiným subjektem, je Dopravce povinen zajistit si na dobu trvání této Smlouvy jejich využívání v rozsahu potřebném k plnění této Smlouvy (např. uzavřením smlouvy s jiným vlastníkem příslušných zastávkových zařízení nebo jinou k tomu pověřenou osobou). V případě změny režimu dle tohoto odstavce má Dopravce právo na úhradu skutečných nákladů na využití zastávkových zařízení. Tyto skutečné náklady musí být Objednateli doloženy písemnými podklady (fakturami/kopii faktur, výpisem z účtů k doložení platby), které se stanou přílohou vyhodnocení/vyúčtování. V případě, že by taková změna znamenala i poplatky za vjezd do terminálu v režimu popsaném v čl. VII odst. 1 položka NZA, budou i tyto poplatky v doložené výši předmětem úhrady Kompenzace.
9. Dopravce souhlasí, že bude akceptovat případné změny smluv uvedených v odstavcích 3 až 8 tohoto článku po dobu trvání této Smlouvy za podmínky, že změny smluv budou v souladu s právními předpisy a s poctivým obchodním stykem. Tyto změny mohou nastat zejména, nikoli však výlučně, v souvislosti se systémovými změnami, které nelze ve vzorových smlouvách platných při uzavření této Smlouvy zcela odhadnout. V případě rozhodnutí HMP a SČK vytvořit Společného organizátora, budou stávající smlouvy s ROPID a IDSK nahrazeny konsolidovanou smlouvou, která bude obsahovat služby Společného organizátora a konsolidované platby za tyto služby, které budou započteny do CDV shodně jako by se jednalo o služby rozdělené pro oba Organizátory. Pokud změny smluv uvedené v tomto článku vyvolají opodstatněné zvýšení ekonomicky racionálně vynaložených nákladů Dopravce, budou Objednatelům kompenzovány v rámci ONS.

Článek XII

Předrealizační období

1. Dopravce je povinen předat Objednateli nejpozději do 15 kalendářních dnů po účinnosti této Smlouvy harmonogram Mobilizační fáze přípravy smlouvy v Předrealizačním období. Z harmonogramu musí vyplývat, že Dopravce bude ke dni Zahájení provozu schopen poskytovat Veřejné služby v souladu s touto Smlouvou, zejména že bude ke dni Zahájení provozu schopen splnit povinnosti stanovené v § 8 odst. 3 ZVS, tj. že bude mít licenci a schválený jízdní řád, bude mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle schváleného jízdního řádu, bude způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o silniční dopravě a bude splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Z harmonogramu bude dále vyplývat, že Dopravce bude mít ke dni Zahájení provozu vozidla potřebná pro plnění této Smlouvy vybavena odbavovacím a informačním systémem s řádně ukončeným procesem certifikace. Struktura a jednotlivé milníky jsou stanoveny v příloze č. 22 této Smlouvy včetně smluvních pokut. Dopravce je povinen zpracovat svůj harmonogram tak, aby obsahoval nejméně milníky stanovené v příloze č. 22 této Smlouvy a aby tyto milníky časově dodržel. Dopravce je oprávněn, a v případě, že by došlo k nedodržení Dopravcem stanovených termínů, také povinen, aktualizovat harmonogram podle skutečného průběhu Předrealizačního období, vždy však tak, aby dodržel milníky stanovené v příloze č. 22 této Smlouvy. Aktualizovaný

harmonogram Dopravce bezodkladně písemně oznámí Objednateli prostřednictvím datové schránky. Objednatel si zároveň vyhrazuje s ohledem na své kapacity posunout milníky stanovené v příloze č. 22 této Smlouvy v čase dál (směrem k Zahájení provozu), nedohodnou-li se smluvní strany jinak. Pokud Objednatel podle předchozí věty posune milník stanovený v příloze č. 22 této Smlouvy, bezodkladně písemně oznámí tuto skutečnost Dopravci prostřednictvím datové schránky; smluvní pokuta se v takovém případě vztahuje na posunutý milník.

2. Objednatel je oprávněn pro Předrealizační období stanovit kontrolní dny v rozsahu minimálně jeden kontrolní den za dva měsíce v období více než 180 dní před Zahájením provozu a minimálně jeden kontrolní den měsíčně v období 180 dní před Zahájením provozu, aby mohl průběžně kontrolovat připravenost Dopravce na Zahájení provozu. Kontrolní dny stanoví ROPID a IDSK v návaznosti na předložený harmonogram do 15 kalendářních dnů po jeho obdržení a oznámí je písemně Dopravci.
3. Dopravce je povinen informovat Objednatele průběžně o postupu přípravy na Zahájení provozu, zejména o postupu při zajištění dostatečného počtu vozidel, řidičů a zajištění odbavovacího a informačního systému. Dopravce je povinen informovat Objednatele o dosažení významných milníků přípravy na Zahájení provozu a na vyžádání Objednatele umožnit Objednateli kontrolu připravenosti Dopravce nad rámec kontrolních dnů dle odst. 2 tohoto článku. Objednatel bude při kontrole postupovat tak, aby nepřiměřeně nezatěžoval běžný provoz Dopravce.
4. Ustanovení tohoto článku se použije obdobně i v případě aktivace vyhrazené změny plnění VS vodíkovými autobusy. Harmonogram bude pro tento případ nově sestaven tak, aby odpovídal zahájení provozu s vodíkovými autobusy.

Článek XIII

Další povinnosti Dopravce

1. Dopravce se zavazuje dodržovat Standardy kvality PID vč. všech návazných příloh, které jsou uvedeny v příloze č. 10 této Smlouvy, vyjma parametrů, na které bude vydána výjimka z důvodu technologických překážek v konstrukci vozidla dle ustanovení v čl. IX bod 5, která bude uvedena v příloze č. 10a této Smlouvy. Příloha č. 10a této Smlouvy bude sestavena v souladu s čl. IX odst. 3 a bude trvale nebo po přechodnou dobu zohledňovat odlišné parametry vozidel EČV (vodíkových autobusů). Objednatel si vyhrazuje právo změnit Standardy kvality PID uvedené v Přílohách č. 10 a 10a s účinností od data vyhlášení, zejména ve vazbě na změnu právních předpisů nebo rozhodnutí příslušných orgánů. Pokud Dopravce prokáže Objednateli, že změna Standardů kvality vyvolá nebo zvýší náklady Dopravce, dohodly se smluvní strany, že takové náklady v ekonomicky racionálně vynaložené výši považují za ONS a budou předmětem Kompenzace v doložené výši; Objednatel však takto uhradí pouze nezbytně nutné náklady vynaložené s péčí řádného hospodáře.
2. Dopravce se zavazuje dodržovat podmínky stanovené pro přepravu na Linkách PID a řádné vedení denních záznamů o výkonu. Dopravce se zavazuje zabezpečit, aby se jeho řidiči chovali k cestujícím s maximální vstřícností a poskytovali účinnou pomoc pověřeným osobám provozní kontroly Objednatele a pověřeným osobám přepravní kontroly.
3. Dopravce se zavazuje poskytovat cestujícím informace o provozu a jízdních řádech PID, tarifní informace a informace o SPP PID.
4. Dopravce se zavazuje zabezpečit, aby jeho řidiči dodržovali stanovené podmínky pro provoz PID včetně předpisů pro likvidaci nehod a škod.
5. Dopravce se zavazuje poskytovat potřebnou součinnost při řešení veškerých škod vzniklých v souvislosti s jeho činností a zároveň se zavazuje takovou škodu nahradit v rozsahu, v jakém za ni odpovídá.

6. Dopravce se zavazuje zadávat vypravení autobusů prostřednictvím aplikace MPVDesktop nejpozději do výjezdu prvního spoje každého provozního dne. Všechny mimořádnosti mající vliv na pravidelnost dopravy (výpadky, zpoždění nad 30 minut, neprůjezdnost komunikace či vyčerpání kapacity na spoji) je Dopravce povinen nahlásit dispečinku PID telefonicky nebo prostřednictvím aplikace MPVDesktop neprodleně po vzniku události. Zároveň je Dopravce povinen uskutečnit zápis (evidenci) všech mimořádností a provozních změn (výpadků včetně jejich kategorizace, záměn vozidel a zdůvodnění zpoždění spoje z výchozí zastávky nad 5 minut) do aplikace MPVDesktop do 9:00 hod. následujícího pracovního dne a v případě dodatečně objednaných operativních posílení spojů na Lince dle čl. III odst. 14 této Smlouvy nejpozději do času výjezdu posilového spoje. Aplikaci MPVDesktop, jejímž prostřednictvím lze do MPVnet podávat příslušná hlášení, a přístupové údaje k ní dodá Objednatel Dopravci na vyžádání. Přihlašovací adresa je uvedena v Příloze č. 21 této Smlouvy.
7. Dopravce se zavazuje informovat Objednatele o způsobu řešení stížností cestujících v případě, že mu byly postoupeny Objednatelem k přímému vyřízení. Objednatel může rozhodnout, že odpověď na stížnost vypracuje sám, v takovém případě je Dopravce povinen Objednateli poskytnout veškerou nezbytnou součinnost pro vypracování odpovědi, zejména poskytnout Objednateli jím vyžádané podklady. Lhůta na zpracování požadovaných podkladů Dopravcem je Objednatelem stanovena na 14 kalendářních dnů od doručení výzvy ke zpracování Objednatelem Dopravci. V případě dotazů v režimu InfZ je Objednatel oprávněn lhůtu zkrátit na 3 pracovní dny.
8. Dopravce se zavazuje zabezpečit parkování a odstavování autobusů v době před a po výkonu předepsaném jízdním řádem a soukromých vozidel zaměstnanců Dopravce mimo obratiště, výstupní, nástupní a nácestné zastávky PID, pokud se s majitelem (správcem) pozemku nedohodne jinak.
9. Dopravce se zavazuje zajistit provoz dispečinku Dopravce v době provozu Linky a průběžně informovat Objednatele o aktuálně platných kontaktech pro spojení s dispečinkem Dopravce (alespoň v rozsahu údajů dle přílohy č. 21 Seznam kontaktů smluvních stran).
10. Dopravce se zavazuje uznávat při kontrolní činnosti prováděné Objednatelem jako platný jízdní doklad kontrolní průkaz pracovníků Objednatele a průkaz k výkonu státního odborného dozoru podle zákona o silniční dopravě Krajského úřadu SČK po jehož území je Linka PID nebo Linky PID vedena/y.
11. Dopravce je povinen seznámit všechny své provozní zaměstnance s právy a povinnostmi kontrolních orgánů Objednatele s povinností umožnit těmto orgánům provádět kontroly a na jejich vyzvání předložit platný záznam o provozu vozidla a na vyžádání také vytisknout výpis jízenek z odbavovacího zařízení, obsahující minimálně v záhlaví tyto údaje: datum, čas, číslo Linky, číslo odbavovacího zařízení, evidenční číslo vozidla, identifikaci řidiče a dále výčet jednotlivých vydaných jízenek, u každé s uvedením čísla jízenky, času vydání, ceny jízenky, identifikace zastávky a vyznačení případného storna vydané jízenky.
12. Dopravce je dále povinen:
 - a) Vést po celou dobu plnění této Smlouvy záznamy o provozu vozidla, a to v listinné podobě ve formě denního nebo týdenního nebo měsíčního záznamu na příslušném tiskopisu Dopravce, který musí obsahovat alespoň: číslo listu záznamu, datum a identifikaci výkonu (kmenová Linka/pořadí), identifikaci vozidla (registrační značka a evidenční číslo v systému PID), identifikaci řidiče, označené místo pro záznamy provozních mimořádností a závad řidičem a označené místo pro zápis provozní kontroly. Tyto záznamy je Dopravce povinen uchovávat po dobu 2 let ode dne vzniku příslušného záznamu, přičemž na požádání je povinen tyto záznamy nebo jejich určenou část předložit Objednateli. Dopravce je povinen zajistit přítomnost platného záznamu o provozu vozidla na příslušný kalendářní den v každém vozidle nasazeném na dopravní výkon; zároveň je povinen zajistit předložení tohoto záznamu při kontrole

na žádost oprávněné osoby a umožnit oprávněné osobě učinit do tohoto záznamu zápis provozní kontroly.

- b) Nahlásit Objednateli prostřednictvím zprávy zaslané na e-mailové adresy uvedené v příloze č. 21 této Smlouvy pro zasílání dokumentů ekonomické povahy, provozní povahy, technické povahy, kontrolních a Koordinačního dispečinku PID každé odbavovací zařízení, včetně jeho typu, výrobního a evidenčního čísla, a to ještě před zahájením prodeje jízdních dokladů a uskutečňování evidence tržeb z jízdného na tomto zařízení. Dopravce je povinen ode dne vyhlášení strpět na odbavovacích zařízeních identifikační známky s číslem zařízení, aplikované Objednatelem, a dbát o jejich nepoškození. Pokud by přesto došlo k poškození identifikační známky, sepíše o tom Dopravce protokol, neprodleně informuje Objednatele (předá mu příslušný protokol s odůvodněním poškození identifikační známky a je-li to možné kvůli charakteru poškození, tak i poškozenou identifikační známku) a vyžádá si náhradní identifikační známku. Náhradní identifikační známka bude zpoplatněna ve výši 1000 Kč/ks. Objednatel neuplatní poplatek za náhradní identifikační známku v případě obnovy vzhledem k opotřebení stárím.
- c) Zajistit provoz vozidel na spojích v souladu s příslušným jízdním řádem, nebrání-li tomu okolnosti, které Dopravce objektivně nemůže ovlivnit. V případě spoje s usměrněným nástupem cestujících pouze předními dveřmi, jehož výchozí zastávka se nachází u terminálu stanice metra, u železniční stanice, nebo je součástí autobusového nádraží, je Dopravce povinen zajistit přistavení vozidla s přiměřeným předstihem až 5 minut před stanoveným odjezdem, aby s ohledem na předpokládanou frekvenci cestujících mohl být dodržen čas odjezdu z výchozí zastávky dle jízdního řádu; to neplatí v rozsahu, ve kterém je takový postup objektivně znemožněn v důsledku zpožděného příjezdu vozidla z předchozího spoje nebo čerpání povinné bezpečnostní přestávky řidiče.
- d) Umožnit cestujícím přestup v místě a čase garantované návaznosti i při zpoždění přípojného spoje v rámci stanovené čekací doby, a to podle Vozových jízdních řádů, automaticky zasílaných zpráv o návaznostech z MPVnet na palubní počítač či zprávy zadané na palubní počítač dispečinkem PID. Zpráva z dispečinku PID je v případě rozdílných pokynů oproti automaticky generované zprávě nebo Vozovému jízdnímu řádu nadřazena. V případě nemožnosti příjmu zpráv o návaznostech na palubním počítači ve vozidle (např. z důvodu poruchy) se Dopravce nezabývá povinností umožnit stanovenou návaznost s přestupem cestujících, a to i aktivním zjišťováním polohy přípoje a nutnosti čekání, např. dotazem na dispečink PID nebo s pomocí mobilní aplikace umožňující zobrazení případného zpoždění přípoje v reálném čase.
- e) Před zahájením dopravního výkonu v každém provozním dni ověřit funkčnost odbavovacího zařízení a prvků informačního systému (zejména všech vnějších linkových orientací, vnitřního informačního panelu/panelů, zobrazovače času a pásma, hlásiče zastávek) a dbát o zjištění a nahlášení případných nefunkčních prvků odbavovacího a informačního systému i během nečinné části dopravního výkonu.
- f) Zajistit ve vozidle prostředky, aby v případě neoznačení správnou Linkou a cílovou zastávkou na vnější přední linkové orientaci (např. z důvodu poruchy příslušného orientačního panelu) mohlo být provedeno čitelné a srozumitelné náhradní označení vozidla číslem Linky a cílovou zastávkou. Současně je Dopravce povinen seznámit provozní personál s povinností neprodleného provedení náhradního označení vozidla v takových případech, jakož i s nutností věnovat zvýšenou pozornost a ohleduplnost při obsluze zastávek a aktivně informovat cestující na zastávce o Lince a trase spoje, pokud by ze strany cestujících mohlo dojít k přehlédnutí tohoto náhradního označení (např. za snížené viditelnosti).

- g) V případě nefunkčnosti hlášení zastávek nebo některého prvku signalizace znamená k řidiči ve vozidle zajistit obsloužení každé zastávky zastavením vozidla, bez ohledu na charakter zastávky.
 - h) Nepřevzít jízdné hrazené cestujícím v případě nemožnosti vydání jízdenky z odbavovacího zařízení. Tímto však není dotčena povinnost Dopravce zajistit ve lhůtě stanovené touto Smlouvou opravu odbavovacího zařízení nebo výměnu vozidla, ani právo Objednatele uložit Dopravci postih dle přílohy č. 12 (Sazebník postihů) této Smlouvy.
 - i) Zajistit minimálně 1x týdně vyzkoušení označovačů jízdenek ve vozidlech a zkontrolování správnosti a čitelnosti tisku všech údajů, a to formou označení kontrolního lístku. Poslední označený kontrolní lístek, ne starší než 1 týden, je Dopravce povinen ve vozidle uchovat a v případě řešení závady označovače provozní kontrolou jej na vyžádání oprávněné osoby předložit.
 - j) Zajistit, aby vozidla, která vykonávají před dopravním výkonem, v rámci dopravního výkonu či po skončení dopravního výkonu jízdu bez přepravy cestujících, byla na vnějších orientacích označena k tomu vhodným způsobem (např. „manipulační jízda“); je zakázáno použít jakékoliv nesprávné, zavádějící, klamavé či nedůstojné označení.
 - k) Seznámit provozní personál se zákazem kouření uvnitř vozidel během dopravního výkonu i před výkonem (v obratištích, při přístavných jízdách a manipulačních přejezdech), přičemž veškeré ustanovení týkající se zákazu kouření (vč. výše postihu v příloze č. 12 této Smlouvy) se vztahují rovněž na používání elektronických cigaret.
13. Dopravce se zavazuje uznávat při provádění průzkumu ve vozidlech určených k plnění závazku Veřejné služby na základě této Smlouvy „Průkaz opravňující k provádění přepravního průzkumu“ (vzor tohoto průkazu je uveden v příloze č. 13 této Smlouvy), popřípadě „Pověření k provádění průzkumu v autobuse“, platné pouze s občanským průkazem a formulářem k provádění průzkumu, jako platný jízdní doklad. „Pověření k provádění průzkumů v autobuse“ má vždy omezenou časovou platnost uvedenou v tomto pověření. Při předem oznámených průzkumech většího rozsahu po dobu sčítání se Dopravce zavazuje uznávat jako jízdní doklad pro sčítače i samotný sčítací formulář. Informaci pro Dopravce o probíhajícím průzkumu většího rozsahu poskytne Objednatel elektronickou poštou nebo jinou formou písemného kontaktu sjednaného v této Smlouvě na adresu uvedenou v příloze č. 21 této Smlouvy minimálně sedm dnů před zahájením kampaně. Za průzkum většího rozsahu se považuje průzkum trvající déle než dva dny v jednom týdnu. Na ostatní průzkumy nebo průzkumy realizované na žádost Dopravce, a to i většího rozsahu, se oznamovací povinnost Objednatele nevztahuje.
14. Dopravce se zavazuje implementovat jednotné číselníky Organizátora využívané pro datové soubory jízdních řádů a pro komponenty OIS v rámci celého systému PID. Dopravce se zavazuje koordinovat s Objednatelem nákup a rozvoj odbavovacího a informačního zařízení vozidel, proto je povinen Dopravce strpět např. ověřování nových funkcionalit OIS, musí poskytnout součinnosti při testování upgradu SW/FW pro zajištění bezvadné funkčnosti, je povinen vyvinout maximální součinnost při zjištění chyby, jejím hledání a např. analýze za účelem minimalizace škod. Případné zvýšené Dopravcem doložené nezbytné náklady na změnu OIS nařízenou Objednatelem budou uhrazeny v rámci ONS.
15. NEOBSAZENO.
16. V případě mimořádné situace, respektive nehody dopravního prostředku, je Dopravce povinen zajistit na licenčně provozovaných Linkách PID příslušná odpovídající dopravní opatření v součinnosti s dispečinkem PID v závislosti na konkrétní provozní situaci. Tyto výkony se budou započítávat do plnění Smlouvy. Tyto výkony se považují za operativní dopravní výkon objednaný Objednatelem dle čl. III odst. 14 této Smlouvy.

17. Využití jakékoliv plochy vozidel určených pro plnění této Smlouvy pro reklamní účely je možné pouze za podmínek uvedených ve Standardech kvality PID v příloze č. 10 této Smlouvy.
18. Dopravce je povinen aktivně předcházet krácení tržeb, a to zejména důkladným a pravidelným školením všech řidičů o povinnostech řádně odbavovat cestující a o negativních důsledcích neplnění této povinnosti jak pro Dopravce, tak pro řidiče. Dopravce je povinen Objednatel s dostatečným předstihem informovat o datu a místě konání těchto školení a jeho obsahu. Dopravce je dále povinen provádět pravidelné kontroly, že řidiči vydávají jízdní doklady. Dopravce je povinen zavést případná opatření tak, aby byl naplněn účel tohoto odstavce, kterým je zamezení krácení tržeb nevydáváním jízdních dokladů ze strany řidičů.

Článek XIV

Přepravní podmínky

1. Na všech Linkách provozovaných v rámci PID platí vyhláška č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, platné Smluvní přepravní podmínky PID (uvedené v příloze č. 9 této Smlouvy a na www.pid.cz) a ostatní tarifní podmínky uvedené v čl. XV této Smlouvy.
2. Změny Smluvních přepravních podmínek PID nezakládají povinnost k uzavření samostatného dodatku této Smlouvy, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude uzavírán z jiného titulu než zde uvedeného. O změnách bude Objednatel Dopravce informovat zasláním příslušné změny písemně v elektronické podobě na kontaktní adresu/y Dopravce. Objednatel je oprávněn krátkodobé či přechodné úpravy Tarifu PID a SPP PID, upravit také interním sdělením, které vydá Organizátor/Organizátoři.
3. Přepravní kontrolu na Linkách provozovaných v rámci PID zajišťují na základě pověření upraveném v uzavřené Smlouvě o jednotné přepravní kontrole v systému PID oprávněné osoby DPP vybavené kontrolním odznakem a kontrolním průkazem, popřípadě další subjekty na základě příslušné smlouvy a v souladu s platnými právními předpisy a čl. XI odst. 5. Zajištění přepravní kontroly jiným subjektem musí být předem písemně odsouhlaseno Objednatel, který též stanoví podmínky takovéto kontroly; to platí i pro vlastní přepravní kontrolu prováděnou Dopravcem.
4. Pokud Dopravce provádí přepravní kontrolu také vlastními silami nebo jiným subjektem, musí být takové zajištění přepravní kontroly předem písemně odsouhlaseno Objednatel. Dopravce je v takovém případě povinen zajistit řádné a prokazatelné vyškolení osob oprávněných k provádění přepravní kontroly z Tarifu PID a Smluvních přepravních podmínek PID ukončené zkouškou v rozsahu stanoveném Objednatel a odpovídající rozsahem zkoušky přepravního kontrolora DPP. Přírážky k jízdnému inkasované na základě přepravní kontroly provedené Dopravcem nebo jiným subjektem spadají do režimu dělby tržeb (výnosů z přepravní kontroly) podle Tarifní smlouvy a budou do ní zapracovány způsobem stanoveným Objednatel. V případě zajištění přepravní kontroly jiným subjektem nebo vlastními pověřenými pracovníky Dopravce je Dopravce povinen zajistit, že Objednatel bude mít smluvně zajištěná práva ke kontrole takto zajišťované přepravní kontroly (počet kontrol, termíny, Linky, počet cestujících bez platného jízdního dokladu). Přepravní kontrola musí být prováděna v souladu s právními předpisy a musí být založena na stejných principech jako jednotná přepravní kontrola PID – výše přírážek, postup a termíny stanovené pro zpětné doložení při zapomenutém jízdním dokladu musí být identické s podmínkami stanovenými ve Smluvních přepravních podmínkách PID (uvedených na www.pid.cz) a Tarifu PID.
5. Dopravce je povinen na viditelném místě ve vozidle umístit oznámení pro cestující o pověření DPP (toto pověření je uvedeno ve výňatku Smluvních přepravních podmínek PID vyvěšeném ve vozidlech PID), popřípadě jiného smluvního subjektu k provádění přepravní kontroly na jím provozovaných Linkách, při zahájení provozu vozidla toto oznámení kontrolovat a zjištěné skutečnosti denně potvrzovat do záznamů o provozu vozidla.

Článek XV

Tarifní podmínky

1. Tarif PID vyhlášují na svém území jednotliví objednatelé (HMP a SČK). Dopravce se zavazuje řídit se na svých licenčně provozovaných Linkách PID platným Tarifem PID, který je uveden v příloze č. 7 této Smlouvy a na www.pid.cz, kde jsou též archivovány všechny verze.
2. Tarif PID sestavuje ROPID ve spolupráci s IDSK, a to v souladu s cenovou regulací Ministerstva financí a regulacemi, k nimž jsou oprávněny kraje a HMP. Tarif PID obsahuje rovněž v příloze č. 5 místní tarify MHD platné v souběhu s Tarifem PID a Dopravce je povinen se těmito tarify řídit. Změny Tarifu PID nezakládají povinnost uzavření samostatného dodatku této Smlouvy, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude uzavřen z jiného titulu než zde uvedeného. O změnách Tarifu PID bude Objednatel Dopravce informovat zasláním příslušné změny písemně v elektronické podobě na kontaktní adresu/y Dopravce uvedené v příloze č. 21 této Smlouvy.
3. Dopravce se zavazuje na svých licenčně provozovaných Linkách PID uznávat za platné jízdní doklady jednotné jízdní doklady PID uvedené v Tarifu PID.
4. Tarif PID je sestaven v souladu s platným a pro příslušné období aktuálním Cenovým výměrem Ministerstva financí ČR a s příslušným a pro dané období aktuálním Metodickým pokynem Ministerstva dopravy ČR pro kompenzace zlevněného jízdného ve veřejné osobní dopravě. Dopravce není oprávněn žádat o kompenzace z důvodu poskytování slev dle platného a pro příslušné období aktuálního Cenového výměru Ministerstva financí ČR, s výjimkou slev ve výši 50 a 75 % stanovených v platném a pro příslušné období aktuálním Cenovém výměru Ministerstva financí ČR nebo slev aktuálně platných a návazných výměrech pro následující roky (jsou-li na Linkách provozovaných Dopravcem dle této Smlouvy uplatňovány). Kompenzace z poskytování slev z Tarifu PID (mimo slevy ve výši 50 a 75 % nebo slevy aktuálně platné a návazných výměrech pro následující roky) bude Dopravci uhrazena v rámci úhrady Kompenzace podle této Smlouvy. Pokud by došlo ke změně státem stanovených slev, bude k této skutečnosti adekvátně přihlédnuto při kalkulaci zálohy na Kompenzaci a bude řádně vyúčtováno.
5. Z důvodu kompenzace slev ve výši 50 a 75 % nebo slev aktuálně platných a návazných výměrech pro následující roky, (jsou-li na Linkách provozovaných Dopravcem dle této Smlouvy uplatňovány) stanovených státem uvedených v odstavci 4 tohoto článku uzavře Dopravce s Ministerstvem dopravy ČR smlouvu o kompenzaci slev z jízdného ve veřejné osobní dopravě, a to na celou dobu trvání této Smlouvy nebo každoročně, je-li to ze strany Ministerstva dopravy ČR pro kompenzace slev vyžadováno. Dopravce je povinen zaslat Objednateli scan uzavřené smlouvy, popř. smluv s Ministerstvem dopravy ČR dle předchozí věty nebo její ID v registru smluv dle Zákona o registru smluv, je-li tato smlouva uveřejněna. Postup a povinnosti dopravců při uplatňování kompenzace slev stanoví Metodický pokyn pro kompenzace slev z jízdného ve veřejné osobní dopravě vydaný Ministerstvem dopravy ČR a zveřejněný na jeho internetových stránkách. Za správnost podkladů poskytnutých Ministerstvu dopravy ČR pro účely uplatnění kompenzace slev z jízdného v Tarifu PID odpovídají Organizátoři dle své působnosti.
6. Výše úhrady kompenzace Dopravci od Ministerstva dopravy ČR bude vždy zahrnuta ve čtvrtletním i v celoročním závěrečném Finančním vyhodnocení/Finančním vyúčtování. Postup výpočtu dotace slev pro dopravce PID a její dokladování Ministerstvu dopravy je specifikován v Tarifní smlouvě.
7. Prodej jízdních dokladů na příměstských linkách je povinný. Autobusy Dopravce musí být vybaveny Objednatelům certifikovaným odbavovacím zařízením pro prodej jízdních dokladů. Povinné vybavení autobusů informačním a odbavovacím systémem je stanoveno v přílohách č. 10 Standardy kvality PID (vč. v ní uvedených dalších příloh) a platným Seznamem schváleného a certifikovaného vybavení odbavovacím a informačním systémem v autobusech

PID, který je uveden v příloze č. 11 této Smlouvy a na www.pid.cz, kde jsou též archivovány všechny verze. Dopravce písemně sdělí Objednateli objem vybraných tržeb na všech Objednateli registrovaných odbavovacích zařízeních ve vozidlech, na kterých byl v příslušném kalendářním měsíci uskutečňován prodej jízdních dokladů, a to za každé registrované odbavovací zařízení a zdaňovací období (kalendářní měsíc) vždy do 5. pracovního dne následujícího měsíce ve struktuře prodaných druhů jízdenek a v tržbách. Předkládá se v Objednatelém definované podobě. Přípustné je ruční, ale i automatizované vyplnění ze softwaru Dopravce, který je v systému PID používán, a Objednatel z něj čerpá data, nedohodnou-li se smluvní strany jinak. V případě poruchy odbavovacího zařízení nebo z jiného závažného důvodu, pro nějž nelze tržbu z některého mobilního prodejního zařízení vyčíst, požádá Dopravce Objednatele o stanovení lhůty k nahlášení tržby z porouchaného zařízení s tím, že je povinen doložit protokol o předání zařízení k vyčtení tržeb smluvnímu opravci. Tuto žádost Dopravce předloží v elektronické podobě s příslušným dokladem opravy nejpozději tři dny před termínem řádného nahlášení tržeb. Náhradní termín Objednatel stanoví do dvou pracovních dnů, je však povinen zohlednit přiměřeně termín opravy. V náhradním termínu stanoveném Objednatelém je Dopravce povinen tuto tržbu nahlásit, je-li to objektivně možné. Tržby z ostatních mobilních prodejních zařízení je Dopravce povinen i v tomto případě nahlásit ve stanoveném termínu. V případě, že dojde před Zahájením plnění nebo v průběhu plnění této Smlouvy ke změně vyčítání dat z koncových zařízení (např. prostřednictvím jiného pověřeného subjektu) Objednatel garantuje, že tento postup nebude komplikovanější a nebude vyžadovat další zaměstnance nad rámec stávajících. Pokud by byla nezbytná úprava software koncových zařízení, budou náklady součástí přímo nařízených úprav spojených s MOS a Dopravci budou uhrazeny jako ONS.

8. V případě změn většího charakteru ve struktuře tarifu (především změn se zásahem do struktury zón nebo změn procesů v odbavení) je Dopravce povinen takovou změnu bez zbytečného odkladu zajistit a Objednatel se zavazuje Dopravci uhradit skutečné účelně a hospodárně vynaložené náklady nezbytné pro její provedení. Pokud by byl v orgánech Objednatele schválen záměr změny odbavení, zadá Objednatel Dopravci parametry změny ve lhůtě ne kratší než 12 měsíců (pokud se smluvní strany nedohodnou jinak) stanovené pro úpravu odbavovacích zařízení a přidružených periférií. Požadované úpravy jako vyhrazené změna smlouvy mohou zahrnovat zejména, že u každých dveří poblíž nástupního prostoru bude třeba mít přípravu pro připojení bezkontaktního terminálu (IBIS, ethernet + napájení). Na Linkách s trasou výhradně mimo území hl. m. Prahy, nebo s jedinou zastávkou na území hl. m. Prahy, může dojít ke změně počtu označovačů (snížení až na jeden kus, umístěný pouze u předních dveří). Příprava pro připojení jak označovače, tak i bezkontaktního terminálu (IBIS, ethernet + napájení) bude specifikována Objednatelém u zbývajících dveří v případě aktivace těchto vyhrazených změn. U vozidel zajišťujících provoz na Linkách, kde by změna koncepce odbavování cestujících znamenala nástup cestujících všemi dveřmi, se předpokládá vybavení označovačem a přípravu pro připojení samoobslužného terminálu (IBIS, ethernet + napájení) u každých dveří vozidla určených pro cestující. Vzhledem k tomu, že Veřejné služby dle této Smlouvy budou plněny jako netto kontrakt (riziko výnosů je na straně Dopravce) je změna tarifu nebo koncepční změna tarifního odbavení vyhrazenou změnou Smlouvy, a je upravena v čl. VII odst. 6. V případě změny výnosů spojených se změnou koncepce tarifu PID nebo způsobu odbavování je Dopravce oprávněn požádat o změnu zálohy na Kompenzaci v souladu s čl. X odst. 3.
9. V případě, že by došlo v době trvání Smlouvy k zavedení SJT i pro další subsystémy veřejné dopravy, je Dopravce povinen uzavřít s Českou republikou – Ministerstvem dopravy, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 15 Praha 1, IČO: 660 03 008, DIČ: CZ66003008 na písemný pokyn Objednatele Smlouvu o přistoupení k systému jednotného tarifu (dále jen „**Přístupová smlouva**“). V době uzavření této Smlouvy není povinnost přistoupení dopravců provozujících veřejnou linkovou dopravu k SJT stanovena a nejsou známy podmínky takového přístupu. Pokud Dopravci vzniknou implementační náklady

stanovené v Přístupové smlouvě a nebudou-li mu uhrazeny ze strany státu, je Dopravce oprávněn prokazatelně doložené přístupové náklady uplatnit jako ONS. Podmínky uplatnění a kontroly jsou shodné jako pro další nákladové položky uvedené v této Smlouvě jako ONS.

10. Dopravce je povinen po zapojení do SJT tržby a případné kompenzace za úpravy výše jízdného SJT získané na základě Přístupové smlouvy vázané k poskytování Veřejných služeb dle této Smlouvy vykázat a dokladovat Objednateli. Výkazy budou probíhat na základě dálkového přístupu do SJT, bude-li provozovatelem SJT umožněn, nebo elektronickými kopiemi (skeny) faktur včetně všech jejich příloh nejpozději do 10. pracovního dne následujícího kalendářního měsíce za měsíc předcházející. Objednatel je oprávněn vyžadovat po Dopravci kopie faktur i při zřízení dálkového přístupu, na základě žádosti zaslané e-mailem kontaktní osobou odpovědnou za ekonomiku uvedenou v příloze č. 21 této Smlouvy. Objednatel je oprávněn o takové doložení požádat kdykoli, a to i za souhrnné období (např. čtvrtletí, rok). Dopravce je povinen takové žádosti vyhovět, tržby získané na základě Přístupové smlouvy vázané k VS dle této Smlouvy předat a dokladovat kopiemi faktur včetně všech jejich příloh Objednateli v termínu maximálně 2 pracovních dnů po jejich obdržení od správce SJT.
11. Objednatel je oprávněn kontrolovat plnění povinností Dopravce a pravdivost údajů poskytovaných Dopravcem dle odstavců 6, 7, 8 a 9 tohoto článku, zejména údaje o vybraných tržbách ve vozidlech a jejich evidenci a tržbách obdržných ze SJT (od doby účinnosti SJT pro Veřejné služby dle této Smlouvy).
12. Objednatel souhlasí, aby na Příměstských linkách PID provozovaných Dopravcem dle této Smlouvy platilo zaměstnanecké jízdné. Podmínky a okruh osob majících nárok na zaměstnanecké jízdné stanoví Objednatel po projednání s Dopravcem. Objednatel předpokládá poskytnutí zaměstnaneckého jízdného pro řidiče a dispečery Dopravce na Příměstských linkách PID na celém území HMP a SČK a na Linkách PID v pásmu P mimo vlaky a linku Airport Express. V průběhu trvání Smlouvy je Objednatel oprávněn podmínky a okruh osob majících nárok na zaměstnanecké jízdné upravit zejména s ohledem na finanční možnosti Objednatele.

Článek XVI

Dopravní prostředky – přechodná a zvláštní ujednání ke standardům kvality

1. Dopravce se zavazuje nasazovat na dopravní výkony dle této Smlouvy pouze EČV splňující všechny podmínky v kapitole 4.2 přílohy č. 10 - Standardy kvality PID včetně jejích příloh v platném znění, vyjma parametrů, na které bude vydána výjimka z důvodu technologických překážek v konstrukci vozidla dle ustanovení v čl. IX bod 5. Dopravce bude dále do doby pořízení a nasazení EČV zajišťovat provoz vozidly, která byla v seznamu vozidel nahlášených ROPID pro provoz v systému PID před 1. 12. 2024, bez dodatečných úprav za předpokladu, že během této doby nepřesáhnou hranici maximálního staří 15.
2. Dopravce je povinen pro EČV nebo nová vozidla klasických pohonů od Zahájení provozu a dále po celou dobu trvání této Smlouvy splňovat Manuál jednotného vzhledu vozidel, který je součástí přílohy č. 10 této Smlouvy. Pro vozidla, která bude dopravce provozovat do doby nasazení EČV, povinnost plnit Manuál jednotného vzhledu pro nová vozidla neplatí s výjimkou, že vyhrazená změna plnění VS vodíkovými autobusy nebo jinými EČV podle vyhrazené změny této Smlouvy určení Objednatele nebude realizována. V takovém případě dopravce nejpozději do 9 měsíců od tohoto rozhodnutí o nerealizaci vyhrazené změny uvede vozidla do souladu s Manuálem jednotného vzhledu pro nově pořízená vozidla. Náklady na uvedení vozidel do souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel a se Standardem kvality Dopravce zahrne v nezbytné míře do ONS a ve VFM-D nebudou uplatněny a zahrnuty při jeho sestavení k datu podpisu této.
3. Dopravce se zavazuje zajistit přiměřenou provozní zálohu pro případ/y výpadku/ů. Provozní záloha musí krýt požadovanou kapacitu nahrazovaného vozidla. V případě nahrazení provozní zálohy vozidlem s vyšší kapacitou nebo vozidlem rozměrnějšího typu Objednatel negarantuje

průjezdnost trasy a obsluhu zastávek Linky pro rozměrnější vozidla, než která Objednatel výslovně požaduje nebo ve svazku Linek uvádí jako volitelné. V případě nasazení rozměrnějšího vozidla, než je vyžadováno Objednatel, na sebe Dopravce bere plnou odpovědnost z hlediska průjezdnosti trasy a parametrů nástupních hran v zastávkách.

4. Dopravce je povinen zajistit provoz operativního dopravního výkonu požadovaného Objednatel v souladu s čl. III odst. 14 této Smlouvy vozidly v kvalitě stanovené v příloze č. 10 této Smlouvy.
5. Dopravce je povinen včas zajistit úpravy svých odbavovacích zařízení v návaznosti na změny Tarifu PID, popř. pokud je jednotný software odbavovacích zařízení zajišťován Objednatel, je Dopravce povinen umožnit instalaci tohoto jednotného softwaru do svých odbavovacích zařízení. Dopravce se zavazuje udržovat odbavovací zařízení v plně provozuschopném stavu a zajišťuje ev. pravidelný upgrade zařízení a servis předepsaný výrobcem.
6. V případě, že Objednatel požaduje pro svazek vozidlo se stanovenou kapacitou nebo stanoveného typu (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb, Kb+), je dovoleno – nebrání-li tomu parametry trasy Linky nebo jiné důležité důvody – použít vozidlo s vyšší kapacitou nebo vozidlo rozměrnějšího typu. Tato skutečnost však nebude Objednatel při posuzování plnění této Smlouvy nijak zohledněna. Objednatel však negarantuje průjezdnost trasy a obsluhu zastávek Linky pro rozměrnější vozidla, než která výslovně požaduje; v případě nasazení rozměrnějšího vozidla na sebe Dopravce bere plnou odpovědnost z hlediska průjezdnosti trasy a parametrů nástupních hran v zastávkách. V případě, že je u svazku uveden volitelný typ vozidla z více typů, Objednatel akceptuje vozidlo zajištěné Dopravcem z uvedených typů, pro které pro které jsou průjezdnost trasy a parametry nástupních hran v zastávkách zaručeny. V případě obnovy vozového parku v době trvání Smlouvy se postupuje podle tohoto odstavce obdobně.
7. Dopravce je povinen předat Objednateli Plán obnovy vozidel a tento udržovat aktuální. Ve výchozím Plánu obnovy vozidel budou uvažována vozidla s konvenčním pohonem; v případě obnovy EČV nebo jiné změny (a to i z vůle Dopravce) je Dopravce povinen Plán obnovy vozidel bez zbytečného odkladu aktualizovat a aktualizovanou verzi předat neprodleně Objednateli. Dopravce je povinen předat Objednateli aktuální Plán obnovy vozidel vždy do 31. 1. každého roku trvání Smlouvy počínaje datem 31. 1. 2026, a to i v případě, že předal Objednateli v průběhu roku Plán obnovy vozového parku související s projednávanou změnou dle čl. XVI odst. 8 této Smlouvy. Postup pro zavedení EČV včetně ekonomické aktivace a úhrady Kompenzace je upraven v čl. IX této Smlouvy.
8. Dopravce je povinen předat Objednateli aktuální Plán obnovy vozidel vždy do 31. 1. každého roku trvání Smlouvy počínaje datem 31.1.2026, a to i v případě, že předal Objednateli v průběhu roku Plán obnovy vozového parku související s projednávanou změnou dle odst. 8 tohoto článku.

Článek XVII

NEOBSAZENO

Článek XVIII

Odsouhlasení vozidel určených k plnění této Smlouvy Objednatel

1. Dopravce je povinen nejpozději ve lhůtách stanovených v odstavci 3 tohoto článku předat Objednateli kopie technických průkazů všech vozidel, která bude pro plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy provozovat. Objednatel provede autorizaci vozidel ve sjednaném termínu ve lhůtě 14 dnů od požádání Dopravcem nebo dle dohody s Dopravcem. Autorizace bude probíhat na území České republiky, obvykle v místě zázemí Dopravce nebo na vhodném jiném místě (např. vhodný autobusový terminál) po dohodě smluvních stran. V případě

poddodávky ve smyslu čl. III odst. 15 až 18 této Smlouvy Dopravce ve lhůtách stanovených v odst. 3 tohoto článku předá Objednateli kopii smlouvy s poddodavatelem, která obsahuje jako povinnou část technickou specifikaci poskytovaného vozidla/vozidel a odbavovacího systému. Poskytované vozidlo/vozidla musí být zkontrolováno z hlediska funkčnosti vybavení v souladu s ustanovením tohoto odstavce. Jedná-li se o vozidlo jiného dopravce PID, který má toto vozidlo v evidenci Objednatele, je Objednatel od kontroly tohoto vozidla oprávněn ustoupit.

2. Dopravce je povinen neprodleně informovat Objednatele o jakýchkoliv změnách ve složení vozového parku a jeho vybavení určeného pro plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy, zejména pak o všech skutečnostech, které by mohly mít vliv na plnění povinností podle této Smlouvy, a to zejména předáním kopie technického průkazu vozidla určeného k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy. Dopravce není oprávněn nasadit na dopravní výkony, jež jsou předmětem této Smlouvy, vozidlo, jehož využití k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy nebylo alespoň 14 kalendářních dnů předem oznámeno Objednateli postupem podle tohoto článku.
3. Nejpozději 1 měsíc před Zahájením provozu nebo 14 kalendářních dnů před uvedením vozidel do provozu v průběhu trvání této Smlouvy musí být dokončena kontrola splnění podmínek vybavenosti vozidel zejména z hlediska předepsaného odbavovacího a informačního systému a dalších požadavků dle této Smlouvy. Tato kontrola bude provedena Objednatelům ve spolupráci s Dopravcem formou komisionálního posouzení. V případě poddodávky ve smyslu čl. III odst. 15 až 18 této Smlouvy Dopravce ve lhůtách stanovených v tomto odstavci předá Objednateli kopii smlouvy s poddodavatelem, která obsahuje jako povinnou část technickou specifikaci poskytovaného vozidla/vozidel a odbavovacího systému. Poskytované vozidlo/vozidla musí být zkontrolováno z hlediska funkčnosti vybavení v souladu s ustanovením tohoto odstavce. Jedná-li se o vozidlo jiného dopravce PID, který má toto vozidlo v evidenci Objednatele, je Objednatel od kontroly tohoto vozidla oprávněn ustoupit.
4. V případě, že Objednatel po autorizaci vozidel Dopravce určených k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy oznámí do 5 pracovních dnů písemně Dopravci, že vozidlo oznámené Dopravcem podle tohoto článku nesplňuje kvalitativní požadavky na vozidla určená k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy, nelze takto oznámené vozidlo použít k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy. Pokud Objednatel rozhodne, že shledané závady na vozidle nejsou zásadního charakteru a nebrání provozu vozidla, může Dopravci přesto povolit nasazení vozidla, podmíněné odstraněním uvedených závad do určeného termínu, k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy.
5. Pokud Dopravce požádal Objednatele o autorizaci vozidel v souladu s touto Smlouvou a Objednatel z důvodů na své straně neprovedl autorizaci do 14 dnů od požádání, může Dopravce tato vozidla zařadit do provozu a dočasně i bez autorizace provozovat v rámci plnění této Smlouvy, až do sjednaného termínu autorizace.

Článek XIX

NEOBSAZENO

Článek XX

Kontrola plnění Smlouvy

1. Objednatel je oprávněn k provádění kontroly plnění této Smlouvy Dopravcem. Kontroly podle tohoto článku provádí Objednatel prostřednictvím vlastních zaměstnanců, prostřednictvím zaměstnanců Krajského úřadu SČK, nebo prostřednictvím specializované právnické či fyzické osoby, kterou k provádění kontrol v definovaném rozsahu Objednatel písemně pověřil. Kontrolní zaměstnanec Objednatele nebo specializovaná právnická nebo fyzická osoby

písemně pověřená Objednatel k výkonu kontroly (dále jen „**oprávněná osoba**“) jsou k provádění kontroly vybaveni k tomu vystavenými doklady. Objednatel pověřená externí osoba se navíc prokazuje písemným pověřením od Objednatel. Postihy za zjištěné závady a porušení jednotlivých závazků Dopravce podle této Smlouvy uděluje Objednatel. Postihy za zjištěné závady jsou uvedeny v příloze č. 12 této Smlouvy (Sazebník postihů) a v čl. XXIV této Smlouvy.

2. Kontrola plnění ustanovení Smlouvy a jejích příloh z hlediska kvality služby a provozu (provozní kontrola) je prováděna oprávněnými osobami vybavenými kontrolním průkazem, jehož vzor je uveden v příloze č. 13 této Smlouvy. Kontrolní průkaz při provádění kontroly nahrazuje platný jízdní doklad PID. Tyto oprávněné osoby provádějí zejména, nikoli však výlučně, kontroly plnění povinností provozních zaměstnanců Dopravce, kontroly pravidelnosti PID, odbavování cestujících, ověřování správné funkcionality odbavovacího a informačního systému, mohou nahlížet do Vozových jízdních řádů autobusů a provádět zápisy o zjištěných skutečnostech do záznamů o provozu vozidla. Provozní kontrola může být spojena s kontrolou standardů kvality v režimu fiktivního zákazníka nebo s přepravní kontrolou cestujících pověřenou osobou.
3. Dopravce je povinen umožnit Objednateli kontrolu plnění všech svých povinností dle této Smlouvy včetně skutečnosti, zda Dopravce splňuje veškeré zákonné požadavky pro provozování veřejné dopravy v režimu Veřejné služby. Kontrolní činnosti Objednatel mimo provozní kontrolu uvedenou v odstavci 2 tohoto článku budou prováděny oprávněnou osobou ve spolupráci s příslušným odborným útvarem nebo zaměstnanci/zaměstnancem Dopravce. Při kontrolách je Dopravce povinen poskytnout oprávněným osobám veškerou požadovanou součinnost, zejména jim poskytnout veškeré vyžádané dokumenty relevantní pro plnění této Smlouvy včetně výročních zpráv, účetních závěrek a jiných účetních dokladů, umožnit kontrolu tržeb v backoffice Dopravce, zpřístupnit jim objekty a dopravní prostředky používané k plnění této Smlouvy a zajistit přítomnost vedoucích zaměstnanců či členů orgánů Dopravce na jednáních, která budou v rámci kontroly požadována.
4. Objednatel je povinen provádět kontroly způsobem, který nebude nad nezbytnou míru zatěžovat běžný provoz Dopravce. Součinnost požadovaná po pověření zaměstnanci Dopravce nesmí být v rozporu s pravidly pro bezpečné provozování veřejné linkové dopravy. Objednatel při provádění kontroly dbá na to, aby výkon kontroly pokud možno nezpůsobil zpoždění autobusu a nebránil plnění pracovních povinností zaměstnanců Dopravce. O způsobu provedení kontroly však rozhoduje oprávněná osoba, a pokud vlivem součinnosti vyžádané ze strany oprávněné osoby dojde ke zpoždění autobusu nebo porušení jiných povinností Dopravce dle této Smlouvy, Objednatel není oprávněn na Dopravci uplatnit za takové porušení povinnosti smluvní pokutu. V případě provozní kontroly na spoji, který lze vzhledem k frekvenci zastávek charakterizovat jako rychlíkový (tj. některé zastávky spoj v souladu s jízdním řádem projíždí), je řidič povinen po dokončení kontroly umožnit oprávněné osobě na její žádost výstup na kterékoliv zastávce ostatních Linek po trase spoje, a to i v zastávce, kterou má daný spoj projíždět.
5. Objednatel z provedené kontroly sestaví služební hlášení obsahující všechny zjištěné závady či porušení povinností Dopravce, s uvedením data, času a místa kontroly a vyčíslením případného postihu dle této Smlouvy a její přílohy č. 12. Toto služební hlášení Objednatel zašle Dopravci v elektronické podobě do 3 pracovních dnů. V případě společné provozní kontroly s přepravní kontrolou cestujících Objednatel vedle služebního hlášení Dopravci zašle také hlášení o provedené přepravní kontrole obsahující výsledek kontroly jízdních dokladů cestujících. Dále je Dopravce průběžně (zpravidla 1x týdně) souhrnně informován o výsledcích měření standardů kvality v příslušném uplynulém období ve formě elektronicky rozesílané tabulky plnění vybraných ukazatelů.
6. Dopravce je povinen zjištěné závady prošetřit a zajistit bez prodlení nápravu. Závěry šetření a způsob nápravy Dopravce sdělí odesílateli služebního hlášení v elektronické podobě případně

na vyžádání Objednatele doplněné fotodokumentací do 30 kalendářních dnů ode dne, kdy bylo služební hlášení Dopravci doručeno.

7. Dopravce je oprávněn vznést proti obsahu služebního hlášení dle odstavce 5 tohoto článku námitky, které musí být zdůvodněny, případně doplněny o vyjádření zúčastněného řidiče nebo jiného zaměstnance, týká-li se závada jeho výkonu. Námitky mohou být vzneseny nejpozději do 30 dnů ode dne zaslání služebního hlášení; k opožděně podaným námitkám Objednatel nepřihlíží. Námitky Objednatel posoudí a nejpozději do 30 dnů po jejich obdržení zašle Dopravci stanovisko. V rámci posuzování námitek může Objednatel přistoupit k i osobnímu jednání odpovědných osob Dopravce a Objednatele nebo konfrontaci zúčastněné oprávněné osoby vykonávající kontrolu a řidiče za přítomnosti vedoucích pracovníků obou stran. Nejsou-li námitky podle tohoto odstavce ve stanovené lhůtě vzneseny, platí, že služební hlášení je věcně správné a Dopravce s jeho obsahem souhlasí.
8. Oprávněné osoby provádějící přepravní průzkum ve vozidlech Dopravce se prokazují způsobem uvedeným v čl. XIII odst. 13. Tyto předepsané doklady nahrazují v době výkonu přepravního průzkumu jízdní doklad PID. Tyto osoby mohou za přítomnosti řidiče setrvávat v dopravních prostředcích Dopravce i v manipulačním prostoru konečné zastávky.
9. Dopravce je srozuměn s právem Objednatele vykonávat v souladu s postupem upraveným zákonem č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů, finanční kontrolu skutečností rozhodných pro hospodaření s veřejnými prostředky zejména při vynakládání veřejných výdajů včetně veřejné finanční podpory (Kompenzace) u Dopravce, jako kontrolované osoby.

Článek XXI Nakládání s údaji

1. Objednatel je povinen v rozsahu dle příslušných právních předpisů chránit obchodní tajemství Dopravce (dále jen „**Obchodní tajemství**“). Za Obchodní tajemství ve smyslu této Smlouvy se považují výlučně skutečnosti, které kumulativně splňují následující podmínky:
 - i) naplňují definici obchodního tajemství podle ustanovení § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů;
 - ii) Objednatel se o nich dozvěděl od Dopravce v souvislosti s plněním této Smlouvy;
 - iii) Dopravce tyto skutečnosti Objednateli výslovně označil a zdůvodnil jako obchodní tajemství.
2. Dopravce je povinen na vyžádání Objednatele poskytnout informace nezbytné pro uzavření smluv o veřejných službách, přičemž Objednatel zajistí legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Příslušné orgány všem zúčastněným stranám poskytnou příslušné informace k přípravě nabídky v rámci nabídkového či zadávacího řízení či přímého zadání, přičemž zajistí legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Tyto informace zahrnují údaje o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která bude předmětem nabídkového řízení, a podrobnosti o specifikacích infrastruktury, jež jsou důležité pro provoz požadovaných vozidel, aby zúčastněné strany mohly na základě dobré informovanosti vypracovat obchodní plány. Na zpracování takových informací musí Objednatel Dopravci poskytnout přiměřenou lhůtu, která nebude kratší než 2 měsíce. V případě, že informace budou požadovány za několik let najednou nebo celé období trvání Smlouvy, je Objednatel povinen lhůtu pro jejich zpracování přiměřeně prodloužit. Informace dle tohoto odstavce je Objednatel oprávněn vyžadovat i průběžně s frekvencí 12 měsíců, vždy po skončení kalendářního roku. Požadované údaje dle tohoto odstavce je Dopravce povinen Objednateli předat v elektronické podobě ve formátu xlsx (nebo jiném srovnatelném strojově čitelném formátu). Poskytnutí informací zúčastněným stranám podle

věty druhé tohoto odstavce je plněním zákonné povinnosti Objednatele a nepředstavuje porušení jeho povinnosti chránit Obchodní tajemství.

3. Dopravce je seznámen se skutečností, že
 - i) tato Smlouva podléhá povinnému uveřejnění v registru smluv podle Zákona o registru smluv;
 - ii) Objednatel je mimo jiné povinen poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů, a poskytovat informace kontrolním orgánům a dalším orgánům veřejné moci v souladu s příslušnými právními předpisy.

Poskytnutí jakýchkoliv informací o Dopravci, včetně Obchodního tajemství, v rozsahu vyplývajícím ze Zákona o registru smluv anebo k němuž je Objednatel povinen podle příslušných právních předpisů, je plněním zákonné povinnosti Objednatele a nepředstavuje porušení jeho povinnosti chránit Obchodní tajemství.

4. Dopravce výslovně souhlasí s poskytnutím informací tvořících Obchodní tajemství Organizátorovi ROPID, tj. Dopravce výslovně souhlasí s tím, aby mezi sebou objednatel SČK prostřednictvím Organizátora IDSK a Organizátor ROPID sdíleli rovněž informace, které mají ovahu Obchodního tajemství. Sdílení systémových informací mezi organizátory je potřebné z důvodu zajištění systému PID. Povinnost Objednatelů chránit Obchodní tajemství vůči třetím osobám tím není dotčena.

Článek XXII

Ukončení Smlouvy

1. Tato Smlouva končí:
 - a) uplynutím doby stanovené v čl. IV odst. 1, popřípadě prodloužené v souladu s čl. IV odst. 1 ve spojení s čl. IX odst. 9 této Smlouvy,
 - b) písemnou dohodou obou smluvních stran,
 - c) uplynutím výpovědní doby v případě podání výpovědi, nebo
 - d) odstoupením od této Smlouvy Objednatelem dle odstavce 5 tohoto článku.
2. Smluvní strany jsou oprávněny tuto Smlouvu vypovědět, a to z důvodů uvedených v odstavci 3 nebo 4 tohoto článku. Výpověď Smlouvy musí být realizována písemnou formou a její účinky mohou nastat za 12 měsíců od doručení výpovědi druhé smluvní straně. Výpověď se považuje za doručenou i v případě, že příslušná smluvní strana odmítne písemnou výpověď převzít, a to dnem tohoto odmítnutí.
3. Objednatel je oprávněn tuto Smlouvu vypovědět z následujících důvodů:
 - a) v případě přerušení poskytování Veřejných služeb podle této Smlouvy ze zavinění Dopravce alespoň po dobu 3 (tří) po sobě následujících provozních dnů; Dopravce není odpovědný za přerušení poskytování dopravní obslužnosti podle této Smlouvy, je-li způsobeno (i) v důsledku vyšší moci, přičemž za vyšší moc se pro tyto účely považují zejména živelné události, požár, exploze a stávka zaměstnanců vyhlášená odborovými organizacemi působícími u Dopravce, pokud Dopravce, byl-li s dostatečným předstihem o stávce informován, ve spolupráci s Objednatelem přijal opatření k minimalizaci dopadu takové stávky v souladu s čl. VI odst. 2 této Smlouvy a/nebo (ii) v důsledku novosti a nedostatečné zavedenosti vodíkových autobusů ve smyslu čl. VI odst. 4 této Smlouvy;
 - b) v případě, že Dopravce nepožádá bez zbytečného odkladu a ani v dodatečně přiměřené lhůtě stanovené Objednatelem o vydání licence nebo schválení jízdního řádu Linky v souladu se závazným jízdním řádem, který mu byl oznámen Objednatelem postupem podle čl. III této Smlouvy;

- c) v případě, že v období kalendářního čtvrtletí nebyly alespoň na 75 % spojů nasazeny autobusy, které splňují požadavky na kvalitu vozidlového parku Dopravce stanoveného touto Smlouvou, ledaže Dopravce není odpovědný za porušení Smlouvy ve smyslu čl. VI odst. 4 této Smlouvy;
 - d) v případě neuzavření některé ze smluv nezbytných pro fungování systému PID uvedených v čl. XI odst. 3, 4, 5 nebo 6 anebo nezajištění využívání zastávkových zařízení podle čl. XI odst. 7 z důvodů na straně Dopravce, a to po uplynutí dodatečně stanovené lhůty pro uzavření smlouvy nebo zajištění potřebného právního titulu v délce alespoň 30 dnů;
 - e) v případě, že souhrnná výše smluvních sankcí uplatněných Objednatelem v souladu s touto Smlouvou v průběhu posledních 12 po sobě jdoucích měsíců převyší 10 % hodnoty zakázky za posledních 12 po sobě jdoucích měsíců; hodnotou zakázky pro účely tohoto ustanovení se rozumí součet skutečné výše Kompenzace a tržeb Dopravce pro poslední kalendářní rok podle ročního vyhodnocení Objednatelem;
 - f) v případě opakovaného odmítnutí kontroly Objednatele podle čl. XV odst. 7, 8, 9 a 10 této Smlouvy, vztahujícího se ke kontrole tržeb z jízdného, dotací slev a SJT, ze strany Dopravce; pro účely tohoto ustanovení se stanoví, že za opakované odmítnutí kontroly se považují 3 případy odmítnutí za období trvání Smlouvy;
 - g) v případě, že Dopravce poruší závažným způsobem povinnosti stanovené Tarifní smlouvou, zejména pokud nepřizná tržby realizované na dopravních výkonech (má-li Dopravce povinnost na Linkách prodávat jízdenky), které jsou VS podle této Smlouvy, nebo bude Objednatelem zjištěno použití odbavovacího zařízení nenahlášeného Dopravcem Objednateli postupem podle Tarifní smlouvy, jejíž principy jsou uvedeny v příloze č. 8 této Smlouvy;
 - h) v případě, že ani ke dni 31. 12. 2026 nebudou splněny podmínky dle čl. IX odst. 3 této Smlouvy pro aktivaci vyhrazené změny; pro výpověď danou podle tohoto písmene přitom platí následující speciální ujednání:
 - i. výpověď lze dát jenom v případě, že ani v okamžiku odeslání výpovědi nejsou splněny podmínky dle čl. IX odst. 3 této Smlouvy pro aktivaci vyhrazené změny;
 - ii. odchylně od odstavce 2 tohoto článku se sjednává, že výpovědní doba činí 3 (tři) měsíce;
 - iii. pokud ještě před uplynutím výpovědní doby dojde ke splnění podmínek dle čl. IX odst. 3 této Smlouvy pro aktivaci vyhrazené změny a Dopravce požádá Objednatele o odvolání výpovědi, platí, že výpověď je neúčinná a smluvní strany budou pokračovat v plnění Smlouvy a budou v souladu s čl. IX této Smlouvy realizovat vyhrazenou změnu spočívající v aktivaci opce na pořízení/nasazení vozíkových autobusů a s tím spojených úprav Doby plnění a ekonomických aspektů Smlouvy;
 - iv. možnost výpovědi podle písm. a) až g) tohoto odstavce není nijak dotčena.
4. Dopravce je oprávněn tuto Smlouvu vypovědět, je-li Objednatel v prodlení s hrazením jakéhokoliv peněžitého závazku delším než 30 dnů v případě, že tento peněžitý závazek nebyl uhrazen ani přes písemnou výzvu v náhradní lhůtě 30 dnů ode dne doručení výzvy.
5. Objednatel je oprávněn od Smlouvy odstoupit též v případě, že Dopravce ztratí oprávnění k provozování veřejné linkové autobusové dopravy (koncese, licence) podle zvláštního právního předpisu (zákon o silniční dopravě). Odstoupení od Smlouvy musí být učiněno písemnou formou a jeho účinky nastávají dnem doručení odstoupení Dopravci. Odstoupení se považuje za doručené i v případě, že Dopravce odmítne písemné odstoupení převzít, a to dnem

tohoto odmítnutí. Zákonné důvody pro odstoupení od Smlouvy nejsou tímto odstavcem dotčeny.

6. Výpovědi Smlouvy ani odstoupením od Smlouvy nezaniká právo na smluvní pokutu, byly-li podmínky pro její uplatnění naplněny již před ukončením Smlouvy.
7. Veškerá nevypořádaná práva a povinnosti vyplývající z této Smlouvy Objednateli nebo Dopravci ke dni ukončení Smlouvy jsou Objednatel a Dopravce povinni vypořádat obdobně podle příslušných ustanovení této Smlouvy bez zbytečného odkladu.
8. Bude-li tato Smlouva z důvodů kvalifikovaného porušení povinností Objednatele předčasně ukončena důvodnou výpovědí danou Dopravcem podle odstavce 4, zavazuje se Objednatel nahradit Dopravci veškeré vícenáklady (včetně případných sankcí, náhrad škod, odvodů za porušení rozpočtové kázně apod.) týkající se EČV (vodíkových autobusů) vzniklé v souvislosti s předčasným ukončením této Smlouvy. Náklady, které bude Objednatel povinen Dopravci v takovémto případě nahradit, zahrnují zejména další náklady v souvislosti s úvěrovým financováním, náklady v souvislosti s příslušnou specifickou infrastrukturou pro EČV (zejména ve vztahu k dodavateli vodíku ČEZ, a. s.) anebo náklady v souvislosti s případným odvodem za porušení rozpočtové kázně nebo jinou korekcí dotace uloženou v důsledku předčasného ukončení Smlouvy; náhrada nákladů, k níž bude Objednatel podle tohoto odstavce povinen, se ponižuje o výnosy, kterých Dopravce dosáhne po ukončení této Smlouvy prostřednictvím dotčených EČV nebo s jejich využitím (např. v případě jejich prodeje, nájmu anebo jiného hospodářského využití).
9. Pro vyloučení pochybností smluvní strany konstatují, že v případě oprávněného předčasného ukončení této Smlouvy Objednatelem z důvodů ležících na straně Dopravce žádná náhrada Dopravci nenáleží. Za oprávněné předčasné ukončení této Smlouvy Objednatelem z důvodů ležících na straně Dopravce se vždy považuje též ukončení Smlouvy výpovědí důvodně danou podle odstavce 3 písm. h) tohoto článku.

Článek XXIII Úrok z prodlení

1. V případě, že Objednatel plní opožděně finanční závazky vůči Dopravci vyplývající z této Smlouvy, je Objednatel povinen zaplatit Dopravci úrok z prodlení dle platných právních předpisů.
2. V případě, že Dopravce plní opožděně finanční závazky vůči Objednateli vyplývající z této Smlouvy, je Dopravce povinen zaplatit Objednateli úrok z prodlení dle platných právních předpisů ze zadržených finančních prostředků.

Článek XXIV Smluvní pokuty

1. V případě nedodržení níže uvedených závazků sjednaných touto Smlouvou ze strany Dopravce a za předpokladu, že Dopravce nesplnil povinnost ani v náhradní lhůtě stanovené Objednatelem, má Objednatel proti Dopravci právo na zaplacení smluvní pokuty:
 - a) ve výši 5 000 Kč
 - za nepředložení požadovaných údajů dohodnutých v této Smlouvě v elektronické podobě ve stanovených termínech, a to za každý jednotlivý případ, nejedná-li se o některý z případů výslovně uvedených v příloze č. 12 této Smlouvy,
 - za nepředložení výkazů Dopravcem dohodnutých v této Smlouvě ve stanovených termínech, a to za každý nepředložený výkaz;

- za nepředložení Plánu obnovy vozidel ve stanovených termínech dle čl. XVI odst. 8 a 9 této Smlouvy, a to ani po uplynutí 30denní dodatečné lhůty stanované Objednatelem
 - b) ve výši 50 000 Kč
 - za nepředložení požadovaných podkladů čtvrtletního finančního vyhodnocení dle této Smlouvy ve stanovených termínech,
 - za opakované porušení povinností dle písm. a) tohoto odstavce;
 - c) ve výši 100 000 Kč
 - za nepředložení požadovaných podkladů ročního finančního vyúčtování dle této Smlouvy,
 - za nepředložení požadovaných podkladů finančního vyúčtování při ukončení Smlouvy dle této Smlouvy,
 - za nevedení evidence závazku Veřejné služby v souladu s touto Smlouvou v účetnictví odděleně.
2. V případě, že Dopravce neuzavře předepsané Systémové smlouvy nutné k fungování systému uvedené v čl. XI odst. 3, 4, 5, 6 a 7 této Smlouvy, případně neudrhuje je v platnosti po celou dobu trvání této Smlouvy, resp. jejich platnost neobnoví, (dále jen „**neuzavření smlouvy**“) má Objednatel proti Dopravci právo na zaplacení smluvní pokuty v této výši:
- a) v případě neuzavření smlouvy dle čl. XI odst. 3 této Smlouvy ze strany Dopravce do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 1,00 Kč/Linkový km za období od začátku účinnosti této Smlouvy do dne podpisu smlouvy dle čl. XI odst. 3 této Smlouvy; uhrazením sankce nezaniká povinnost doplatit úhradu za služby PID za celé období platnosti této Smlouvy;
 - b) v případě neuzavření smlouvy dle čl. XI odst. 4 této Smlouvy ze strany Dopravce do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta výši měsíčního předpokladu tržeb ve všech pásmech PID na Lince nebo svazku Linek, které jsou předmětem závazku Veřejné služby dle této Smlouvy a vstupují do dělby tržeb zajištěných Tarifní smlouvou, počínaje měsícem, v němž uplyne lhůta 30 dnů stanovená k uzavření smlouvy; výpočet výše smluvní pokuty se provede dle přílohy č. 5 této Smlouvy jako dvanáctina z položky předpokládané tržby (bez DPH) pro příslušná tarifní pásma; dojde-li, nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Tarifní smlouvy skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuloží;
 - c) v případě neuzavření smlouvy dle čl. XI odst. 5 této Smlouvy ze strany Dopravce do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 5 000 Kč za každý měsíc; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu smlouvy o pověření a vzájemných vztazích při provádění jednotné přepravní kontroly v PID skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuloží;
 - d) v případě neuzavření smlouvy dle čl. XI odst. 6 této Smlouvy ze strany Dopravce do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 10 000 Kč za každý měsíc; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Smlouvy MOS skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuloží;
 - e) v případě neuzavření smluv dle čl. XI odst. 7 této Smlouvy ze strany Dopravce do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smluv činí smluvní pokuta 10 000 Kč za každý měsíc a každou smlouvu; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Smluv o využívání zastávkových zařízení skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuloží.

3. V případě, že Dopravce odmítne nebo neumožní kontrolu závazkových vztahů dle této Smlouvy v souladu s čl. XV odst. 7, 8, 9 a 10 této Smlouvy, činí smluvní pokuta 10 000 Kč v případě 1. odmítnutí a 100 000 Kč v případě každého dalšího opakovaného odmítnutí. Uhrazením smluvní pokuty Objednateli nezaniká právo výpovědi této Smlouvy dle čl. XXII odst. 3 písm. f) a g) této Smlouvy.
4. V případě odmítnutí kontroly dle čl. III odst. 10 a 11 této Smlouvy zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 50 000 Kč a v případě každého opakovaného odmítnutí smluvní pokutu ve výši 250 000 Kč.
5. V případě nenahlášení tržeb ani v termínu dodatečně stanoveném Objednatelem postupem podle čl. XV odst. 7 této Smlouvy zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 10 Kč/Linkový km ujetý na Lince nebo svazku Linek, které jsou předmětem závazku Veřejné služby dle této Smlouvy za měsíc, kdy Dopravce tržby nenahlásil. Tato sankce se nepoužije, byla-li Dopravci udělena za stejné období na základě Tarifní smlouvy.
6. V případě odmítnutí kontroly (komisionálního posouzení) vybavení vozidla odbavovacím a informačním systémem dle článku XX odst. 1 nebo 2 této Smlouvy zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 50 000 Kč za odmítnutí kontroly za každé odmítnuté vozidlo.
7. V případě, že Dopravce nepožádá bez zbytečného odkladu o vydání licence nebo schválení závazného jízdního řádu Linky nebo jeho změny, který byl projednán a doručen v souladu s čl. III této Smlouvy Objednatelem, a nerespektuje-li schválenou změnu jízdních řádů, činí smluvní pokuta 300 000 Kč.
8. V případě nedodržení závazného rozsahu jednotného barevného nátěru PID dle článku XVI odst. 3 této Smlouvy je Dopravce povinen uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši 20 000 Kč za každé i započaté kalendářní čtvrtletí, v němž nedodržel závazný jednotný nátěr PID dle článku XVI odst. 3 této Smlouvy u více než 5 % vozidel. Vozidla zavedená do provozu v souladu s článkem XVI odst. 3 se do povinného rozsahu jednotného barevného nátěru PID zahrnou až po uplynutí lhůty k úpravě jejich vzhledu v souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel.
9. V případě, že bude i veřejná linková autobusová doprava součástí SJT a Dopravce nenahlásí tržby ze SJT v souladu s čl. XV odst. 10 této Smlouvy, je povinen zaplatit pokutu ve výši 5 000 Kč při opakovaném porušení této povinnosti v daném roce 20 000 Kč.
10. V případě porušení této Smlouvy v ostatních případech, kde není touto Smlouvou stanovena jiná výše smluvní pokuty, činí smluvní pokuta 2 000 Kč za každý případ.
11. Kromě smluvních pokut výslovně uvedených v odstavcích 1 až 11 tohoto článku se Dopravce zavazuje za každé porušení svých povinností hradit též smluvní pokuty uplatňované Objednatelem v souladu s přílohou č. 12 této Smlouvy – Sazebník postihů a přílohou č. 22 této Smlouvy (Harmonogram Předrealizačního období – struktura a mílníky vč. smluvních pokut). Dopravce bere na vědomí, že pro využití dobrodinní toleranční lhůty a neuplatnění postihu v souladu s poznámkou „z“ uvedenou v Sazebníku postihů (příloha č. 12 této Smlouvy) musí veškeré relevantní závady na vybavení vozidla oznamovat Objednateli ve stanovené lhůtě a stanoveným způsobem. Tím není dotčen čl. VI odst. 4 této Smlouvy. Smluvní pokuty stanovené v příloze č. 12 této Smlouvy za zpožděné/neodjeté spoje se po dobu 4 měsíců od Zahájení provozu zvyšují na 1,5násobek výše smluvní pokuty uvedené v Sazebníku postihů (příloha č. 12 této Smlouvy).
12. Objednatel je oprávněn změnit přílohu č. 12 této Smlouvy, a to zejména v souvislosti se změnou aspoň některé z příloh č. 10, 10a, nebo 10b této Smlouvy a nad rámec této změny také v souvislosti s inflací. Pokud nedojde ze strany Objednatele ke změně sazebníku postihů z důvodu inflace každoročně, je Objednatel oprávněn tyto sazby zvýšit i kumulovaně. V případě zvýšení sazeb meziročně je Objednatel oprávněn připočítat k inflaci přírážku nejvýše 1 % nad inflační nárůst, a v případě uplatnění kumulované inflace za dva a více let přírážku ke kumulované inflaci 1 % za každý rok, kdy Objednatel nevyužil práva na zvýšení sazeb postihů

uvedených v příloze č. 12 této Smlouvy. Zaokrouhlení nově vypočtené sazby bude provedeno na celé desetikoruny dle matematických pravidel pro zaokrouhlování.

Článek XXV

Společná ustanovení ke smluvním pokutám

1. Objednatel je povinen Dopravce písemně vyrozumět o zjištění, které zakládá právo na uplatnění smluvní pokuty ze strany Objednatele, nejpozději do 60 dnů od okamžiku, kdy skutečnost zakládající právo Objednatele uplatnit smluvní pokutu nastala nebo se o této skutečnosti Objednatel dozvěděl, podle toho, která skutečnost nastala později. Vyrozumění o porušení povinnosti Dopravce dle této Smlouvy musí vždy obsahovat popis a časové určení události, která v souladu s uzavřenou Smlouvou zakládá právo Objednatele uplatnit smluvní pokutu. Dopravce je povinen se písemně vyjádřit k tomuto vyrozumění ve lhůtě do 15 dnů, nedohodnou-li se smluvní strany jinak. Na základě vyjádření Dopravce rozhodne Objednatel o uplatnění smluvní pokuty a její výši.
2. Smluvní pokuty, které se vztahují k vyhodnocování Standardů kvality PID, a k porušení smluv zajišťujících systémové vztahy v PID, řeší a vyhodnocuje Objednatel a uložené sankce se pro daný případ rozdělí podle vzájemného poměru dopravních výkonů ujetých Dopravcem pro Objednatele podle této Smlouvy pro příslušný kalendářní měsíc, v němž byla smluvní pokuta uložena a SČK.
3. Ve všech případech platí, že úhradou smluvní pokuty není dotčeno právo na náhradu škody způsobené porušením povinnosti, na kterou se smluvní pokuta vztahuje.
4. Smluvní pokuta je splatná do 30 dnů po doručení oznámení o uložení smluvní pokuty Objednatelům Dopravci, a to na účet Objednatele uvedený v záhlaví této Smlouvy. V případě, že se Objednatel rozhodne pro započtení smluvní pokuty nebo její části proti zálohám na Kompenzaci dle odstavce 5 tohoto článku, neplatí lhůta splatnosti uvedená v první větě tohoto odstavce.
5. Objednatel si v souladu s ustanoveními čl. XXIV a XXV této Smlouvy vyhrazuje právo na určení způsobu úhrady smluvní pokuty. Tento způsob úhrady je Objednatel Dopravci povinen oznámit společně s uložením pokuty. Objednatel je též oprávněn smluvní pokutu nebo její část započíst proti zálohám na Kompenzaci vypláceným Dopravci.

Článek XXVI

Závěrečná ujednání

1. V případě rozporu mezi ustanoveními obsaženými přímo v této Smlouvě a jejími přílohami má přednost ustanovení této Smlouvy. Právní vztahy touto Smlouvou neupravené se řídí příslušnými právními předpisy, zejména zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, nařízením o veřejných službách a ZVS.
2. Pokud některé z ustanovení této Smlouvy nebo jeho část bude soudem prohlášeno za neplatné, nulitní, nedovolené nebo nevymahatelné, zůstávají ostatní ustanovení této Smlouvy nedotčena, tedy není tím dotčena platnost a účinnost této Smlouvy jako celku. V takovémto případě se smluvní strany zavazují pozměnit tuto Smlouvu tak, aby neplatné, nulitní, nedovolené nebo nevymahatelné ustanovení bylo nahrazeno ustanovením z hlediska účelu Smlouvy co nejbližším, avšak platným a účinným.
3. Dojde-li ke změně nařízení o veřejných službách, zákona o silniční dopravě, ZVS nebo k jiné změně právních předpisů či k vydání nových právních předpisů, jsou smluvní strany povinny neprodleně upravit svá práva a povinnosti v této Smlouvě písemným dodatkem ke Smlouvě, aby tato byla i nadále v souladu s právními předpisy; taková změna však nesmí být v rozporu s právními předpisy v oblasti veřejného zadávání.

4. Nevyplývá-li ze Smlouvy něco jiného, smluvní strany plně odpovídají za své závazky vyplývající z této Smlouvy.
5. Smluvní strany se dohodly, že vzájemná komunikace bude vedena elektronickou poštou (e-mail, datová schránka), pokud v jednotlivých ustanoveních není výslovně uvedeno jinak nebo jiným dohodnutým způsobem. Kontakty smluvních stran jsou uvedeny v příloze č. 21 této Smlouvy.
6. O změnách adres a kontaktů uvedených v příloze č. 21 této Smlouvy jsou smluvní strany povinny se neprodleně písemně informovat, jinak nesou odpovědnost za případné škody vzniklé nedodržením této povinnosti. Smluvní strany se dohodly, že změny uskutečněné dle předchozí věty nezakládají povinnost pro sestavení samostatného dodatku ke Smlouvě, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude uzavřen z jiného titulu než zde uvedeného.
7. V souladu s § 23 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, Objednatel potvrzuje, že uzavření této Smlouvy schválilo Zastupitelstvo SČK usnesením č. 012-28/2023/ZK ze dne 30.10.2023.
8. NEOBSAZENO.
9. Nestanoví-li tato Smlouva pro určité případy jinak, veškerá oznámení, informace a jiná sdělení podaná ve věcech této Smlouvy se považují za doručená dnem, kdy je adresát osobně převezme, popř. dnem, kdy je adresát převezme na své poštovní adrese, popř. dnem, kdy je datová zpráva doručena adresátovi podle zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, nebo dnem prokazatelného odeslání na elektronickou adresu smluvní strany (e-mail).
10. Veškeré změny a doplňky této Smlouvy lze činit pouze po dohodě smluvních stran formou číslovaných písemných dodatků, které se po podpisu poslední smluvní stranou stanou nedílnou součástí Smlouvy; v jiné formě změny a doplňky této Smlouvy činit nelze.
11. Smlouva je vyhotovena v elektronicky podepsaném originálu.
12. Dopravce zajistí předání elektronicky podepsaného originálu bance (obchodní jméno banky.....).
13. Tato smlouva bude v souladu se zákonem č. 340/2015 Sb., zákon o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů, uveřejněna v registru smluv. Uveřejnění smlouvy zajišťuje Objednatel (IDSK).
14. Tato Smlouva nabývá platnosti dnem podpisu obou smluvních stran a účinnosti nabývá dnem uveřejnění v registru smluv.
15. Nedílnou součástí Smlouvy jsou tyto přílohy:
 - Příloha č. 1 Provozní koncept - Referenční jízdní řád a referenční dopravní výkony - veřejná
 - Příloha č. 2 Výchozí proběhy autobusů (vozové jízdní řády vztažené k Referenčnímu jízdnímu řádu) - veřejná
 - Příloha č. 3 Závazný jízdní řád - veřejná
 - Příloha č. 4 VFM - D, VMPA - D- neveřejná
 - Příloha č. 4a VFM - H₂; VMPA - H₂ neveřejná
 - Příloha č. 4b Struktura nákladů na dodatečné vozidlo dle čl. III odst. 11 – vzor (vzor je veřejná příloha, v případě aktivace této vyhrazené změny je tato příloha neveřejná)
 - Příloha č. 4c Výpočet skutečné Kompenzace – výpočtová tabulka pro vyúčtování – vzor – veřejná

- Příloha č. 5 Výpočet nákladů na Linku – denní rozsah provozu, předběžný odborný odhad Kompenzace - veřejná ve vzoru, neveřejná po vyplnění
- Příloha č. 6 Indexace výchozí ceny (VCDV, VCDDV)
- Příloha č. 6a Postup průběžné kontroly a vyrovnavání nákladů na ceny PHM (nafta, CNG, v případě EČV vodík, elektřina nebo jiné pohonné médium)
- Příloha č. 7 Tarif PID
- Příloha č. 8 Principy Tarifní smlouvy
- Příloha č. 9 Smluvní přepravní podmínky PID
- Příloha č. 10 Standardy kvality PID
- Příloha č. 10a Standardy kvality pro EČV /výjimky z důvodu technologických překážek v konstrukci vozidla - bude doplněno při aktivaci vyhrazené změny/ - veřejná
- Příloha č. 10b NEOBSAZENO
- Příloha č. 11 Seznam schváleného vybavení odbavovacím a informačním systémem v autobusech PID: https://pid.cz/wp-content/uploads/2022/04/Seznam_certifikovanych_zarizeni.pdf - veřejná
- Příloha č. 12 Sazebník postihů
- Příloha č. 13 Vzor kontrolního průkazu pověřeného pracovníka; vzor průkazu opravňujícího k provádění přepravního průzkumu - neveřejná
- Příloha č. 14 TPSA - veřejná
- Příloha č. 15 Vzor Smlouvy o službách - veřejná
- Příloha č. 16 Vzor Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID - veřejná
- Příloha č. 17 Vzor Smlouvy MOS - veřejná
- Příloha č. 18 Vzor Smlouvy k zastávkám – 2x (ROPID, DPP) - veřejná
- Příloha č. 19 NEOBSAZENO
- Příloha č. 20 Přístupová smlouva k SJT /bude doplněno k termínu zavedení celostátního systému jednotného tarifu pro typ veřejných služeb v přepravě cestujících zajišťovaných touto smlouvou/ - veřejná
- Příloha č. 21 Seznam kontaktů smluvních stran - neveřejná
- Příloha č. 22 Harmonogram Předrealizačního období – struktura a milníky vč. smluvních pokut – veřejná
- Příloha č. 23 Memorandum o vzájemné spolupráci na projektu „Nákup bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu“ – veřejná bude doplněno
- Příloha č. 24 Smlouva o dodávkách vodíku - bude doplněno

V Mníšku pod Brdy
za Dopravce:

V Praze
za Objednatele:

.....23. 11. 2023.....
Martin Uher
jednatel

.....27. 11. 2023.....
JUDr. Zdeněk Šponar
ředitel IDSK

Provozní koncept

oblast 58 - MARTIN UHER bus s.r.o. - linky vodík (446, 517 a 688)

Referenční jízdní řád a referenční dopravní výkony

PRŮVODNÍ LIST JÍZDNÍCH ŘÁDŮ

Linky BUS 446, 517, 688

NÁZEV LINKY	
446	Mníšek p. Brdy - Kytín - Dobříš
517	Dobříš - Příbram
688	Mníšek p. Brdy - Nový Knín - Dobříš
TRASA LINKY 446	
směr Dobříš, náměstí: „Mníšek p. Brdy, Pražská“ - ul. Pražská - Náměstí F. X. Svobody - ul. Dobříšská - silnice III/11626 - „Mníšek p. Brdy, Kaple“ - průjezd AO - silnice III/11626 - silnice III/11625 do obce Kytín - AO „Kytín, Náves“ - silnice III/11625 - nájezdová rampa na dálnici D4 - dálnice D4 - Voznice: sjezdová rampa na silnici III/11628 - silnice III/11628 včetně průtahu obcí Voznice - silnice III/11628 do města Dobříš - Pražská - Mírové náměstí - výstup	
směr Mníšek p. Brdy, Pražská: nástup Dobříš: Mírové náměstí - Plk. B. Petroviče - Pražská - silnice III/11628 - Voznice: průtah obcí III/11628 - nájezdová rampa na dálnici D4 – dálnice D4 - sjezdová rampa na silnici III/11625 - „Kytín, Náves“ - průjezd AO - silnice III/11625 - silnice III/11626 - „Mníšek p. Brdy, Kaple“ (vybrané spoje silnice III/11626 - v Mníšku pod Brdy: ul. Dobříšská - Náměstí F. X. Svobody do zastávky „Mníšek p. Brdy, náměstí“ (vybraný spoj ukončen) - ul. Pražská - ul. Komenského - ul. Nádražní do výstupní zastávky „Mníšek p. Brdy, Základní škola“ (vybraný spoj ul. Pražská do zastávky „Mníšek p. Brdy, Pražská“)	
ZASTÁVKY LINKY 446	
Mníšek p.Brdy,Základní škola - Mníšek p.Brdy,Pražská [3,4] - Mníšek p.Brdy,Náměstí [3,4] - Mníšek p.Brdy,Nad Špejcharem [3,4] - Mníšek p.Brdy,U Šibence [3,4] - Mníšek p.Brdy,Kaple (T) [3,4] - Mníšek p.Brdy,Rozcestí Kytín (T) [4] - Kytín,U Hřbitova (T) [4] - Kytín,Náves [4] - Kytín,U Hřbitova (Z) [4] - Voznice,Chouzavá - Mníšek p.Brdy,Kaple (Z) [3,4] - Mníšek p.Brdy,Rozcestí Kytín (Z) [4] - Voznice [4] - Voznice,Polesí [4] - Dobříš,Kodetka [5] - Dobříš,Průmyslová zóna [5] - Dobříš,Žel.st. [5] - Dobříš,Kostelíček [5] - Dobříš,nám. [5]	
TRASA LINKY 517	
směr "Příbram,sídl. Archiv": nástup (Dobříš, náměstí) - Mírové náměstí - výjezd z náměstí - Příbramská - III/10226 - III/00412 včetně průtahu obcí Obořiště a Dlouhá Lhota - na kruhovém objezdu třetím výjezdem (směr Dubenec) - I/4H - II/118 – MK do obce Háje – průjezd otočistěm – MK do obce Háje – II/118 do města Příbram - Hájecká - Balbínova - třída Kpt.Olesinského - Jiráskovy sady - Hailova - na kruhovém objezdu prvním výjezdem Plzeňská - na kruhovém objezdu čtvrtým výjezdem Čs. armády - Nádražní - výstup (Příbram,aut.nádr.) - vybraný spoj: Březenická - třída Osvobození - Edvarda Beneše - na kruhovém objezdu druhým výjezdem Školní - výstup (Příbram,Školní III.poliklinika)	
směr "Dobříš, náměstí": nástup (Příbram,aut.nádr.) - U Nádraží - U Kasáren - Čs. armády - Plzeňská - na kruhovém objezdu druhým výjezdem Hailova - Jiráskovy sady - třída Kpt. Olesinského - Balbínova - Hájecká - II/118 – MK do obce Háje – průjezd otočistěm - MK do obce Háje - II/118 - I/4H - na kruhovém objezdu druhým výjezdem (směr Dlouhá Lhota) - III/00412 včetně průtahu obcí Dlouhá Lhota a Obořiště - III/10226 do města Dobříš - Příbramská - Mírové náměstí - výstup (Dobříš, náměstí)	
ZASTÁVKY LINKY 517	
Dobříš,nám. [5] - Dobříš,lom [5] - Obořiště,Lhotka [6] - Obořiště [6] - Obořiště,Vyšehrad [6] - Dlouhá Lhota,U Křížku [6] - Dlouhá Lhota [6] - Drásov,Skalka,dvůr [6,7] - Drásov,Skalka,VI. (T) [6,7] - Drásov,Skalka,V. (Z) [6,7] - Dubenec,motorest [7] - Příbram,Bytíz,Šachta (T) [7] - Příbram,Bytíz [7] - Háje,šachta 16 [7] - Háje,šachta 21 rozc.0.8 [7] - Háje,otočistě [7] - Příbram,U Míků [7] - Příbram,u Míků II (T) [7] - Příbram,Svatá Hora [7] - Příbram,Balbínova (Z) [7] - Příbram,Jiráskovy sady [7] - Příbram,aut.nádr. (T) [7] - Příbram,aut.nádr. [7] - Příbram,Čs.armády (T) [7] - Příbram,Na Cihelně (T) [7] - Příbram,sídl.II.poliklinika (T) [7] - Příbram,Školní III.poliklinika (T) [7]	

TRASA LINKY 688

směr „Dobříš, náměstí“: Nástup (zastávka "Mníšek p. Brdy, náměstí") - silnice III/11626 (ul. Pražská) - silnice II/116 - silnice III/1025 - silnice III/11627 přes Rymani a obec Zahořany - na Včelníku silnice II/116 - (vybrané spoje účelová komunikace k Nemocnici Na Pleši - před areálem objektu Nemocnice Na Pleši otočením zpět na účelovou komunikaci směrem do Nové Vsi pod Pleší - silnice II/116) - AO (vybrané spoje výstup v zastávce „Nová Ves p. Pleší“) - na konci AO silnice II/116 přes Malou Hrašticí do Nového Knína - v Novém Kníně silnice II/114 - náměstí Jiřího z Poděbrad - výstup (zastávka „Nový Knín“) - II/114 – ve městě Dobříš Pražská - Mírové náměstí - výstup.

směr „Mníšek pod Brdy, náměstí“: Nástup - ve městě Dobříš Mírové náměstí - Pražská - II/114 – v obci Nový Knín nám. Jiřího z Poděbrad - silnice II/114 - silnice II/116 přes Malou Hrašticí do Nové Vsi pod Pleší - AO (vybrané spoje zde začínají v zastávce „Nová Ves p. Pleší“) - na konci AO silnice II/116 - (vybrané spoje účelová komunikace k Nemocnici Na Pleši - před areálem objektu Nemocnice Na Pleši otočením zpět na účelovou komunikaci směrem do Nové Vsi pod Pleší - silnice II/116) - na Včelníku silnice III/11627 přes obec Zahořany a Rymani - silnice III/1025 - silnice II/116 (- vybraný spoj silnice II/116 - AO „Mníšek p. Brdy, závod“ a otočením zpět na silnici II/116 - silnice III/11626) - silnice III/11626 (ul. Pražská v Mníšku pod Brdy) - výstup (zastávka „Mníšek p. Brdy, náměstí“) - (vybraný školní spoj Náměstí F. X. Svobody - ul. Dobříšská - Ke Škole - Nádraží - výstup (zastávka „Mníšek p. Brdy, Základní škola“))

ZASTÁVKY LINKY 688

Mníšek p. Brdy, Základní škola (T) [3] - Mníšek p. Brdy, Náměstí [3,4] - Mníšek p. Brdy, Pražská [3,4] - Mníšek p. Brdy, Závod (Z) [3] - Mníšek p. Brdy, Čísovická [3] - Mníšek p. Brdy, U Hřbitova [3] - Mníšek p. Brdy, Hladový Vrch [3] - Mníšek p. Brdy, Žel. zast. Rymaně [3] - Zahořany [3,4] - Nová Ves p. Pleší, Včelník [4] - Nová Ves p. Pleší, Rozcestí k Nemocnici (T) [4] - Nová Ves p. Pleší, Nemocnice [4] - Nová Ves p. Pleší, Rozcestí k Nemocnici (Z) [4] - Nová Ves p. Pleší [4] - Malá Hraštic [4] - Malá Hraštic, Velká Hraštic [4] - Nový Knín, Sokolovna [5] - Nový Knín, ELKO [5] - Nový Knín [5] - Nový Knín, Starý Knín [5] - Mokrovraty, U Statku [5] - Mokrovraty [5] - Mokrovraty, Vilová čtvrť [5] - Mokrovraty, Pouště, Rozc. [5] - Stará Huť, Knínská [5] - Stará Huť, Žel. zast. [5] - Dobříš, Žel. st. [5] - Dobříš, Kostelíček [5] - Dobříš, nám. [5]

Poznámka: [] – tarifní pásmo; (T) – zastávka jen ve směru Tam; (Z) – zastávka jen ve směru Zpět

CELKOVÝ POČET ZASTÁVKOVÝCH OZNAČNÍKŮ

Území Prahy	0
Území Středočeského kraje	118
Území ostatních krajů	0
Celkem	118

VYHRAZENÉ ZMĚNY V PROVOZU LINEK V OBDOBÍ TRVÁNÍ ZÁVAZKU

V průběhu platnosti závazku může dojít k následujícím změnám ve výkonech a počtu nasazených vozidel:

- 1) V souvislosti s úpravami provozu na trase Dobříš - Příbram může dojít k posílení provozu až o 33000 km/rok a bez nárůstu vozidel.
- 2) V souvislosti s úpravami provozu na trase Mníšek p. Brdy - Kytín - Dobříš může dojít k omezení provozu až o 32000 km/rok a bez nárůstu vozidel.

TYP VOZIDEL (NA JEDNOTLIVÝCH LINKÁCH)

Linka	Typ vozidla	Poznámka
446	SdN	
517	SdN	
688	SdN	

POČET VOZIDEL (V OBLASTI) DLE NAVRŽENÉHO JÍZDNÍHO ŘÁDU

Pracovní dny						
	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer	Noc	Poznámka
SdN	7	7	8	6	5	
Sobota						
	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer	Noc	Poznámka
SdN	3	4	4	3	0	
Neděle						
	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer	Noc	Poznámka
SdN	3	4	4	3	0	

HRAZENÉ VÝKONY JEDNOTLIVÝCH VOZIDEL DLE NAVRŽENÉHO JÍZDNÍHO ŘÁDU

V NÍŽE uvedených hodnotách hrazených výkonů jsou započteny veškeré výkony na lince, tzn. spoje a režijní přejezdy mezi spoji. Výčet neobsahuje nájezdy na linku a po skončení výkonu zátahy z linky, jelikož nejsou hrazeny.

Pracovní dny

Kmen. vůz	Služba 1/km S	Služba 2/km S	Poznámka
688/91 (SdN)	171,920	0,000	
688/92 (SdN)	178,704	0,000	
688/93 (SdN)	162,111	103,512	
688/94 (SdN)	185,540	152,460	
688/95 (SdN)	185,590	0,000	
688/96 (SdN)	197,622	0,000	
688/97 (SdN)	137,220	110,042	
688/98 (SdN)	97,546	0,000	
688/99 (SdN)	99,400	105,640	
Celkem	1415,653	471,654	
Celkem za den	1887,307	km/den	

Sobota

Kmen. vůz	Služba 1/km S	Služba 2/km S	Poznámka
688/1 (SdN)	189,400	0,000	
688/2 (SdN)	189,400	0,000	
688/3 (SdN)	131,200	176,570	
688/4 (SdN)	29,860	43,910	
Celkem	539,860	220,480	
Celkem za den	760,340	km/den	

Neděle

Kmen. vůz	Služba 1/km S	Služba 2/km S	Poznámka
688/1 (SdN)	189,400	0,000	
688/2 (SdN)	189,400	0,000	
688/3 (SdN)	131,200	176,570	
688/4 (SdN)	29,860	43,910	
Celkem	539,860	220,480	
Celkem za den	760,340	km/den	

Vysvětlivka zkratk krajů: A - Hlavní město Praha, B - Jihomoravský kraj, C - Jihočeský kraj, E - Pardubický kraj, H - Královéhradecký kraj, J - Kraj Vysočina, K - Karlovarský kraj, L - Liberecký kraj, M - Olomoucký kraj, P - Plzeňský kraj, S - Středočeský kraj, T - Moravskoslezský kraj, U - Ústecký kraj, Z - Zlínský

PRŮMĚRNÝ VÝKON NA JEDNO (V OBLASTI) VOZIDLO DLE TYPU

Výpočet vychází z celkového výkonu všech vozů **na všech linkách** v provozním dnu děleným počtem těchto vozidel.

Linky	Prac. den	Sobota	Neděle	Poznámka
SdN Středočeský	209,701	190,085	190,085	

REFERENČNÍ JÍZDNÍ ŘÁD

446

pid



Dopravce: MARTIN UHER bus, s.r.o.

Řevnická 605,252 10 Mníšek pod Brdy, tel. 318 590 513

[illegible]

Pokračování		PRACOVNÍ DEN (✕)															
		65 ✕	67 ✕	69 ✕	71 ✕	75 ✕	79 ✕	81 ✕	83 ✕	87 ✕	89 ✕	93 ✕	95 ✕	99 ✕	103 ✕		
MNIŠEK P.BRDY,PRAŽSKA	3,4																
MNIŠEK P.BRDY,NAMESTÍ	3,4								19:24								
Mníšek p.Brdy,Nad Špejcharem	3,4								19:27								
Mníšek p.Brdy,U Šibence	3,4								19:29								
MNIŠEK P.BRDY,KAPLE	3,4	Δ15:52	Δ16:11	Δ16:52	Δ17:11	Δ17:52	Δ18:11	Δ18:52	Δ19:11	19:31	Δ19:52	Δ20:10	Δ21:10	Δ22:10	23:11		
Kytín,U Hřbitova	4	15:55	16:14	16:55	17:14	17:55	18:14	18:55	19:14	19:34	19:55	20:13	21:13	22:13	23:14		
KYTÍN,NÁVES	4	15:57	16:16	16:57	17:16	17:57	18:16	18:57	19:16	19:36	19:57	20:15	21:15	22:15	23:16		
Kytín,U Hřbitova	4									19:38							
x Mníšek p.Brdy,Rozcestí Kytín	4									19:40							
Voznice	4									19:44							
x Voznice,Polesí	4									19:46							
x Dobříš,Kodetka	5									19:49							
x Dobříš,Průmyslová zóna	5									19:50							
Dobříš,Žel.st. 🚆	5									19:51							
x Dobříš,Kostelíček	5									19:52							
DOBŘÍŠ,NÁM.	5									19:55							

Pokračování seznamu spojů na stránce 2 / 2

446

pid



Dopravce: MARTIN UHER bus, s.r.o.

Řevnická 605,252 10 Mníšek pod Brdy, tel. 318 590 513

		SOBOTA (6) a NEDELE (1)																	
Pokračování ze str. 1/2		tarifní pásmo PID	7 6+	15 6+	21 6+	29 6+	33 6+	39 6+	47 6+	51 6+	63 6+	73 6+	77 6+	85 6+	91 6+	97 6+	101 6+		
MNIŠEK P.BRDY,PRAZSKA		3,4																	
MNIŠEK P.BRDY,NAMESTI		3,4			7:54										19:55				
Mníšek p.Brdy,Nad Špejcharem		3,4			7:57										19:58				
Mníšek p.Brdy,U Šibence		3,4			7:59										20:00				
MNIŠEK P.BRDY,KAPLE		3,4	Δ 5:52	Δ 7:11	8:01	Δ 9:11	Δ 9:52	Δ 11:11	Δ 13:11	Δ 13:52	Δ 15:11	Δ 17:11	Δ 17:52	Δ 19:11	20:02	Δ 21:10	23:09		
Kytín,U Hřbitova		4	5:55	7:14	8:04	9:14	9:55	11:14	13:14	13:55	15:14	17:14	17:55	19:14	20:05	21:13	23:12		
KYTÍN,NÁVES		4	5:57	7:16	8:06	9:16	9:57	11:16	13:16	13:57	15:16	17:16	17:57	19:16	20:07	21:15	23:14		
Kytín,U Hřbitova		4			8:08										20:09				
x Mníšek p.Brdy,Rozcestí Kytín		4			8:10										20:11				
Voznice		4			8:14										20:15				
x Voznice,Polesí		4			8:16										20:17				
x Dobříš,Kodetka		5			8:19										20:20				
x Dobříš,Průmyslová zóna		5			8:20										20:21				
Dobříš,Žel.st. 		5			8:21										20:22				
x Dobříš,Kostelíček		5			8:22										20:23				
DOBŘÍŠ,NÁM. 		5			8:25										20:26				

Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560; na internetu: www.pid.cz

Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.

Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.

REFERENČNÍ JÍZDNÍ ŘÁD



Dopravce: MARTIN UHER bus, s.r.o.
Řevnická 605.252 10 Mníšek pod Brdy, tel. 318 590 513

[illegible]

Opačný směr		PRACOVNÍ DEN (×)												
Pokračování	tarifní pásmo PID	68 ×	70 ×	72 ×	74 ×	78 ×	80 ×	82 ×	84 ×	90 ×	94 ×	96 ×	98 ×	100 ×
DOBRŠ, NAM.	5						18:03				20:03			
x Dobříš, Kostelíček	5						18:06				20:06			
Dobříš, Žel. st.	5						18:08				20:08			
x Dobříš, Průmyslová zóna	5						18:09				20:09			
x Dobříš, Kodetka	5						18:10				20:10			
x Voznice, Polesí	4						18:13				20:13			
Voznice	4						18:15				20:15			
x Mníšek p. Brdy, Rozcestí Kytín	4						18:19				20:19			
Kytín, U Hřbitova	4						18:21				20:21			
KYTÍN, NÁVES	4	16:04	16:45	17:04	17:45	18:04	18:23	18:45	19:04	19:45	20:23	20:45	22:00	22:20
Kytín, U Hřbitova	4	16:06	16:47	17:06	17:47	18:06	18:25	18:47	19:06	19:47	20:25	20:47	22:02	22:22
x Mníšek p. Brdy, Rozcestí Kytín	4	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}
MNÍŠEK P. BRDY, KAPLE	3,4	▲16:09	▲16:50	▲17:09	▲17:50	▲18:09	18:27	▲18:50	▲19:09	▲19:50	20:27	▲20:50	▲22:05	22:25
Mníšek p. Brdy, U Šibence	3,4						18:30				20:30			
Mníšek p. Brdy, Nad Špejcharem	3,4						18:32				20:32			
MNÍŠEK P. BRDY, NÁMĚSTÍ	3,4						18:35				20:35			
MNÍŠEK P. BRDY, PRAŽSKÁ	3,4													
Mníšek p. Brdy, Základní škola	3													

Pokračování seznamu spojů na stránce 2 / 2

290446		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID)		Mníšek p. Brdy - Kytín - Dobříš												REFERENČNÍ JÍZDNÍ ŘÁD	
446		pid  		Dopravce: MARTIN UHER bus, s.r.o. Řevnická 605,252 10 Mníšek pod Brdy, tel. 318 590 513													
Opačný směr		SOBOTA (Ⓢ) a NEDELE (†)															
Pokračování ze str. 1/2		tarifní pásma PID	8 Ⓢ†	18 Ⓢ†	20 Ⓢ†	22 Ⓢ†	32 Ⓢ†	38 Ⓢ†	42 Ⓢ†	50 Ⓢ†	62 Ⓢ†	66 Ⓢ†	76 Ⓢ†	86 Ⓢ†	88 Ⓢ†	92 Ⓢ†	
DOBRÍŠ,NAM.		5			7:10										19:10		
x	Dobříš,Kostelíček	5			7:13										19:13		
	Dobříš,Žel.st. 	5			7:15										19:15		
x	Dobříš,Průmyslová zóna	5			7:16										19:16		
x	Dobříš,Kodetka	5			7:17										19:17		
x	Voznice,Polesí	4			7:20										19:20		
	Voznice	4			7:22										19:22		
x	Mníšek p.Brdy,Rozcestí Kytín	4			7:26										19:26		
	Kytín,U Hřbitova	4			7:28										19:28		
	KYTÍN,NÁVES	4	5:45	7:04	7:30	7:45	9:45	11:04	11:45	13:45	15:04	15:45	17:45	19:04	19:30	19:45	
	Kytín,U Hřbitova	4	5:47	7:06	7:32	7:47	9:47	11:06	11:47	13:47	15:06	15:47	17:47	19:06	19:32	19:47	
x	Mníšek p.Brdy,Rozcestí Kytín	4	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	⌋	
	MNÍŠEK P.BRDY,KAPLE	3,4	▲ 5:50	▲ 7:09	7:34	▲ 7:50	▲ 9:50	▲ 11:09	▲ 11:50	▲ 13:50	▲ 15:09	▲ 15:50	▲ 17:50	▲ 19:09	19:34	▲ 19:50	
	Mníšek p.Brdy,U Šibence	3,4			7:37										19:37		
	Mníšek p.Brdy,Nad Špejcharem	3,4			7:39										19:39		
	MNÍŠEK P.BRDY,NÁMĚSTÍ	3,4			7:42										19:42		
	MNÍŠEK P.BRDY,PRAŽSKÁ	3,4															
	Mníšek p.Brdy,Základní škola	3	▼														
Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560; na internetu: www.pid.cz																	Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.
x na znamení ☞ jede v pracovních dnech Ⓢ jede v sobotu † jede v neděli a ve státem uznané svátky ♿ Všechny spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo. ▲ na spoj 2 navazuje v zastávce "Mníšek p.Brdy, Kaple" spoj linky PID 317 ve směru "Praha, Smíchovské nádraží" (PŘÍMÝ VÚZ, tj. bez nutnosti přestupu) ▲ na spoj 4, 10, 16, 18, 24, 26, 36, 38, 46, 52, 56, 60, 62, 68, 72, 78, 84, 86 a 96 navazuje v zastávce "Mníšek p.Brdy, Kaple" spoj linky PID 317 ve směru "Dobříš, náměstí" ▲ na spoj 6, 8, 12, 14, 22, 24, 30, 32, 40, 42, 44, 48, 50, 54, 58, 64, 66, 70, 74, 76, 82, 90, 92 a 98 navazuje v zastávce "Mníšek p.Brdy, Kaple" spoj linky PID 317 ve směru "Praha, Smíchovské nádraží" 🚶 zastávka s možností přestupu na železniční dopravu																	
Stránka 2 / 2																	Soft. CHAPS spol. s r.o.

303517		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID)		Dobříš - Příbram														REFERENČNÍ JÍZDNÍ ŘÁD			
517		pid  		Dopravce: MARTIN UHER bus, s.r.o. Řevnická 605,252 10 Mníšek pod Brdy, tel. 318 590 513																	
Opačný směr		tarifní pásmo PID	PRACOVNÍ DEN (×)																		
			2 × S	6 × S	8 × S	10 × S	12 × S	16 × S	20 × S	22 × S	26 × S	28 × S	32 × S	34 × S	38 × S	40 × S		42 × S			
PŘÍBRAM,AUT.NÁDR. 		7	4:28	5:49	6:19	6:49	7:49	9:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:49	19:45	20:49				
Příbram,Jiráskovy sady		7	4:32	5:53	6:23	6:53	7:53	9:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53	16:53	17:53	19:49	20:53				
x	Příbram,Balbínova	7	4:34	5:55	6:25	6:55	7:55	9:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:55	19:51	20:55				
Příbram,Svatá Hora		7	4:35	5:56	6:26	6:56	7:56	9:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	19:52	20:56				
x	Příbram,U Miků	7	4:36	5:57	6:27	6:57	7:57	9:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:57	19:53	20:57				
Háje,otočiště		7	4:39	6:00	6:30	7:00	8:00	10:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:56	21:00				
x	Háje,šachta 21 rozc.0.8	7	4:40	6:01	6:31	7:01	8:01	10:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	18:01	19:57	21:01				
x	Háje,šachta 16	7	4:41	6:02	6:32	7:02	8:02	10:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	19:58	21:02				
Příbram,Bytíz		7	4:44	6:05	6:35	7:05	8:05	10:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	17:05	18:05	20:01	21:05				
Dubenec,motorest		7	4:47	6:08	6:38	7:08	8:08	10:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	20:04	21:08				
x	Drásov,Skalka,V.	6,7	4:49	6:10	6:40	7:10	8:10	10:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	20:06	21:10				
x	Drásov,Skalka,dvůr	6,7	4:50	6:11	6:41	7:11	8:11	10:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	20:07	21:11				
Dlouhá Lhota		6	4:53	6:14	6:44	7:14	8:14	10:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	18:14	20:10	21:14				
x	Dlouhá Lhota,U Křížku	6	4:54	6:15	6:45	7:15	8:15	10:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	18:15	20:11	21:15				
Obořiště,Vyšehrad		6	4:57	6:18	6:48	7:18	8:18	10:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18	20:14	21:18				
Obořiště		6	4:59	6:20	6:50	7:20	8:20	10:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	20:16	21:20				
x	Obořiště,Lhotka	6	5:02	6:23	6:53	7:23	8:23	10:23	12:23	13:23	14:23	15:23	16:23	17:23	18:23	20:19	21:23				
x	Dobříš,lom	5	5:04	6:25	6:55	7:25	8:25	10:25	12:25	13:25	14:25	15:25	16:25	17:25	18:25	20:21	21:25				
DOBŘÍŠ,NÁM.		5 ↓	5:07	6:28	6:58	7:28	8:28	10:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:28	20:24	21:28				
Opačný směr		tarifní pásmo PID	SOBOTA (Ⓢ) a NEDELE (†)																		
Pokračování			4 Ⓢ† S	14 Ⓢ† S	18 Ⓢ† S	24 Ⓢ† S	30 Ⓢ† S	36 Ⓢ† S	44 Ⓢ† S												
PŘÍBRAM,AUT.NÁDR. 		7	5:42	9:44	11:44	13:44	15:44	17:44	21:39												
Příbram,Jiráskovy sady		7	5:46	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48	21:43												
x	Příbram,Balbínova	7	5:48	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	21:45												
Příbram,Svatá Hora		7	5:49	9:51	11:51	13:51	15:51	17:51	21:46												
x	Příbram,U Miků	7	5:50	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52	21:47												
Háje,otočiště		7	5:53	9:55	11:55	13:55	15:55	17:55	21:50												
x	Háje,šachta 21 rozc.0.8	7	5:54	9:56	11:56	13:56	15:56	17:56	21:51												
x	Háje,šachta 16	7	5:55	9:57	11:57	13:57	15:57	17:57	21:52												
Příbram,Bytíz		7	5:58	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	21:55												
Dubenec,motorest		7	6:01	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03	21:58												
x	Drásov,Skalka,V.	6,7	6:03	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05	22:00												
x	Drásov,Skalka,dvůr	6,7	6:04	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06	22:01												
Dlouhá Lhota		6	6:07	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09	22:04												
x	Dlouhá Lhota,U Křížku	6	6:08	10:10	12:10	14:10	16:10	18:10	22:05												
Obořiště,Vyšehrad		6	6:11	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13	22:08												
Obořiště		6	6:13	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	22:10												
x	Obořiště,Lhotka	6	6:16	10:18	12:18	14:18	16:18	18:18	22:13												
x	Dobříš,lom	5	6:18	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	22:15												
DOBŘÍŠ,NÁM.		5 ↓	6:21	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23	22:18												
Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560; na internetu: www.pid.cz															Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.						
x na znamení																					
× jede v pracovních dnech																					
Ⓢ jede v sobotu																					
† jede v neděli a ve státem uznané svátky																					
♿ Všechny spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.																					
 zastávka s možností přestupu na železniční dopravu																					
S Na spoj 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 38, 42 a 44 navazuje v zastávce "Dobříš,nám." spoj linky PID směr "Smíchovské nádraží"																					
"Smíchovské nádraží"																					
Soft. CHAPS spol. s r.o.																					

293688		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID)		Mníšek p. Brdy - Nový Knín - Dobříš																	REFERENČNÍ JÍZDNÍ ŘÁD						
688		pid	 	Dopravce: MARTIN UHER bus, s.r.o. Řevnická 605,252 10 Mníšek pod Brdy, tel. 318 590 513																							
		PRACOVNÍ DEN (☒)																									
tarifní pásmo PID		1 ☒	3 ☒	5 ☒	7 ☒	9 ☒	11 ☒	15 ☒	17 ☒	19 ☒	23 ☒	25 ☒	29 ☒	31 ☒	35 ☒	37 ☒	39 ☒	41 ☒	45 ☒	47 ☒	49 ☒	51 ☒	55 ☒	57 ☒			
MNÍŠEK P.BRDY,NAMĚSTÍ		3,4		5:00	5:40	△ 6:05	6:30	6:55	7:45	△ 8:37	△ 9:37	△ 10:37	△ 11:37	△ 12:37	△ 13:03	△ 13:42	△ 14:12	△ 14:42	△ 15:12	△ 15:42	△ 16:12	△ 16:42	△ 17:12	△ 17:42	△ 18:12		
Mníšek p.Brdy,Pražská		3,4		5:01	5:41	6:06	6:31	6:56	7:46	8:38	9:38	10:38	11:38	12:38	13:04	13:43	△ 14:13	14:43	△ 15:13	15:43	△ 16:13	16:43	△ 17:13	17:43	△ 18:13		
x	Mníšek p.Brdy,Čisovická	3		5:02	5:42	6:07	6:32	6:57	7:47	8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:05	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14		
x	Mníšek p.Brdy,U Hřbitova	3		∅	∅	∅	∅	∅	7:48	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	14:15	∅	15:15	∅	16:15	∅	17:15	∅	18:15		
x	Mníšek p.Brdy,Hladový Vrch	3		5:03	5:43	6:08	6:33	6:58	∅	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:06	13:45	∅	14:45	∅	15:45	∅	16:45	∅	17:45	∅		
Mníšek p.Brdy,Žel.zast.Rymaně 		3		5:05	5:45	6:10	6:35	7:00	∅	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:08	13:47	∅	14:47	∅	15:47	∅	16:47	∅	17:47	∅		
Zahofany		3,4		5:07	5:47	6:12	6:37	7:02	∅	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:10	13:49	∅	14:49	∅	15:49	∅	16:49	∅	17:49	∅		
x	Nová Ves p.Pleší,Včelník	4		5:09	5:49	6:14	6:39	7:04	∅	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:12	13:51	∅	14:51	∅	15:51	∅	16:51	∅	17:51	∅		
x	Nová Ves p.Pleší,Rozcestí k Nemocnici	4		5:11	5:51	∅	6:41	7:06	∅	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:14	13:53	∅	14:53	∅	15:53	∅	16:53	∅	17:53	∅		
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice		4		5:13	5:53	∅	6:43	7:08	∅	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:16	13:55	∅	14:55	∅	15:55	∅	16:55	∅	17:55	∅		
x	Nová Ves p.Pleší,Rozcestí k Nemocnici	4		5:15	5:55	∅	6:45	7:10	∅	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:18	13:57	∅	14:57	∅	15:57	∅	16:57	∅	17:57	∅		
NOVÁ VES P.PLEŠÍ		přij. odj.	4	5:17	5:57	6:18	▲ 6:47	7:12	7:53	▲ 8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:20	▲ 13:59	▲ 14:20	▲ 14:59	▲ 15:20	▲ 15:59	▲ 16:20	▲ 16:59	▲ 17:20	17:59	▲ 18:20		
MALÁ HRAŠTICE		4	4:47	△ 5:17	△ 5:57	6:18	6:47	7:12	7:53	8:54	9:54	10:54	11:54	△ 12:54	13:20	13:59	△ 14:20	△ 14:59	△ 15:20	△ 15:59	△ 16:20	△ 16:59	△ 17:20	△ 17:59	△ 18:20		
Malá Hraštice,Velká Hraštice		4	4:53	5:23	6:03	6:24	6:53	7:18	7:59	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	13:26	14:05	14:26	15:05	15:26	16:05	16:26	17:05	17:26	18:05	18:26		
x	Nový Knín,Sokolovna	5	4:56	5:26	6:06	6:27	6:56	7:21	8:02	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	13:29	14:08	14:29	15:08	15:29	16:08	16:29	17:08	17:29	18:08	18:29		
x	Nový Knín,ELKO	5	4:58	5:28	6:08	6:29	6:58	7:23	8:04	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	13:31	14:10	14:31	15:10	15:31	16:10	16:31	17:10	17:31	18:10	18:31		
NOVÝ KNÍN		5	4:59	▲ 5:29	6:09	▲ 6:30	6:59	▲ 7:24	8:05	9:06	▲ 10:06	▲ 11:06	▲ 12:06	▲ 13:06	▲ 13:32	▲ 14:11	14:32	▲ 15:11	15:32	▲ 16:11	16:32	▲ 17:11	17:32	18:11	18:32		
Nový Knín,Starý Knín		5	5:02	5:32							10:09		12:09		13:35								17:35				
x	Mokrovraty,U Statku	5	5:05	5:35							10:12		12:12		13:38								17:38				
Mokrovraty		5	5:06	5:36							10:13		12:13		13:39								17:39				
Mokrovraty,Vilová čtvrť		5	5:08	5:38							10:15		12:15		13:41								17:41				
x	Mokrovraty,Pouště,Rozc.	5	5:10	5:40							10:17		12:17		13:43								17:43				
Stará Huť,Knínská		5	5:12	5:42							10:19		12:19		13:45								17:45				
Stará Huť,Žel.zast. 		5	5:14	5:44							10:21		12:21		13:47								17:47				
Dobříš,Žel.st. 		5	5:16	5:46							10:23		12:23		13:49								17:49				
x	Dobříš,Kostelíček	5	5:18	5:48							10:25		12:25		13:51								17:51				
DOBŘÍŠ,NÁM.		5	5:21	5:51							10:28		12:28		13:54								17:54				
																	Pokračování seznamu spojů na stránce 2 / 2										
Stránka 1 / 2		Soft. CHAPS spol. s r.o.																									
Graf.: T860,T1716		Chron.: 503		Zast.: 1709/2		Sabl.: ROPID A4L 7 S																					

293688		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID)		Mníšek p. Brdy - Nový Knín - Dobříš												REFERENČNÍ JÍZDNÍ ŘÁD	
688		pid  		Dopravce: MARTIN UHER bus, s.r.o. Řevnická 605,252 10 Mníšek pod Brdy, tel. 318 590 513													
Pokračování ze str. 1/2		tarifní pásmo PID	PRACOVNÍ DEN (✕)							SOBOTA (Ⓢ) a NEDELE (†)							
			59 ✕	61 ✕	63 ✕	65 ✕	67 ✕	69 ✕	71 ②③④⑤ ⑥	13 Ⓢ†	21 Ⓢ†	27 Ⓢ†	33 Ⓢ†	43 Ⓢ†	53 Ⓢ†		
MNIŠEK P.BRDY,NAMĚSTÍ		3,4	Δ18:42	Δ19:06	Δ19:37	Δ20:07	Δ21:07	Δ22:17	Δ 0:07	7:37	Δ 9:37	Δ11:37	Δ13:37	Δ15:37	Δ17:37		
Mníšek p.Brdy,Pražská		3,4	18:43	19:07	19:38	20:08	21:08	22:18	0:08	7:38	9:38	11:38	13:38	15:38	17:38		
x	Mníšek p.Brdy,Čisovická	3	18:44	19:08	19:39	20:09	21:09	22:19	0:09	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39		
x	Mníšek p.Brdy,U Hřbitova	3	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅	∅		
x	Mníšek p.Brdy,Hladový Vrch	3	18:45	19:09	19:40	20:10	21:10	22:20	0:10	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40		
	Mníšek p.Brdy,Žel.zast.Rymaně 	3	18:47	19:11	19:42	20:12	21:12	22:22	0:12	7:42	9:42	11:42	13:42	15:42	17:42		
	Zahofany	3,4	18:49	19:13	19:44	20:14	21:14	22:24	0:14	7:44	9:44	11:44	13:44	15:44	17:44		
x	Nová Ves p.Pleší,Včelník	4	18:51	19:15	19:46	20:16	21:16	22:26	0:16	7:46	9:46	11:46	13:46	15:46	17:46		
x	Nová Ves p.Pleší,Rozcestí k Nemocnici	4	∅	19:17	∅	20:18	∅	∅	∅	7:48	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48		
	Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	4	∅	19:19	∅	20:20	∅	∅	∅	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50		
x	Nová Ves p.Pleší,Rozcestí k Nemocnici	4	∅	19:21	∅	20:22	∅	∅	∅	7:52	9:52	11:52	13:52	15:52	17:52		
	NOVÁ VES P.PLEŠÍ	přij. odj.	18:55	19:23	19:50	20:24	21:20	22:30	0:20	7:54	9:54	11:54	13:54	15:54	17:54		
	MALÁ HRAŠTICE	4		Δ19:23	19:50	20:24	21:20	22:30	0:20	7:54	9:54	11:54	13:54	15:54	17:54		
	Malá Hraštice, Velká Hraštice	4		19:28	19:55	20:29	21:25	22:35	0:25	7:59	9:59	11:59	13:59	15:59	17:59		
				19:29		20:30			0:26	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00		
x	Nový Knín,Sokolovna	5		19:32		20:33			0:29	8:03	10:03	12:03	14:03	16:03	18:03		
x	Nový Knín,ELKO	5		19:34		20:35			0:31	8:05	10:05	12:05	14:05	16:05	18:05		
	NOVÝ KNÍN	5		19:35		20:36			0:32	8:06	10:06	12:06	14:06	16:06	18:06		
	Nový Knín,Starý Knín	5		19:38						8:09	10:09	12:09	14:09	16:09	18:09		
x	Mokrovraty,U Statku	5		19:41						8:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12		
	Mokrovraty	5		19:42						8:13	10:13	12:13	14:13	16:13	18:13		
	Mokrovraty,Vilová čtvrť	5		19:44						8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15		
x	Mokrovraty,Pouště,Rozc.	5		19:46						8:17	10:17	12:17	14:17	16:17	18:17		
	Stará Huť,Knínská	5		19:48						8:19	10:19	12:19	14:19	16:19	18:19		
	Stará Huť,Žel.zast. 	5		19:50						8:21	10:21	12:21	14:21	16:21	18:21		
	Dobříš,Žel.st. 	5		19:52						8:23	10:23	12:23	14:23	16:23	18:23		
x	Dobříš,Kostelíček	5		19:54						8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25		
	DOBŘÍŠ,NÁM.	5	↓	19:57						8:28	10:28	12:28	14:28	16:28	18:28		
Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560; na internetu: www.pid.cz																Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.	
x na znamení ✕ jede v pracovních dnech ② jede v úterý ③ jede ve středu ④ jede ve čtvrtek ⑤ jede v pátek Ⓢ jede v sobotu † jede v neděli a ve státem uznané svátky  Všechny spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo. Δ spoj 3, 5, 29, 37, 39, 41, 45, 47, 49, 51, 55, 57 a 61 vyčká v zastávce "Nová Ves p. Pleší" příjezdu spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.) Δ spoj 7, 17, 19, 37, 39, 41, 45, 47, 49, 51, 55, 57, 59, 65, 67 a 69 vyčká v zastávce "Mníšek p. Brdy, náměstí" příjezdu spoje linky PID 317 od Dobříše (nejdéle 5 min.) Δ spoj 17, 19, 21, 23, 25, 27, 29, 31, 33, 35, 39, 43, 45, 49, 53, 55, 59, 61, 63, 65, 67, 69 a 71 vyčká v zast. "Mníšek p. B., nám." příjezdu spoje linky PID od Prahy (nejdéle 5 min.) Δ spoj 37, 41, 47, 51 a 57 vyčká v zast. "Mníšek p. B., Pražská" příjezdu spoje linky PID od Prahy (nejdéle 5 min.) ▲ na spoj 3, 7, 11, 19, 23, 25, 29, 31, 35, 39, 45 a 49 navazuje v zastávce "Nový Knín" spoj linky PID 361 ve směru "Dobříš, nám." ▲ na spoj 9, 17, 35, 37, 39, 41, 45, 47, 49, 51 a 57 navazuje v zast. "Nová Ves p. Pl." spoj linky PID 314 směr "Praha, Smíchovské nádraží"  zastávka s možností přestupu na železniční dopravu Stránka 2 / 2																	

Soft. CHAPS spol. s r.o.

Opačný směr		PRACOVNÍ DEN (☒)																							
tarifní pásmo PID		2 ☒	4 ☒	6 ☒	8 ☒	10 ☒	12 ☒	14 ☒	16 ☒	18 ☒	22 ☒	24 ☒	28 ☒	30 ☒	34 ☒	36 ☒	38 ☒	40 ☒	44 ☒	46 ☒	48 ☒	50 ☒	54 ☒	56 ☒	
DOBRÍŠ,NAM. 5				5:08							9:03		11:03		12:44									17:33	
x Dobříš,Kostelíček	5			5:11							9:06		11:06		12:47									17:36	
Dobříš,Žel.st. 5	5			5:13							9:08		11:08		12:49									17:38	
Stará Huť,Žel.zast. 5	5			5:15							9:10		11:10		12:51									17:40	
Stará Huť,Knínská	5			5:17							9:12		11:12		12:53									17:42	
x Mokrovraty,Pouště,Rozc.	5			5:19							9:14		11:14		12:55									17:44	
Mokrovraty,Vilová čtvrť	5			5:21							9:16		11:16		12:57									17:46	
Mokrovraty	5			5:23							9:18		11:18		12:59									17:48	
x Mokrovraty,U Statku	5			5:24							9:19		11:19		13:00									17:49	
Nový Knín,Starý Knín	5			5:27							9:22		11:22		13:03									17:52	
NOVÝ KNÍN	5		5:00	△ 5:30	5:55	6:20	△ 7:00	7:31	8:00	8:40	9:25	10:25	11:25	△ 12:25	13:06	△ 13:55	14:35	△ 14:55	15:35	△ 15:55	16:35	△ 16:55	17:25	△ 17:55	
x Nový Knín,ELKO	5		5:01	5:31	5:56	6:21	7:01	7:32	8:01	8:41	9:26	10:26	11:26	12:26	13:07	13:56	14:36	14:56	15:36	15:56	16:36	16:56	17:26	17:56	
x Nový Knín,Sokolovna	5		5:03	5:33	5:58	6:23	7:03	7:34	8:03	8:43	9:28	10:28	11:28	12:28	13:09	13:58	14:38	14:58	15:38	15:58	16:38	16:58	17:28	17:58	
Malá Hraštice,Velká Hraštice	4		5:06	5:36	6:01	6:26	7:06	7:37	8:06	8:46	9:31	10:31	11:31	12:31	13:12	14:01	14:41	15:01	15:41	16:01	16:41	17:01	17:31	18:01	
MALÁ HRAŠTICE	4	4:32	5:07	5:37	6:02	6:27	7:07	7:38	8:07	8:47	9:32	10:32	11:32	12:32	13:13	14:02	14:42	15:02	15:42	16:02	16:42	17:02	17:32	18:02	
NOVÁ VES P.PLEŠÍ	4	4:37	△ 5:12	△ 5:42	▲ 6:07	▲ 6:32	△ 7:12	7:43	8:12	8:52	9:37	▲ 10:37	▲ 11:37	▲ 12:37	▲ 13:18	▲ 14:07	▲ 14:47	▲ 15:07	▲ 15:47	▲ 16:07	▲ 16:47	▲ 17:07	17:37	▲ 18:07	
x Nová Ves p.Pleší,Rozcestí k Nemocnici	4	4:39	5:14	5:44	6:09	6:34	7:14	7:45	8:14	}	9:39	10:39	11:39	12:39	13:20	14:09	}	15:09	}	16:09	}	17:09	17:39	18:09	
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	4	4:41	5:16	5:46	6:11	6:36	7:16	7:47	8:16	}	9:41	10:41	11:41	12:41	13:22	14:11	}	15:11	}	16:11	}	17:11	17:41	18:11	
x Nová Ves p.Pleší,Rozcestí k Nemocnici	4	4:43	5:18	5:48	6:13	6:38	7:18	7:49	8:18	}	9:43	10:43	11:43	12:43	13:24	14:13	}	15:13	}	16:13	}	17:13	17:43	18:13	
x Nová Ves p.Pleší,Včelník	4	4:45	5:20	5:50	6:15	6:40	7:20	7:51	8:20	}	9:45	10:45	11:45	12:45	13:26	14:15	}	15:15	}	16:15	}	17:15	17:45	18:15	
Zahořany	3,4	4:47	5:22	5:52	6:17	6:42	7:22	7:53	8:22	}	9:47	10:47	11:47	12:47	13:28	14:17	}	15:17	}	16:17	}	17:17	17:47	18:17	
Mníšek p.Brdy,Žel.zast.Rymaně 3	3	4:50	5:25	5:55	6:20	6:45	7:25	7:56	8:25	}	9:50	10:50	11:50	12:50	13:31	14:20	}	15:20	}	16:20	}	17:20	17:50	18:20	
x Mníšek p.Brdy,Hladový Vrch	3	4:52	5:27	5:57	6:22	6:47	7:27	7:58	8:27	}	9:52	10:52	11:52	12:52	13:33	14:22	}	15:22	}	16:22	}	17:22	17:52	18:22	
x Mníšek p.Brdy,U Hřbitova	3	}	}	}	}	}	}	}	8:57	}	}	}	}	}	}	}	14:52	}	15:52	}	16:52	}	}	}	
x Mníšek p.Brdy,Čisovická	3	4:53	5:28	5:58	6:23	6:48	7:28	7:59	8:28	8:58	9:53	10:53	11:53	12:53	13:34	14:23	14:53	15:23	15:53	16:23	16:53	17:23	17:53	18:23	
x Mníšek p.Brdy,Závod	3	}	5:29	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	}	
Mníšek p.Brdy,Pražská	3,4	4:54	5:31	5:59	6:24	6:49	7:29	8:00	8:29	8:59	9:54	10:54	11:54	12:54	13:35	14:24	▲ 14:54	15:24	▲ 15:54	16:24	▲ 16:54	17:24	17:54	18:24	
MNÍŠEK P.BRDY,NÁMĚSTÍ	3,4	▲ 4:55	▲ 5:32	▲ 6:00	▲ 6:25	▲ 6:50	▲ 7:30	▲ 8:01	▲ 8:30	9:00	▲ 9:55	▲ 10:55	▲ 11:55	▲ 12:55	▲ 13:36	▲ 14:25	14:55	▲ 15:25	15:55	▲ 16:25	16:55	▲ 17:25	▲ 17:55	▲ 18:25	
MNÍŠEK P.BRDY,ZÁKLADNÍ ŠKOLA	3	▼					7:35																		

Pokračování seznamu spojů na stránce 2 / 2

293688		PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID)		Mníšek p. Brdy - Nový Knín - Dobříš												REFERENČNÍ JÍZDNÍ ŘÁD			
688		pid  		Dopravce: MARTIN UHER bus, s.r.o. Řevnická 605,252 10 Mníšek pod Brdy, tel. 318 590 513															
Opačný směr				PRACOVNÍ DEN (×)								SOBOTA (⊕) a NEDELE (†)							
Pokračování ze str. 1/2				tarifní pásmo PID	58 ×	60 ×	64 ×	66 ×	68 ×	70 ×	72 ×	20 ⊕†	26 ⊕†	32 ⊕†	42 ⊕†	52 ⊕†	62 ⊕†		
DOBRÍŠ,NAM.				5					20:33			8:33	10:33	12:33	14:33	16:33	18:33		
x	Dobříš,Kostelíček			5					20:36			8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36		
	Dobříš,Žel.st. 			5					20:38			8:38	10:38	12:38	14:38	16:38	18:38		
	Stará Huť,Žel.zast. 			5					20:40			8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40		
	Stará Huť,Knínská			5					20:42			8:42	10:42	12:42	14:42	16:42	18:42		
x	Mokrovraty,Pouště,Rozc.			5					20:44			8:44	10:44	12:44	14:44	16:44	18:44		
	Mokrovraty,Vilová čtvrť			5					20:46			8:46	10:46	12:46	14:46	16:46	18:46		
	Mokrovraty			5					20:48			8:48	10:48	12:48	14:48	16:48	18:48		
x	Mokrovraty,U Statku			5					20:49			8:49	10:49	12:49	14:49	16:49	18:49		
	Nový Knín,Starý Knín			5					20:52			8:52	10:52	12:52	14:52	16:52	18:52		
	NOVÝ KNÍN			5	18:35	△18:55			△20:55			8:55	10:55	12:55	14:55	16:55	18:55		
x	Nový Knín,ELKO			5	18:36	18:56			20:56			8:56	10:56	12:56	14:56	16:56	18:56		
x	Nový Knín,Sokolovna			5	18:38	18:58			20:58			8:58	10:58	12:58	14:58	16:58	18:58		
	Malá Hraštice,Velká Hraštice			4	18:41	19:01			21:01			9:01	11:01	13:01	15:01	17:01	19:01		
	MALÁ HRAŠTICE			4	18:42	19:02		20:36	21:02	21:51	23:06	9:02	11:02	13:02	15:02	17:02	19:02		
	NOVÁ VES P.PLEŠÍ			4	▲18:47	19:07	19:41	20:41	21:07	21:56	23:11	9:07	11:07	13:07	15:07	17:07	19:07		
x	Nová Ves p.Pleší,Rozcestí k Nemocnici			4	}	19:09	}	}		}	}	9:09	11:09	13:09	15:09	17:09	19:09		
	Nová Ves p.Pleší,Nemocnice			4	}	19:11	}	}		}	}	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11		
x	Nová Ves p.Pleší,Rozcestí k Nemocnici			4	}	19:13	}	}		}	}	9:13	11:13	13:13	15:13	17:13	19:13		
x	Nová Ves p.Pleší,Včelník			4	}	19:15	19:45	20:45		22:00	23:15	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15	19:15		
	Zahořany			3,4	}	19:17	19:47	20:47		22:02	23:17	9:17	11:17	13:17	15:17	17:17	19:17		
	Mníšek p.Brdy,Žel.zast.Rymaně  			3	}	19:20	19:50	20:50		22:05	23:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20		
x	Mníšek p.Brdy,Hladový Vrch			3	}	19:22	19:52	20:52		22:07	23:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22		
x	Mníšek p.Brdy,U Hřbitova			3	18:52	}	}	}		}	}	}	}	}	}	}	}		
x	Mníšek p.Brdy,Čisovická			3	18:53	19:23	19:53	20:53		22:08	23:23	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23	19:23		
x	Mníšek p.Brdy,Závod			3	}	}	}	}		}	}	}	}	}	}	}	}		
	Mníšek p.Brdy,Pražská			3,4	▲18:54	19:24	19:54	20:54		22:09	23:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24		
	MNÍŠEK P.BRDY,NÁMĚSTÍ			3,4	18:55	▲19:25	▲19:55	▲20:55		▲22:10	▲23:25	▲9:25	▲11:25	▲13:25	▲15:25	▲17:25	▲19:25		
	MNÍŠEK P.BRDY,ZÁKLADNÍ ŠKOLA			3	↓														
Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560; na internetu: www.pid.cz																			
x na znamení																			
× jede v pracovních dnech																			
⊕ jede v sobotu																			
† jede v neděli a ve státem uznané svátky																			
♢ Všechny spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.																			
△ spoj 4, 6 a 12 vyčká v zastávce "Nová Ves p. Pleší" příjezdu spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.)																			
△ spoj 6, 12, 30, 36, 40, 46, 50, 56, 60 a 68 vyčká v zastávce "Nový Knín" příjezdu spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.)																			
▲ na spoj 2, 6, 8, 10, 16, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 42, 52 a 62 navazuje v zast. "Mníšek p.B., nám." spoj linky PID 317 směr "Dobříš, nám."																			
▲ na spoj 2, 4, 6, 8, 10, 12, 14, 16, 20, 22, 24, 26, 28, 30, 32, 34, 36, 40, 42, 46, 50, 52, 54, 56, 60, 62, 64, 66, 68, 70 a 72 navazuje v zast. "Mníšek p.B., nám." spoj linky PID směr "Praha, Smíchovské nádraží"																			
▲ na spoj 8, 10, 24, 28, 30, 34, 36, 38, 40, 44, 46, 48, 50, 56, 58 a 68 navazuje v zast. "Nová Ves p. Pl." spoj linky PID 314 směr "Praha, Smíchovské nádraží"																			
▲ na spoj 38, 44, 48 a 58 navazuje v zast. "Mníšek p.B., Pražská" spoj linky PID směr "Praha, Smíchovské nádraží"																			
 zastávka s možností přestupu na železniční dopravu																			
 možnost přestupu na vlaky linky S																			
Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.																			
Stránka 2 / 2																			
Soft. CHAPS spol. s r.o.																			

Výchozí proběhy autobusů

oblast 58 - MARTIN UHER bus s.r.o. - linky vodík (446, 517 a 688)

Vozové jízdní řády vztahované k Referenčnímu jízdnímu řádu

Linka: **688** Pořadí: **91** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 1/1

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

Přejezd: Dobříš,nám. 5:58 - Dobříš,nám. 5:59

	5:25	7:05				
	[1001]	[1005]	[1011]	[1015]		
Mníšek p.Brďy,Náměstí ↑ 4:55						
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch ↑ 4:52						
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně ↑ 4:50						
Zahořany ↑ 4:47						
Nová Ves p.Pleší,Včelník ↑ 4:45						
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice ↑ 4:41						
Nová Ves p.Pleší ↑ 4:37						
Malá Hraštice ↑ 4:32						
Nový Knín 688/91 ↓ 5:29						
Mokrovraty ↓ 5:36						
Stará Huť,Žel.zast. ↓ 5:44						
Dobříš,Žel.st. ↓ 5:46						
Dobříš,nám. ↓ 5:51						
Dobříš,nám.	↓ 6:00 _Δ	↑ 7:28	↓ 8:55 _Δ	↑ 10:28	↓ 11:55 _Δ	↑ 13:28 P
Obořiště	↓ 6:07	↑ 7:20	↓ 9:02	↑ 10:20	↓ 12:02	↑ 13:20
Dlouhá Lhota	↓ 6:12	↑ 7:14	↓ 9:07	↑ 10:14	↓ 12:07	↑ 13:14
Drásov,Skalka,Vl.	↓ 6:15	--	↓ 9:10	--	↓ 12:10	--
Drásov,Skalka,V.	--	↑ 7:10	--	↑ 10:10	--	↑ 13:10
Dubenec,motorest	↓ 6:17	↑ 7:08	↓ 9:12	↑ 10:08	↓ 12:12	↑ 13:08
Háje,otočiště	↓ 6:25	↑ 7:00	↓ 9:20	↑ 10:00	↓ 12:20	↑ 13:00
Příbram,Jiráskovy sady	↓ 6:31	↑ 6:53	↓ 9:26	↑ 9:53	↓ 12:26	↑ 12:53
Příbram,aut.nádr.	↓ 6:34	--	↓ 9:29	--	↓ 12:29	--
Příbram,aut.nádr.	↓ 6:35	↑ 6:49	↓ 9:30	↑ 9:49	↓ 12:30 _{p19}	↑ 12:49
	[1002]	[1008]	[1012]	[1016]		
		6:19	7:49	11:49		

Poznámky:

P = přestávka p =bezpečnostní přestávka

C = V zastávce "Nová Ves p.Pleší" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.)

Δ = Spoj vyčká v zastávce **Dobříš,nám.** příjezdu spoje linky 395 max. 10 min.Δ = Spoj vyčká v zastávce **Dobříš,nám.** příjezdu spoje linky 361 max. 5 min.

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
celkem	171,920	8:56	5:01

Linka: **688** Pořadí: **92** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 1/1

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

		6:05 [1005]		7:45 [1011]		11:37 [1015]		14:12 [1019]
Mníšek p.Brďy,Náměstí	↑ 6:25	↓ 6:30	↑ 8:01	↓ 8:37AB	↑ 10:55	↓ 12:37A	↑ 14:25	↓ 14:42AB
Mníšek p.Brďy,U Hřbitova	--	--	--	--	--	--	--	--
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch	↑ 6:22	↓ 6:33	↑ 7:58	↓ 8:40	↑ 10:52	↓ 12:40	↑ 14:22	↓ 14:45
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně	↑ 6:20	↓ 6:35	↑ 7:56	↓ 8:42	↑ 10:50	↓ 12:42	↑ 14:20	↓ 14:47
Zahořany	↑ 6:17	↓ 6:37	↑ 7:53	↓ 8:44	↑ 10:47	↓ 12:44	↑ 14:17	↓ 14:49
Nová Ves p.Pleší,Včelník	↑ 6:15	↓ 6:39	↑ 7:51	↓ 8:46	↑ 10:45	↓ 12:46	↑ 14:15	↓ 14:51
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	↑ 6:11	↓ 6:43	↑ 7:47	↓ 8:50	↑ 10:41	↓ 12:50	↑ 14:11	↓ 14:55
Nová Ves p.Pleší	↑ 6:07	↓ 6:47	↑ 7:43	↓ 8:54	↑ 10:37	↓ 12:54c	↑ 14:07	↓ 14:59c
Malá Hraštice	↑ 6:02	↓ 6:52	↑ 7:38	↓ 8:59	↑ 10:32	↓ 12:59	↑ 14:02	↓ 15:04
Nový Knín	↑ 5:55	↓ 6:59	↑ 7:31	↓ 9:06	↑ 10:25	↓ 13:06	↑ 13:55	↓ 15:11
	688/92							
	[1038]		[1012]		[1052]		[1020]	
	5:30		7:00		9:25		13:06	

		15:42 [1057]		17:42 [1061]				
Mníšek p.Brďy,Náměstí	↑ 15:55	↓ 16:12B	↑ 17:25	↓ 18:12B	↑ 18:55			
Mníšek p.Brďy,U Hřbitova	↑ 15:52	↓ 16:15	--	↓ 18:15	↑ 18:52			
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch	--	--	↑ 17:22	--	--			
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně	--	--	↑ 17:20	--	--			
Zahořany	--	--	↑ 17:17	--	--			
Nová Ves p.Pleší,Včelník	--	--	↑ 17:15	--	--			
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	--	--	↑ 17:11	--	--			
Nová Ves p.Pleší	↑ 15:47	↓ 16:20c	↑ 17:07	↓ 18:20c	↑ 18:47			
Malá Hraštice	↑ 15:42	↓ 16:25	↑ 17:02	↓ 18:25	↑ 18:42			
Nový Knín	↑ 15:35	↓ 16:32 p	↑ 16:55D	↓ 18:32 p	↑ 18:35			
	[1056]		[1026]		[1060]			
	14:55		16:35		17:55			

Poznámky:**p** = bezpečnostní přestávka**A** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)**B** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 od Dobříše (nejdéle 5 min.)**C** = V zastávce "Nová Ves p.Pleší" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.)**D** = V zastávce "Nový Knín" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.)VJŘ neobsahují
spoj delší než 5

celkem

Vozokm

178,704

Délka směny

13:00

Doba řízení

5:58

Linka: **688** Pořadí: **93** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 1/3

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

Přejezd: Dobříš,nám. 5:22 - Dobříš,nám. 5:23**Přejezd:** Příbram,Školní III.poliklinika 7:46 - Příbram,aut.nádr. 7:51

		4:55		6:35	
	[1049]	[1003]		[1009]	
Mníšek p.Brďy,Náměstí					↑ 13:36
Mníšek p.Brďy,U Hřbitova					--
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch					↑ 13:33
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně					↑ 13:31
Zahořany					↑ 13:28
Nová Ves p.Pleší,Včelník					↑ 13:26
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	688/93				↑ 13:22
Nová Ves p.Pleší	↓ 4:47				↑ 13:18
Malá Hraštice	↓ 4:52				↑ 13:13
Nový Knín	↓ 4:59				↑ 13:06
Mokrovraty	↓ 5:06				↑ 12:59
Stará Huť,Žel.zast.	↓ 5:14				↑ 12:51
Dobříš,Žel.st.	↓ 5:16				↑ 12:49
Dobříš,nám.	↓ 5:21	517/93			↑ 12:44
Dobříš,nám.	↓ 5:25	↑ 6:58	↓ 7:05	↑ 12:28P15	688/93
Obořiště	↓ 5:32	↑ 6:50	↓ 7:12	↑ 12:20	
Dlouhá Lhota	↓ 5:37	↑ 6:44	↓ 7:17	↑ 12:14	
Drásov,Skalka,VI.	↓ 5:40	--	↓ 7:20	--	
Drásov,Skalka,V.	--	↑ 6:40	--	↑ 12:10	
Dubenec,motorest	↓ 5:42	↑ 6:38	↓ 7:22	↑ 12:08	
Háje,otočiště	↓ 5:50	↑ 6:30	↓ 7:30	↑ 12:00	
Příbram,Jiráskovy sady	↓ 5:56	↑ 6:23	↓ 7:36	↑ 11:53	
Příbram,aut.nádr.	↓ 5:59	--	↓ 7:39	--	
Příbram,aut.nádr.	↓ 6:00	↑ 6:19	--	↑ 11:49	
Příbram,sídl.II.poliklinika			↓ 7:43		
Příbram,Školní III.poliklinika			↓ 7:45 P		
		[1006]		[1034]	[1064]
		5:49		9:49	11:03

Poznámky:**P** = přestávka**B** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 od Dobříše (nejdéle 5 min.)

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

Linka: **688** Pořadí: **93** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 2/3

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

Střídání: Mníšek p.Brďy,Náměstí **15:25****Přejezd:** Dobříš,nám. **17:54** - Dobříš,nám. **17:55**

	13:42 [1053]		15:12 [1021]		16:42 [1059]
Mníšek p.Brďy,Náměstí	↓ 14:12B	↑ 15:25 S	↓ 15:42AB	↑ 16:55	↓ 17:12B
Mníšek p.Brďy,U Hřbitova	↓ 14:15	--	--	↑ 16:52	↓ 17:15
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch	--	↑ 15:22	↓ 15:45	--	--
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně	--	↑ 15:20	↓ 15:47	--	--
Zahořany	--	↑ 15:17	↓ 15:49	--	--
Nová Ves p.Pleší,Včelník	--	↑ 15:15	↓ 15:51	--	--
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	--	↑ 15:11	↓ 15:55	--	--
Nová Ves p.Pleší	↓ 14:20C	↑ 15:07	↓ 15:59C	↑ 16:47	↓ 17:20C
Malá Hraštice	↓ 14:25	↑ 15:02	↓ 16:04	↑ 16:42	↓ 17:25
Nový Knín	↓ 14:32 p	↑ 14:55D	↓ 16:11	↑ 16:35	↓ 17:32
Mokrovraty					↓ 17:39
Stará Huť,Žel.zast.					↓ 17:47
Dobříš,Žel.st.					↓ 17:49
Dobříš,nám.					↓ 17:54 p
Mníšek p.Brďy,Náměstí					↑ 18:35
Mníšek p.Brďy,Kaple					↑ 18:27
Kytín,Náves					↑ 18:23
Mníšek p.Brďy,Rozcestí Kytín					↑ 18:19
Voznice					↑ 18:15
Dobříš,Žel.st.					↑ 18:08
Dobříš,nám.					↑ 18:03
					446/93
					[1080]
		[1022]		[1058]	
		14:35		15:55	

Poznámky:**p** = bezpečnostní přestávka **S** =střídání**B** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 od Dobříše (nejdéle 5 min.)**C** = V zastávce "Nová Ves p.Pleší" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.)**D** = V zastávce "Nový Knín" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.)**A** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

Linka: **688** Pořadí: **93** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 3/3

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

[1077]

Mníšek p.Brdy,Náměstí	↓ 19:24	↑ 20:35
Mníšek p.Brdy,Kaple	↓ 19:31	↑ 20:27
Kytín,Náves	↓ 19:36	↑ 20:23
Mníšek p.Brdy,Rozcestí Kytín	↓ 19:40	↑ 20:19
Voznice	↓ 19:44	↑ 20:15
Dobříš,Žel.st.	↓ 19:51	↑ 20:08
Dobříš,nám.	↓ 19:55	↑ 20:03

[1082]

18:03

Poznámky:

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
1. směna	162,111	10:38	4:59
2. směna	103,512	5:10	3:15
celkem	265,623	15:48	8:14

Linka: **688** Pořadí: **94** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 1/2

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

Přejezd: Dobříš,nám. 12:29 - Dobříš,nám. 12:30

Střídání: Dobříš,nám. 14:28

	6:00		10:37		11:55	
	[1001]		[1007]		[1047]	
	517/94				517/94	
Dobříš,nám.	↓ 4:55 _Δ	↑ 6:28	↓ 6:35 _Δ	↑ 8:28	↓ 12:55 _Δ	↑ 14:28 s
Obořiště	↓ 5:02	↑ 6:20	↓ 6:42	↑ 8:20	↓ 13:02	↑ 14:20
Dlouhá Lhota	↓ 5:07	↑ 6:14	↓ 6:47	↑ 8:14	↓ 13:07	↑ 14:14
Drásov,Skalka,Vl.	↓ 5:10	--	↓ 6:50	--	↓ 13:10	--
Drásov,Skalka,V.	--	↑ 6:10	--	↑ 8:10	--	↑ 14:10
Dubenec,motorest	↓ 5:12	↑ 6:08	↓ 6:52	↑ 8:08	↓ 13:12	↑ 14:08
Háje,otočiště	↓ 5:20	↑ 6:00	↓ 7:00	↑ 8:00	↓ 13:20	↑ 14:00
Příbram,Jiráskovy sady	↓ 5:26	↑ 5:53	↓ 7:06	↑ 7:53	↓ 13:26	↑ 13:53
Příbram,aut.nádr.	↓ 5:29	--	↓ 7:09	--	↓ 13:29	--
Příbram,aut.nádr.	↓ 5:30	↑ 5:49	↓ 7:10 _{p39}	↑ 7:49	↓ 13:30	↑ 13:49
Mníšek p.Brďy,Náměstí				↑ 9:55	↓ 11:37 _A	
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch				↑ 9:52	↓ 11:40	
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně				↑ 9:50	↓ 11:42	
Zahořany				↑ 9:47	↓ 11:44	
Nová Ves p.Pleší,Včelník				↑ 9:45	↓ 11:46	
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice				↑ 9:41	↓ 11:50	
Nová Ves p.Pleší				↑ 9:37	↓ 11:54	
Malá Hraštice				↑ 9:32	↓ 11:59	
Nový Knín				↑ 9:25	↓ 12:06	
Mokrovraty				↑ 9:18	↓ 12:13	
Stará Huť,Žel.zast.				↑ 9:10	↓ 12:21	
Dobříš,Žel.st.				↑ 9:08	↓ 12:23	
Dobříš,nám.				↑ 9:03	↓ 12:28	
				688/94		
	[1004]		[1010]	[1050]		[1018]
	4:28		6:49			12:49

Poznámky:**p** = bezpečnostní přestávka **S** = střídání**Δ** = Spoj vyčká v zastávce **Dobříš,nám.** příjezdu spoje linky 361 max. 5 min.**Δ** = Spoj vyčká v zastávce **Dobříš,nám.** příjezdu spoje linky 395 max. 10 min.**A** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)**D20** = Spoj vyčká v zastávce **Dobříš,nám.** příjezdu spoje linky 395 max. 20 min.

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

Linka: **688** Pořadí: **94** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 2/2

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

Střídání: Dobříš,nám. 14:28

	13:55 [1019]		15:55 [1023]		16:55 [1027]	
Dobříš,nám.	↓14:55 _{D20}	↑16:28 _{p26}	↓16:55 _{D20}	↑18:28 _{P26}	↓18:55 _{D20}	↑20:24
Obořiště	↓15:02	↑16:20	↓17:02	↑18:20	↓19:02	↑20:16
Dlouhá Lhota	↓15:07	↑16:14	↓17:07	↑18:14	↓19:07	↑20:10
Drásov,Skalka,VI.	↓15:10	--	↓17:10	--	↓19:10	--
Drásov,Skalka,V.	--	↑16:10	--	↑18:10	--	↑20:06
Dubenec,motorest	↓15:12	↑16:08	↓17:12	↑18:08	↓19:12	↑20:04
Háje,otočiště	↓15:20	↑16:00	↓17:20	↑18:00	↓19:20	↑19:56
Příbram,Jiráskovy sady	↓15:26	↑15:53	↓17:26	↑17:53	↓19:26	↑19:49
Příbram,aut.nádr.	↓15:29	--	↓17:29	--	↓19:29	--
Příbram,aut.nádr.	↓15:30	↑15:49	↓17:30 _{P19}	↑17:49	↓19:30	↑19:45
Nová Ves p.Pleší						↑21:07
Malá Hraštice						↑21:02
Nový Knín						↑20:55
Mokrovraty						↑20:48
Stará Huť,Žel.zast.						↑20:40
Dobříš,Žel.st.						↑20:38
Dobříš,nám.						↑20:33
						688/94
	[1022]		[1026]		[1030]	[1066]
	14:49		16:49		17:49	

Poznámky:**P** = přestávka **p** =bezpečnostní přestávka**D20** = Spoj vyčká v zastávce **Dobříš,nám.** příjezdu spoje linky 395 max. 20 min.**D** = V zastávce "Nový Knín" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.)

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
1. směna	185,540	9:33	5:30
2. směna	152,460	6:39	4:20
celkem	338,000	16:12	9:50

Linka: **688** Pořadí: **95** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 1/1

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

Přezd: Dobříš,nám. 19:57 - Dobříš,nám. 19:58

	14:55 [1021]	18:42 [1027]	18:55 [1029]	19:58 [1031]
			517/95	
Dobříš,nám.	↑ 15:28	↓ 15:55 _{D20}	↑ 17:28 _{p4}	↓ 19:58 _{D20}
Obořiště	↑ 15:20	↓ 16:02	↑ 17:20	↓ 20:05
Dlouhá Lhota	↑ 15:14	↓ 16:07	↑ 17:14	↓ 20:10
Drásov,Skalka,VI.	--	↓ 16:10	--	↓ 20:13
Drásov,Skalka,V.	↑ 15:10	--	↑ 17:10	--
Dubenec,motorest	↑ 15:08	↓ 16:12	↑ 17:08	↓ 20:15
Háje,otočiště	↑ 15:00	↓ 16:20	↑ 17:00	↓ 20:23
Příbram,Jiráskovy sady	↑ 14:53	↓ 16:26	↑ 16:53	↓ 20:29
Příbram,aut.nádr.	--	↓ 16:29	--	↓ 20:32
Příbram,aut.nádr.	↑ 14:49	↓ 16:30	↑ 16:49	↓ 20:33
Mníšek p.Brďy,Náměstí	517/95	↑ 18:25	↓ 19:06 _A	
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch		↑ 18:22	↓ 19:09	
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně		↑ 18:20	↓ 19:11	
Zahořany		↑ 18:17	↓ 19:13	
Nová Ves p.Pleší,Včelník		↑ 18:15	↓ 19:15	
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice		↑ 18:11	↓ 19:19	
Nová Ves p.Pleší		↑ 18:07	↓ 19:23 _C	
Malá Hraštice		↑ 18:02	↓ 19:28	
Nový Knín		↑ 17:55 _D	↓ 19:35	
Mokrovraty		↑ 17:48	↓ 19:42	
Stará Huť,Žel.zast.		↑ 17:40	↓ 19:50	
Dobříš,Žel.st.		↑ 17:38	↓ 19:52	
Dobříš,nám.		↑ 17:33	↓ 19:57	
		688/95		
	[1020]	[1024]	[1028]	[1032]
	13:49	15:49		19:45

Poznámky:

p = bezpečnostní přestávka

D20 = Spoj vyčká v zastávce **Dobříš,nám.** příjezdu spoje linky 395 max. 20 min.**D** = V zastávce "Nový Knín" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.)**A** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)**C** = V zastávce "Nová Ves p.Pleší" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.)△ = Spoj vyčká v zastávce **Dobříš,nám.** příjezdu spoje linky 395 max. 10 min.

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
celkem	185,590	7:31	5:31

MARTIN UHER bus, s.r.o.									
Linka: 688		Pořadí: 96	Provozovna: MARTIN UHER bus			Pracovní den		List č. 1/1	
Typ vozu: SdN /G/		Typ VJŘ: A		Čís.graf.: T860		Provozní dispečink 318 590 513			
Přejezd: Mníšek p.Brdy,Základní škola 7:35 - Mníšek p.Brdy,Náměstí 7:40									
Přejezd: Dobříš,nám. 10:29 - Dobříš,nám. 10:30									
Přejezd: Dobříš,nám. 13:54 - Dobříš,nám. 13:55									
		5:40 [1045]	6:55 [1051]	8:37 [1009]	12:37 [1063]	12:55 [1017]	517/96		
Dobříš,nám.	↑ 5:07						↓13:55 _{D20}		
Obořiště	↑ 4:59						↓ 14:02		
Dlouhá Lhota	↑ 4:53						↓ 14:07		
Drásov,Skalka,VI.	--						↓ 14:10		
Drásov,Skalka,V.	↑ 4:49					--			
Dubenec,motorest	↑ 4:47						↓ 14:12		
Háje,otočiště	↑ 4:39						↓ 14:20		
Příbram,Jiráskovy sady	↑ 4:32						↓ 14:26		
Příbram,aut.nádr.	--						↓ 14:29		
Příbram,aut.nádr.	↑ 4:28						↓ 14:30 P		
Mníšek p.Brdy,Základní škola	517/96		↑ 7:35						
Mníšek p.Brdy,Náměstí		↑ 6:00	↓ 6:05 _B	↑ 7:30	↓ 7:45	↑ 9:00	↓ 9:37 _{AB}	↑ 11:55	↓13:03 _A
Mníšek p.Brdy,U Hřbitova		--	--	--	↓ 7:48	↑ 8:57	--	--	--
Mníšek p.Brdy,Hladový Vrch		↑ 5:57	↓ 6:08	↑ 7:27	--	--	↓ 9:40	↑ 11:52	↓ 13:06
Mníšek p.Brdy,Žel.zast.Rymaně		↑ 5:55	↓ 6:10	↑ 7:25	--	--	↓ 9:42	↑ 11:50	↓ 13:08
Zahořany		↑ 5:52	↓ 6:12	↑ 7:22	--	--	↓ 9:44	↑ 11:47	↓ 13:10
Nová Ves p.Pleší,Včelník		↑ 5:50	↓ 6:14	↑ 7:20	--	--	↓ 9:46	↑ 11:45	↓ 13:12
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice		↑ 5:46	--	↑ 7:16	--	--	↓ 9:50	↑ 11:41	↓ 13:16
Nová Ves p.Pleší		↑ 5:42 _c	↓ 6:18	↑ 7:12 _c	↓ 7:53	↑ 8:52	↓ 9:54	↑ 11:37	↓ 13:20
Malá Hraštice		↑ 5:37	↓ 6:23	↑ 7:07	↓ 7:58	↑ 8:47	↓ 9:59	↑ 11:32	↓ 13:25
Nový Knín		↑ 5:30 _D	↓ 6:30	↑ 7:00 _D	↓ 8:05	↑ 8:40	↓ 10:06	↑ 11:25	↓ 13:32
Mokrovraty		↑ 5:23					↓ 10:13	↑ 11:18	↓ 13:39
Stará Huť,Žel.zast.		↑ 5:15					↓ 10:21	↑ 11:10	↓ 13:47
Dobříš,Žel.st.		↑ 5:13					↓ 10:23	↑ 11:08	↓ 13:49
Dobříš,nám.		↑ 5:08					↓ 10:28	↑11:03	↓ 13:54
		688/96							
	[1002]	[1006]	[1034]	[1048]	[1016]				
			6:20	8:00	9:03				
Poznámky: P = přestávka D = V zastávce "Nový Knín" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.) C = V zastávce "Nová Ves p.Pleší" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.) B = V zastávce "Mníšek p.Brdy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 od Dobříše (nejdéle 5 min.) A = V zastávce "Mníšek p.Brdy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.) D20 = Spoj vyčká v zastávce Dobříš,nám. příjezdu spoje linky 395 max. 20 min. VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km									
		Vozokm		Délka směny		Doba řízení			
celkem		197,622		10:02		6:34			

Linka: **688** Pořadí: **97** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 1/2Typ vozu: SdN /G/ Typ VJŘ: A Čís.graf.: T860
Provozní dispečink 318 590 513

Střídání: Mníšek p.Brďy,Náměstí 12:55

	5:00 [1003]	6:30 [1007]	[1075]	9:37 [1013]	
				688/97	
Mníšek p.Brďy,Náměstí ↑ 5:32	↓ 5:40	↑ 6:50	↓ 6:55	↑ 8:30	↓ 10:37 ^A ↑ 12:55 s
Mníšek p.Brďy,Závod ↑ 5:29	--	--	--	--	--
Mníšek p.Brďy,U Hřbitova	--	--	--	--	--
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch ↑ 5:27	↓ 5:43	↑ 6:47	↓ 6:58	↑ 8:27	↓ 10:40 ↑ 12:52
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně ↑ 5:25	↓ 5:45	↑ 6:45	↓ 7:00	↑ 8:25	↓ 10:42 ↑ 12:50
Zahořany ↑ 5:22	↓ 5:47	↑ 6:42	↓ 7:02	↑ 8:22	↓ 10:44 ↑ 12:47
Nová Ves p.Pleší,Včelník ↑ 5:20	↓ 5:49	↑ 6:40	↓ 7:04	↑ 8:20	↓ 10:46 ↑ 12:45
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice ↑ 5:16	↓ 5:53	↑ 6:36	↓ 7:08	↑ 8:16	↓ 10:50 ↑ 12:41
Nová Ves p.Pleší ↑ 5:12 ^c	↓ 5:57 ^c	↑ 6:32	↓ 7:12	↑ 8:12	↓ 10:54 ↑ 12:37
Malá Hraštice ↑ 5:07	↓ 6:02	↑ 6:27	↓ 7:17	↑ 8:07	↓ 10:59 ↑ 12:32
Nový Knín ↑ 5:00	↓ 6:09	↑ 6:20	↓ 7:24	↑ 8:00	446/97 ↓ 11:06 ↑ 12:25 ^D
Mníšek p.Brďy,Náměstí 688/97			↓ 8:35	↑ 9:42	
Mníšek p.Brďy,Kaple			↓ 8:42	↑ 9:34	
Kytín,Náves			↓ 8:47	↑ 9:30	
Mníšek p.Brďy,Rozcestí Kytín			↓ 8:51	↑ 9:26	
Voznice			↓ 8:55	↑ 9:22	
Dobříš,Žel.st.			↓ 9:02	↑ 9:15	
Dobříš,nám.			↓ 9:06	↑ 9:10	
	[1004]	[1008]	[1014]	[1078]	[1018]
		5:55	7:31		11:25

Poznámky:**S** = střídání**C** = V zastávce "Nová Ves p.Pleší" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.)**A** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)**D** = V zastávce "Nový Knín" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.)

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

Linka: **688** Pořadí: **97** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 2/2Typ vozu: SdN /G/ Typ VJŘ: A Čís.graf.: T860
Provozní dispečink 318 590 513

Střídání: Mníšek p.Brdy,Náměstí 12:55

	13:03 [1017]	14:42 [1055]	16:12 [1023]	18:12 [1029]	19:37 [1033]				
Mníšek p.Brdy,Náměstí	↓13:42A	↑ 14:55	↓15:12B	↑ 16:25	↓16:42AB	↑ 17:55	↓18:42AB	↑ 19:55	↓20:07AB
Mníšek p.Brdy,Závod	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Mníšek p.Brdy,U Hřbitova	--	↑ 14:52	↓ 15:15	--	--	--	--	--	--
Mníšek p.Brdy,Hladový Vrch	↓ 13:45	--	--	↑ 16:22	↓ 16:45	↑ 17:52	↓ 18:45	↑ 19:52	↓ 20:10
Mníšek p.Brdy,Žel.zast.Rymaně	↓ 13:47	--	--	↑ 16:20	↓ 16:47	↑ 17:50	↓ 18:47	↑ 19:50	↓ 20:12
Zahořany	↓ 13:49	--	--	↑ 16:17	↓ 16:49	↑ 17:47	↓ 18:49	↑ 19:47	↓ 20:14
Nová Ves p.Pleší,Včelník	↓ 13:51	--	--	↑ 16:15	↓ 16:51	↑ 17:45	↓ 18:51	↑ 19:45	↓ 20:16
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	↓ 13:55	--	--	↑ 16:11	↓ 16:55	↑ 17:41	--	--	↓ 20:20
Nová Ves p.Pleší	↓ 13:59	↑ 14:47	↓ 15:20c	↑ 16:07	↓ 16:59c	↑ 17:37	↓ 18:55	↑19:41	↓ 20:24
Malá Hraštice	↓ 14:04	↑ 14:42	↓ 15:25	↑ 16:02	↓ 17:04	↑ 17:32			↓ 20:29
Nový Knín	↓ 14:11	↑14:35	↓ 15:32 p	↑15:55D	↓ 17:11	↑17:25			↓ 20:36
		[1054]		[1024]		[1044]		[1046]	
		13:55		15:35		16:55		19:07	

Poznámky:**p** = bezpečnostní přestávka**A** = V zastávce "Mníšek p.Brdy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)**B** = V zastávce "Mníšek p.Brdy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 od Dobříše (nejdéle 5 min.)**C** = V zastávce "Nová Ves p.Pleší" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.)**D** = V zastávce "Nový Knín" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.)

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
1. směna	137,220	7:55	4:37
2. směna	110,042	7:41	3:45
celkem	247,262	15:36	8:22

Linka: **688** Pořadí: **98** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 1/1

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

17:12

[1025]

688/98

19:06

[1031]

20:07

[1035]

Mníšek p.Brdy,Náměstí	↓ 17:42AB	↑ 19:25	↓ 19:37A	↑ 20:55	↓ 21:07AB	↑ 22:10
Mníšek p.Brdy,Hladový Vrch	↓ 17:45	↑ 19:22	↓ 19:40	↑ 20:52	↓ 21:10	↑ 22:07
Mníšek p.Brdy,Žel.zast.Rymaně	↓ 17:47	↑ 19:20	↓ 19:42	↑ 20:50	↓ 21:12	↑ 22:05
Zahořany	↓ 17:49	↑ 19:17	↓ 19:44	↑ 20:47	↓ 21:14	↑ 22:02
Nová Ves p.Pleší,Včelník	↓ 17:51	↑ 19:15	↓ 19:46	↑ 20:45	↓ 21:16	↑ 22:00
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	↓ 17:55	↑ 19:11	--	--	--	--
Nová Ves p.Pleší	↓ 17:59C	↑ 19:07	↓ 19:50	↑ 20:41	↓ 21:20	↑ 21:56
Malá Hraštice	↓ 18:04	↑ 19:02	↓ 19:55	↑ 20:36	↓ 21:25	↑ 21:51
Nový Knín	↓ 18:11	↑ 18:55BD				

[1030]

18:35

[1032]

19:02

[1040]

21:02

21:07

[1041]

22:17

[1043]

Mníšek p.Brdy,Náměstí	↓ 22:17AB	↑ 23:25	↓ 0:07BA
Mníšek p.Brdy,Hladový Vrch	↓ 22:20	↑ 23:22	↓ 0:10
Mníšek p.Brdy,Žel.zast.Rymaně	↓ 22:22	↑ 23:20	↓ 0:12
Zahořany	↓ 22:24	↑ 23:17	↓ 0:14
Nová Ves p.Pleší,Včelník	↓ 22:26	↑ 23:15	↓ 0:16
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	--	--	--
Nová Ves p.Pleší	↓ 22:30	↑ 23:11	↓ 0:20
Malá Hraštice	↓ 22:35	↑ 23:06 B	↓ 0:25
Nový Knín			↓ 0:32

[1042]

21:51

Poznámky:**B** = poslední spoj**A** = V zastávce "Mníšek p.Brdy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)**B** = V zastávce "Mníšek p.Brdy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 od Dobříše (nejdéle 5 min.)**C** = V zastávce "Nová Ves p.Pleší" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 314 od Velké Lečice (nejdéle 5 min.)**D** = V zastávce "Nový Knín" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 361 od Dobříše (nejdéle 10 min.)VJŘ neobsahuje
spoj delší než 50 km

Vozokm

Délka směny

Doba řízení

celkem

97,546

6:50

3:26

MARTIN UHER bus, s.r.o.

Linka: **688** Pořadí: **99** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 1/2

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

Přejezd: Dobříš,nám. 7:43 - Kytín,Náves 7:58**Střídání:** Mníšek p.Brdy,Kaple 13:09

			5:19		5:40		5:52		6:11	
	[1069]		[1001]		[1003]		[1005]		[1007]	
Mníšek p.Brdy,Kaple	↑ 5:11	↓ 5:19	↑ 5:38	↓ 5:40	↑ 5:50	↓ 5:52PD	↑ 6:09	↓ 6:11P	↑ 6:30	↓ 6:40P
Kytín,Náves	↑ 5:06	↓ 5:24	↑ 5:33	↓ 5:45	↑ 5:45	↓ 5:57	↑ 6:04	↓ 6:16	↑ 6:25	↓ 6:45
	446/99									
	[1002]		[1004]		[1006]		[1008]		[1010]	
			5:06		5:33		5:45		6:04	
	6:40		6:52		6:58		7:14		8:11	
	[1009]		[1173]		[1073]		[1011]		[1013]	
Mníšek p.Brdy,Kaple	↑ 6:50	↓ 6:52D	↑ 7:03	↓ 7:14		↑ 8:09	↓ 8:11PD	↑ 9:09	↓ 9:11P	↑ 9:50
Kytín,Náves	↑ 6:45	↓ 6:57	↑ 6:58	↓ 7:19	↓ 7:23	↑ 8:04	↓ 8:16 P	↑ 9:04	↓ 9:16	↑ 9:45
Mníšek p.Brdy,Rozcestí Kytín					↓ 7:27					
Voznice					↓ 7:31					
Dobříš,Žel.st.					↓ 7:38					
Dobříš,nám.					↓ 7:42					
	[1012]		[1014]		[1024]		[1026]		[1028]	
	6:25		6:45		7:23		8:47		9:30	
	9:11				9:52		11:11		11:52	
	[1015]		[1017]		[1019]		[1021]		[1023]	
Mníšek p.Brdy,Pražská		↑ 10:11	↓ 10:50							
Mníšek p.Brdy,Náměstí		↑ 10:10	↓ 10:51							
Mníšek p.Brdy,Kaple	↓ 9:52D	↑ 10:05	↓ 10:57	↑ 11:09	↓ 11:11P	↑ 11:50	↓ 11:52D	↑ 12:50	↓ 12:52D	↑ 13:09 s
Kytín,Náves	↓ 9:57	↑ 10:00	↓ 11:02	↑ 11:04	↓ 11:16	↑ 11:45	↓ 11:57 P	↑ 12:45	↓ 12:57	↑ 13:04
		[1030]		[1032]		[1034]		[1036]		[1038]
		9:45		10:00		11:04		11:45		12:45

Poznámky:**P** = přestávka **S** =střídání**P** = V zastávce "Mníšek p.Brdy, Kaple" vyčkejte příjezdu spoje linky PID 317 z Prahy**D** = V zastávce "Mníšek p.Brdy, Kaple" vyčkejte příjezdu spoje linky PID 317 z Dobříše

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

MARTIN UHER bus, s.r.o.

Linka: **688** Pořadí: **99** Provozovna: **MARTIN UHER bus** Pracovní denList
č. 2/2

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T860

Provozní dispečink 318 590 513

Přejezd: Kytín,Náves **19:59** - Mníšek p.Brdy,Kaple **20:02**

	12:52 [1025]		13:11 [1029]		13:52 [1031]		14:10 [1033]		14:22 [1035]	
Mníšek p.Brďy,Kaple	↓13:11P	↑ 13:50	↓13:52D	↑ 14:09	↓14:10P	↑ 14:20	↓14:22D	↑ 14:39	↓14:40P	↑ 14:50
Kytín,Náves	↓ 13:16 P	↑13:45	↓ 13:57	↑14:04	↓ 14:15	↑14:15	↓ 14:27	↑14:34	↓ 14:45	↑14:45
		[1040] 13:04		[1042] 13:45		[1044] 14:04		[1046] 14:15		[1048] 14:34
	14:40 [1037]		14:52 [1067]		15:11 [1041]		15:52 [1043]		16:11 [1045]	
Mníšek p.Brďy,Kaple	↓14:52D	↑ 15:09	↓15:11D	↑ 15:50	↓15:52D	↑ 16:09	↓16:11P	↑ 16:50	↓16:52D	↑ 17:09
Kytín,Náves	↓ 14:57	↑15:04	↓ 15:16	↑15:45	↓ 15:57	↑16:04	↓ 16:16 P	↑16:45	↓ 16:57	↑17:04
		[1050] 14:45		[1052] 15:04		[1054] 15:45		[1056] 16:04		[1058] 16:45
	16:52 [1047]		17:11 [1049]		17:52 [1051]		18:11 [1053]		18:52 [1055]	
Mníšek p.Brďy,Kaple	↓17:11P	↑ 17:50	↓17:52D	↑ 18:09	↓18:11P	↑ 18:50	↓18:52D	↑ 19:09	↓19:11P	↑ 19:50
Kytín,Náves	↓ 17:16 P	↑17:45	↓ 17:57	↑18:04	↓ 18:16 P	↑18:45	↓ 18:57	↑19:04	↓ 19:16 P	↑19:45
		[1060] 17:04		[1062] 17:45		[1064] 18:23		[1066] 18:45		[1068] 19:36
	19:11 [1057]	19:52 [1059]		20:10 [1061]		21:10 [1063]		22:10 [1065]		
Mníšek p.Brďy,Kaple	↓19:52D	↓20:10P	↑ 20:50	↓21:10P	↑ 22:05	↓22:10PD	↑ 22:25	↓23:11 B		
Kytín,Náves	↓ 19:57	↓ 20:15	↑20:45	↓ 21:15 P	↑22:00 B	↓ 22:15	↑22:20	↓ 23:16		
			[1070] 20:23		[1072] 20:45		[1076] 22:00			

Poznámky:**B** = poslední spoj **P** =přestávka **S** =střídání**P** = V zastávce "Mníšek p.Brdy, Kaple" vyčkejte příjezdu spoje linky PID 317 z Prahy**D** = V zastávce "Mníšek p.Brdy, Kaple" vyčkejte příjezdu spoje linky PID 317 z Dobříše

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
1. směna	99,400	8:03	3:14
2. směna	105,640	10:07	3:13
celkem	205,040	18:10	6:27

Linka: **688** Pořadí: **2** Provozovna: **MARTIN UHER bus** **Sobota+Neděle**List
č. 1/1Typ vozu: SdN /G/ Typ VJŘ: A Čís.graf.: T1716
Provozní dispečink 318 590 513**Přejezd:** Dobříš,nám. 8:28 - Dobříš,nám. 8:29**Přejezd:** Dobříš,nám. 16:28 - Dobříš,nám. 16:29

	[4005]	[4003]	13:37	14:35	
	688/2		[4009]	[4011]	
Mníšek p.Brďy,Náměstí ↓	7:37		↑ 11:25	↓ 15:37A	↑ 19:25
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch ↓	7:40		↑ 11:22	↓ 15:40	↑ 19:22
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně ↓	7:42		↑ 11:20	↓ 15:42	↑ 19:20
Zahořany ↓	7:44		↑ 11:17	↓ 15:44	↑ 19:17
Nová Ves p.Pleší,Včelník ↓	7:46		↑ 11:15	↓ 15:46	↑ 19:15
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice ↓	7:50		↑ 11:11	↓ 15:50	↑ 19:11
Nová Ves p.Pleší ↓	7:54		↑ 11:07	↓ 15:54	↑ 19:07
Malá Hraštice ↓	7:59		↑ 11:02	↓ 15:59	↑ 19:02
Nový Knín ↓	8:06		↑ 10:55	↓ 16:06	↑ 18:55
Mokrovraty ↓	8:13		↑ 10:48	↓ 16:13	↑ 18:48
Stará Huť,Žel.zast. ↓	8:21		↑ 10:40	↓ 16:21	↑ 18:40
Dobříš,Žel.st. ↓	8:23		↑ 10:38	↓ 16:23	↑ 18:38
Dobříš,nám. ↓	8:28		↑ 10:33	↓ 16:28	↑ 18:33
Dobříš,nám. ↓	8:35	↑ 10:23	688/2	↓ 16:35	↑ 18:23
Obořiště ↓	8:42	↑ 10:15		↓ 16:42	↑ 18:15
Dlouhá Lhota ↓	8:47	↑ 10:09		↓ 16:47	↑ 18:09
Drásov,Skalka,VI. ↓	8:50	--		↓ 16:50	--
Drásov,Skalka,V. ↓	--	↑ 10:05		--	↑ 18:05
Dubenec,motorest ↓	8:52	↑ 10:03		↓ 16:52	↑ 18:03
Háje,otočiště ↓	9:00	↑ 9:55		↓ 17:00	↑ 17:55
Příbram,Jiráskovy sady ↓	9:06	↑ 9:48		↓ 17:06	↑ 17:48
Příbram,aut.nádr. ↓	9:09	--		↓ 17:09	--
Příbram,aut.nádr. ↓	9:10P34	↑ 9:44		↓ 17:10P34	↑ 17:44
			[4006]	[4006]	[4014]
			8:33		15:44
					16:33

Poznámky:**P** = přestávka**A** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
celkem	189,400	11:48	6:00

Linka: **688** Pořadí: **3** Provozovna: **MARTIN UHER bus Sobota+Neděle**List
č. 1/2

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T1716

Provozní dispečink 318 590 513

Přejezd: Dobříš,nám. **8:32** - Dobříš,nám. **8:33****Přejezd:** Dobříš,nám. **12:28** - Dobříš,nám. **12:29****Střídání:** Příbram,aut.nádr. **13:10**

		9:37 [4029]	10:35 [4007]	517/3
Dobříš,nám.	↑ 6:21			↓ 12:35
Obořiště	↑ 6:13			↓ 12:42
Dlouhá Lhota	↑ 6:07			↓ 12:47
Drásov,Skalka,VI.	--			↓ 12:50
Drásov,Skalka,V.	↑ 6:03			--
Dubenec,motorest	↑ 6:01			↓ 12:52
Háje,otočiště	↑ 5:53			↓ 13:00
Příbram,Jiráskovy sady	↑ 5:46			↓ 13:06
Příbram,aut.nádr.	--			↓ 13:09
Příbram,aut.nádr.	↑ 5:42			↓ 13:10 s
Mníšek p.Brďy,Náměstí	517/3 ↑ 7:42			↓ 7:54
Mníšek p.Brďy,Kaple	↑ 7:34			↓ 8:01
Kytín,Náves	↑ 7:30			↓ 8:06
Mníšek p.Brďy,Rozcestí Kytín	↑ 7:26			↓ 8:10
Voznice	↑ 7:22			↓ 8:14
Dobříš,Žel.st.	↑ 7:15			↓ 8:21
Dobříš,nám.	↑ 7:10			↓ 8:25
Mníšek p.Brďy,Náměstí	446/3 ↑ 9:25			↓ 11:37A
Mníšek p.Brďy,Hladový Vrch	↑ 9:22			↓ 11:40
Mníšek p.Brďy,Žel.zast.Rymaně	↑ 9:20			↓ 11:42
Zahořany	↑ 9:17			↓ 11:44
Nová Ves p.Pleší,Včelník	↑ 9:15			↓ 11:46
Nová Ves p.Pleší,Nemocnice	↑ 9:11			↓ 11:50
Nová Ves p.Pleší	↑ 9:07			↓ 11:54
Malá Hraštice	↑ 9:02			↓ 11:59
Nový Knín	↑ 8:55			↓ 12:06
Mokrovraty	↑ 8:48			↓ 12:13
Stará Huť,Žel.zast.	↑ 8:40			↓ 12:21
Dobříš,Žel.st.	↑ 8:38			↓ 12:23
Dobříš,nám.	↑ 8:33			↓ 12:28
		688/3		
	[4002]	[4026]	[4002]	

Poznámky:**S** = střídání**A** = V zastávce "Mníšek p.Brďy, náměstí" vykejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

Linka: **688** Pořadí: **3** Provozovna: **MARTIN UHER bus Sobota+Neděle**List
č. 2/2

Typ vozu: SdN /G/

Typ VJŘ: A

Čís.graf.: T1716

Provozní dispečink 318 590 513

Střídání: Příbram, aut.nádr. 13:10

Přejezd: Dobříš, nám. 18:28 - Dobříš, nám. 18:29

		15:37		20:35
		[4011]	[4031]	[4015]
				[4017]
				517/3
Dobříš, nám.	↑ 14:23		↓ 20:35	↑ 22:18
Obořiště	↑ 14:15		↓ 20:42	↑ 22:10
Dlouhá Lhota	↑ 14:09		↓ 20:47	↑ 22:04
Drásov, Skalka, VI.	--		↓ 20:50	--
Drásov, Skalka, V.	↑ 14:05		--	↑ 22:00
Dubenec, motorest	↑ 14:03		↓ 20:52	↑ 21:58
Háje, otočiště	↑ 13:55		↓ 21:00	↑ 21:50
Příbram, Jiráskovy sady	↑ 13:48		↓ 21:06	↑ 21:43
Příbram, aut.nádr.	--		↓ 21:09	--
Příbram, aut.nádr.	↑ 13:44		↓ 21:10 ^{P29}	↑ 21:39
Mníšek p.Brady, Náměstí	↑ 19:42	↓ 19:55		
Mníšek p.Brady, Kaple	↑ 19:34	↓ 20:02		
Kytín, Náves	↑ 19:30	↓ 20:07		
Mníšek p.Brady, Rozcestí Kytín	↑ 19:26	↓ 20:11		
Voznice	↑ 19:22	↓ 20:15		
Dobříš, Žel.st.	↑ 19:15	↓ 20:22		
Dobříš, nám.	↑ 19:10	↓ 20:26		
Mníšek p.Brady, Náměstí	↑ 15:25	↓ 17:37 ^A	446/3	
Mníšek p.Brady, Hladový Vrch	↑ 15:22	↓ 17:40		
Mníšek p.Brady, Žel.zast.Rymaně	↑ 15:20	↓ 17:42		
Zahořany	↑ 15:17	↓ 17:44		
Nová Ves p.Pleší, Včelník	↑ 15:15	↓ 17:46		
Nová Ves p.Pleší, Nemocnice	↑ 15:11	↓ 17:50		
Nová Ves p.Pleší	↑ 15:07	↓ 17:54		
Malá Hraštice	↑ 15:02	↓ 17:59		
Nový Knín	↑ 14:55	↓ 18:06		
Mokrovraty	↑ 14:48	↓ 18:13		
Stará Huť, Žel.zast.	↑ 14:40	↓ 18:21		
Dobříš, Žel.st.	↑ 14:38	↓ 18:23		
Dobříš, nám.	↑ 14:33	↓ 18:28		
		688/3		
	[4010]	[4008]	[4028]	[4018]
	11:44	12:33		

Poznámky:**P** = přestávka**A** = V zastávce "Mníšek p.Brady, náměstí" vyčkejte příjezdu a přestupu cestujících ze spoje linky PID 317 nebo 320 od Prahy (nejdéle 5 min.)

VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
1. směna	131,200	7:28	4:07
2. směna	176,570	10:00	5:23
celkem	307,770	17:28	9:30

Linka: **688** Pořadí: **4** Provozovna: **MARTIN UHER bus** **Sobota+Neděle**List
č. 1/1Typ vozu: **SdN /G/** Typ VJŘ: **A** Čís.graf.: **T1716**
Provozní dispečink 318 590 513**Střídání:** Mníšek p.Brdy,Kaple **11:50****Přejezd:** Kytín,Náves **22:59** - Mníšek p.Brdy,Kaple **23:09**

				5:52		7:11		9:11
		[4001]		[4003]		[4005]		[4007]
Mníšek p.Brdy,Kaple	↑ 5:50	↓ 5:52 A	↑ 7:09	↓ 7:11	↑ 7:50	↓ 9:11	↑ 9:50	↓ 9:52
Kytín,Náves	↑ 5:45 A	↓ 5:57	↑ 7:04	↓ 7:16	↑ 7:45	↓ 9:16	↑ 9:45	↓ 9:57
	446/4							
	[4002]		[4004]		[4006]		[4008]	
			5:45		7:30		8:06	

		9:52	
		[4009]	
Mníšek p.Brdy,Kaple	↑ 11:09	↓ 11:11	↑ 11:50 s
Kytín,Náves	↑ 11:04	↓ 11:16	↑ 11:45
	[4010]		[4012]
	9:45		11:04

11:11		13:11		13:52		15:11		
[4011]		[4013]		[4015]		[4017]		
Mníšek p.Brdy,Kaple	↓ 13:11	↑ 13:50	↓ 13:52	↑ 15:09	↓ 15:11	↑ 15:50	↓ 17:11	↑ 17:50
Kytín,Náves	↓ 13:16	↑ 13:45	↓ 13:57	↑ 15:04	↓ 15:16	↑ 15:45	↓ 17:16	↑ 17:45
		[4014]		[4016]		[4018]		[4020]
		11:45		13:45		15:04		15:45

	17:11		17:52		19:11	
	[4019]		[4021]		[4023]	[4027]
Mníšek p.Brdy,Kaple	↓ 17:52	↑ 19:09	↓ 19:11	↑ 19:50	↓ 21:10	↓ 23:09 B
Kytín,Náves	↓ 17:57	↑ 19:04	↓ 19:16	↑ 19:45	↓ 21:15	↓ 23:14
		[4022]		[4024]		
		17:45		19:30		

Poznámky:

A = první spoj **B** =poslední spoj **S** =střídání
VJŘ neobsahuje spoj delší než 50 km

	Vozokm	Délka směny	Doba řízení
1. směna	29,860	6:05	0:55
2. směna	43,910	11:24	1:20
celkem	73,770	17:29	2:15

Závazný jízdní řád

/bude doplněno dodatkem ke dni Zahájení provozu svazku a následně k realizovaným změnám JŘ /

Hlavní smlouva Diesel

Dopravce: MARTIN UHER BUS s.r.o.
Objednatel: Středočeský kraj

Příloha č. 4

Výchozí finanční model (VFM)		řádek
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1
	z toho Nafta	1a
	AD blue	1b
	Přímý materiál, energie	2
	Opravy a údržba vozidel	3
	Odpisy dlouhodobého majetku	4
	z toho: autobusy	4a
	odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	4b
	Pronájem a leasing vozidel	5
	Mzdové náklady	6
	Sociální a zdravotní pojištění	7
	Cestovné	8
	Úhrada za použití infrastruktury	9
	Silniční daň	10
	Elektronické mýto	11
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	12
	Ostatní přímé náklady	13
	Ostatní služby	14
	Provozní režie	15
	Správní režie	16
Provozní náklady celkem		17
Výnosy	Tržby z jízdného	18
	Ostatní tržby z přepravy	19
	Slevy MD	20
	Ostatní výnosy	21
Výnosy celkem		22
Hodnota provozních aktiv		23
Čistý příjem dohodnutý		24
Náklady organizátorů		25
Kompenzace (mimo položky nezahrnuté do nákladů)		25
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		26
Jiné dotace		27
Položky nezahrnuté v nákladech (přičítají se ke kompenzaci) - odhad se přičte do zálohy a tyto položky se vyúčtovávají na skutečnost		28
Zastávky a náklady na vjezdy do autobusových terminálů - odhad ve VFM a vyúčtování dle skutečnosti		28a
Mýto na JŘ - odhad a vyúčtování dle skutečnosti		28b
ONS - položky vyhrazené dle smlouvy - odhad a vyúčtování dle skutečnosti		28c
Kompenzace celkem		29
Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)		30
- z toho tarifní km dle JŘ (referenční)		30a
- z toho ostatní výkony: příslavné, odstavné, přejezdové (km)		30b
Sumář vybraných hodnot		
Náklady celkem (součet řádků 17+25+28)		
Hodnota provozních aktiv		
Čistý příjem dohodnutý		
Cena dopravního výkonu předběžně		
Předpokládané výnosy		
Kompenzace celkem záloha		

Hlavní smlouva Diesel

Dopravce: MARTIN UHER BUS s.r.o.
Objednatel: Středočeský kraj

Příloha č. 4

Výchozí finanční model (VFM)		řádek
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1
	z toho Nafta	1a
	AD blue	1b
	Přímý materiál, energie	2
	Opravy a údržba vozidel	3
	Odpisy dlouhodobého majetku	4
	z toho: autobusy	4a
	odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	4b
	Pronájem a leasing vozidel	5
	Mzdové náklady	6
	Sociální a zdravotní pojištění	7
	Cestovné	8
	Úhrada za použití infrastruktury	9
	Silniční daň	10
	Elektronické mýto	11
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	12
	Ostatní přímé náklady	13
	Ostatní služby	14
	Provozní režie	15
	Správní režie	16
Variabilní náklady		17
Hodnota provozních aktiv		23
Čistý příjem dohodnutý		24
Náklady organizátorů		25
Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)		30
- z toho tarifní km dle JŘ (referenční)		30a
- z toho ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (km)		30b
Sumář vybraných hodnot		
CDDV - Variabilní náklady celkem		

Náklady z řádku 28 resp. 28a, 28b,28c budou vyúčtovány ke skutečnosti (jsou jen u hlavní kalkulace), proto nejsou do CDDV zahrnuty

Dopravce: MARTIN UHER BUS s.r.o.
Objednatel: Středočeský kraj

[illegible]

Hlavní smlouva H₂ - vyhrazená změna dle § 100 ZZVZ (opce)

Příloha č. 4

Dopravce: MARTIN UHER BUS s.r.o.
Objednatel: Středočeský kraj

Výchozí finanční model (VFM)		Řádek
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1
	z toho H2 dle vzorce ve smlouvě	1a
	ostatní média oleje, brzdová kapalina atd.	1b
	Přímý materiál, energie	2
	Opravy a údržba vozidel	3
	Odpisy dlouhodobého majetku	4
	z toho autobusy dle výsledku	4a
	odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	4b
	Pronájem a leasing vozidel	5
	Mzdové náklady	6
	Sociální a zdravotní pojištění	7
	Cestovné	8
	Úhrada za použití infrastruktury	9
	Silniční daň	10
	Elektronické mýto	11
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	12
	Ostatní přímé náklady	13
	Ostatní služby	14
	Provozní režie	15
	Správní režie	16
Provozní náklady celkem		17
Výnosy	Tržby z jízdného	18
	Ostatní tržby z přepravy	19
	Slevy MD	20
	Ostatní výnosy	21
Výnosy celkem		22
Hodnota provozních aktiv		23
Čistý příjem dohodnutý		24
Náklady organizátorů		25
Kompenzace (mimo položky nezahnuté do nákladů)		25
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		26
Jiné dotace		27
Položky nezahnuté v nákladech (přičítají se ke kompenzaci) - odhad se přičte do zálohy a tyto položky se vyúčtovávají na skutečnost		28
Zastávky a náklady na jízdy do autobusových terminálů - odhad ve VFM a vyúčtování dle skutečnosti		28a
Mýto na JŘ - odhad a vyúčtování dle skutečnosti		28b
ONS - položky vyhrazené dle smlouvy - odhad a vyúčtování dle skutečnosti		28c
Kompenzace celkem		29
Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)		30
- z toho tarifní km dle JŘ (referenční)		30a
- z toho ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (km)		30b
Sumář vybraných hodnot		
Náklady celkem (součet řádků 17+25+28)		
Hodnota provozních aktiv		
Čistý příjem dohodnutý		
Cena dopravního výkonu předběžně		
Předpokládané výnosy		
Kompenzace celkem záloha		

e sml

výbě

u

řed al

řed al

řed al

Hlavní smlouva H₂ - vyhrazená změna dle § 100 ZZVZ (opce)

Příloha č. 4

Dopravce: MARTIN UHER BUS s.r.o.
Objednatel: Středočeský kraj

Variabilní náklady

Výchozí finanční model (VFM)		Řádek
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1
	z toho H2	1a
	ostatní média oleje, brzdová kapalina atd.	1b
	Přímý materiál, energie	2
	Opravy a údržba vozidel	3
	Odpisy dlouhodobého majetku	4
	z toho: autobusy	4a
	opravy dlouhodobého majetku mimo vozidla v Středočeském kraji	4b
	Pronájem a leasing vozidel	5
	Mzdové náklady	6
	Sociální a zdravotní pojištění	7
	Cestovné	8
	Úhrada za použití infrastruktury	9
	Silniční daň	10
	Elektronické mýto	11
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	12
	Ostatní přímé náklady	13
	Ostatní služby	14
	Provozní režie	15
	Správní režie	16
Variabilní náklady		17
Hodnota provozních aktiv		23
Čistý příjem dohodnutý		24
Náklady organizátorů		25
Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)		30
- z toho tarifní km dle JŘ (referenční)		30a
- z toho ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (km)		30b
Sumář vybraných hodnot		
CDDV - Variabilní náklady celkem		

Náklady z řádku 28 resp. 28a, 28b,28c budou vyúčtován

doplněna podle vzo

Dopravce:
Objednatel:

Vymezení provozního aktiva
Dopravní prostředky/řady vozidel (řádky přidejte dle potřeby- tabulka není zamčená)
H2 autobusy 10 ks
Diesel autobus
Ostatní majetek
Pozemky
Stavby
Jiný dlouhodobý majetek
hmotná aktiva
nehmotná aktiva
První mimořádné splátky (akontace) leasingu
Součet

nota bude doplněna podle výsledku výběrového říze

Struktura fixních nákladů na dodatečné vozidlo typu použitého v oblasti - dle čl. III odst. 10 (FCDV)

Náklady na provoz dodatečného vozidla je Dopravce povinen Objednateli doložit (např. fakturami, výpisem z účtu, jiným prokazatelným způsobem)

Oblast č.					
Typ vozidla:					
Položka	Řádek	Náklady /ročně (Kč) (N)	Náklady /ročně (Kč) pro HMP (N _{HMP}) - alokace podílu nákladů podle výkonů dodatečného vozidla pro objednatele HMP (V _{HMP})	Náklady /ročně (Kč) pro SČK (N _{SČK}) - alokace podílu nákladů podle výkonů dodatečného vozidla pro objednatele HMP (V _{SČK})	Indexace
Opravy a údržba vozidel (N3)	3	N3	$N3_{HMP} = N3 \cdot V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N3_{SČK} = N3 \cdot V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
Odpisy dlouhodobého majetku (N4)	4	N4	$N4_{HMP} = N4 \cdot V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N4_{SČK} = N4 \cdot V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6 (podle struktury indexace a typu odpisu)
Pronájem a leasing vozidel (N5)	5	N5	$N5_{HMP} = N5 \cdot V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N5_{SČK} = N5 \cdot V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
Pojištění (zákonné, havarijní)(N6)	9	N6	$N6_{HMP} = N6 \cdot V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N6_{SČK} = N6 \cdot V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
Ostatní přímé náklady (N7)	11	N7	$N7_{HMP} = N7 \cdot V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N7_{SČK} = N7 \cdot V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
Provozní režie (N8)	13	N8	$N8_{HMP} = N8 \cdot V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N8_{SČK} = N8 \cdot V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
FCDV	14	Σ (N3..N8)	Σ (N3 _{HMP} ..N8 _{HMP})	Σ (N3 _{SČK} ..N8 _{SČK})	

Fixní složka za dodatečné vozidlo se nepře počítává na km, ale připočte se ve výpočtu kompenzace celkovou částkou jako FCDV

Výkony dodatečného vozidla budou Dopravci hrazeny CDDV podle typu vozidla, které bylo vyhrazenou změnou aktivováno.

Náklady na mzdy dodatečného řidiče

Vznikne-li zavedením dalšího vozidla potřeba dalšího řidiče má dopravce nárok na úhradu těchto dodatečných nákladů, které se rovnají: průměrná mzda dodatečného řidiče/řidičů (dle přílohy č. 4 list „mzdové náklady“ v aktualizované ceně roku zavedení) minus mzdové náklady vyplývající z úhrady CDDV (ujetých nové km krát součet položek mzdových nákladů (řádky 6 a 7 v příloze č. 4 v aktualizované ceně roku zavedení podle typu vozidla).

Stanovení nákladů na dodatečné vozidlo jiného typu, než jsou předepsaná vozidla v oblasti

Oblast č.	
Typ vozidla:	dodatečné vozidlo jiného typu (výluky, posily apod.) dle čl. III odst. 11

Náklady na provoz dodatečného vozidla jiného typu je Dopravce povinen Objednateli doložit (např. fakturami, výpisem z úču, jiným prokazatelným způsobem)

Tato příloha je vzorovým postupem pro zavedení dodatečného vozidle jiného typu než je ve smlouvě sjednáno a slouží ke kalkulaci doložených nákladů dopravce při aktivaci vyhrazené změny na zavedení dalšího vozidla dle čl. III odst. 11 a řádky položek budou indexovány v souladu s přílohou č. 6 této smlouvy,

	Objednatel			Výkony a náklady vnější pásma (objednatel Středočeský kraj)			
n V á k l a a z d ů	Položka		Ř á d e k	Hodnoty - celkové náklady /NCVD _{IT}		Variabilní náklady vozidla jiného typu VNDV _{IT} - vyplňte všechny řádky, které obsahují variabilní náklady plně, je-li celá položka variabilním nákladem, nebo podílově - v takovém případě jen variabilní část (referenční výpočet proveďte z celého ročního objemu km)	
				Kč	Kč/linkový km	Kč	Kč/linkový km
A	B		C	H	I	J	K
V ý c h o z í n á k l a d y	Pohonné hmoty a oleje*		1	0,000	0,000	0,000	0,000
		- z toho nafta	1a				0,000
		- z toho CNG	1b				0,000
		- z toho vodík	1c				0,000
		- z toho elektřina	1d				0,000
		- AD blue, oleje, ostatní média atd.	1e				0,000
	Přímý materiál a energie		2		0,000		0,000
	Opravy a údržba vozidel		3		0,000		0,000
	Odpisy dlouhodobého majetku		4		0,000		0,000
		z toho: autobusy	4a				
		odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	4b				
	Pronájem a leasing vozidel		5				
	Mzdové náklady		6				
	Sociální a zdravotní pojištění		7		0,000		0,000
	Cestovné		8		0,000		0,000
	Úhrada za použití infrastruktury		9		0,000		0,000
	Silniční daň		10		0,000		0,000
	Elektronické mýto		11		0,000		0,000
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)		12		0,000		0,000
	Ostatní přímé náklady		13		0,000		0,000
	Provozní režie		15		0,000		0,000
	Správní režie		16		0,000		0,000
	Zbytkové variabilní náklady *		14				0,000
	Celkem náklady/ VCDV/VCDDV		15			0,000	
Dopravní výkony dle linkových jízdních řádů dodatečného vozidla jiného typu (referenční výkony dodatečného vozidla)			16	0,000		0,000	
Ostatní výkony související s provozem dodatečného vozidla jiného typu: přístavné, odstavné, přejezdové (vozk _m) [km - na 3 desetinná místa] - doplňte			17				
Náklady dopravního výkonu [Kč/linkový km]			18	0,00			
Náklady dodatečného dopravního výkonu [Kč/linkový km]			19			0,00	
Čistý příjem			20	Zavedením dodatečného vozidla, které vstupuje do majetku dopravce bude současně o podíl takto vloženého majetku upraven také VMPA, aby se vložený kapitál projevil v čistém příjmu Dopravce.			
Ostatní služby - zastávková péče / vjezdy na autobusová nádraží - náklady budou hrazeny pro jednotlivé svazky dle skutečnosti (uznatelné náklady za vjezdy a pobyt na autobusových nádražích jsou popsány ve smlouvě)			21a				

Mýto představuje výši mýtného uhrazeného Dopravcem v souladu s platnou legislativou za dopravní výkony dle jízdního řádu po zpoplatněných úsecích silnic a dálnic v rámci plnění závazku veřejné služby podle této smlouvy; dopravce je povinen doložit výši uhrazeného mýtného měsíčně ve struktuře podle nasazených vozidel a jejich výkonů po území jednotlivých objednatelů a sazeb. Nevztahuje se na mýtné uhrazené na přístavných, odstavných a přejezdových km, které jsou zahrnuty v příloze č. 4 - nabídková cena (VCDV) [Kč] této smlouvy v položce provozní režie		21b		
Služby organizátorů na území HMP nebo SČK (C _{ORG}); dle aktuální výše C _{ORG}		21c		
Cena dopravního výkonu (CDVDVJT _i); CDV = NCDV +C _{ORG}		22	0,00	
Cena dodatečného dopravního výkonu (CDDVDVJT _i) ; CDDV = NCDDV +C _{ORG}		22 a		0,00
Cena dodatečného dopravního výkonu (CDDVMDTJV) pro případ mimořádných překážek dle Smlouvy pro výkony dodatečného vozidla jiného typu		CDVMDVJT _i = CDV _i – NPHMi – DÚ – CP		
NPHMi - Pohonné hmoty a oleje z řádku 1 podle typu pohonu		DÚ		0,00
DÚ - případně další doložené úspory dodatečného vozidla jiného typu (Kč/km), pokud nenastanou, tato položka bude nabývat hodnotu 0 (nula), v případě stávky dle čl. VI odst. 2 se do dalších doložených úspor zahrnou také mzdové náklady uvedené u n-tého typu vozidla v Kč/km ve výši dle řádků 6 a 7 (dle aktuálních údajů) tohoto listu přílohy č. 4b		zde se doplní DÚ, popřípadě mzdové náklady (pro případ stávky), vzniknou-li		

Důležité informace k vyplnění tabulky:

Výkony realizované jiným typem vozidla, než jsou předepsaná vozidla v oblasti budou hrazena cenou dopravního výkonu dodatečného vozidla jiného typu, pokud by výkony vozidla jiného typu byly rozšířeny nad rámec kalkulovaných dopravního výkonu.

Výsledná cena složky ceny dopravního výkonu, resp. ceny dodatečného dopravního výkonu je zaokrouhlena na 2 desetinná místa a použije se jako výchozí cena před indexací pro následující období podle jednotlivých položek, hrazeny zvlášť a nevstupují do kalkulovaných nákladů dopravního výkonu a kalkulovaných nákladů dodatečného dopravního výkonu předložené

Kalkulace nákladů na dodatečné výkony obsahuje jen variabilní náklady a zisk. Výpočet se vztahuje na roční výkony a **ve stálých cenách roku stanoveného Objednatelem**

Dopravce je povinen uvést vysvětlení nulové/nevyplněné položky

* Vzhledem k tomu, že jednotlivé řádky tabulky obsahují náklady jak fixní, tak i variabilní, doplňte také **zbytkové variabilní náklady ze smíšených položek/řádků** a **rozepište zbytkové variabilní náklady jejich strukturu a**

O majetku již pořízeného s využitím dotace, s nímž účastník zadávacího řízení počítá v rámci své nabídky, je účastník oprávněn při zpracování podrobné kalkulace ceny uplatnit náklady (odpisu, leasing apod.) ve skutečné výši. Hodnota variabilních nákladů pro HMP ve sloupci F nesmí být vyšší než celkové hodnoty příslušné položky ve sloupci D/hodnota variabilních nákladů

Nacenení provedte pro každého objednatele samostatně, alokace nákladu pro jednotlivé objednatele provedte podle výkonů, jejich výši nebo relevantní nákladů z nichž lze roční výkony jednotlivých objednatelů propočítat sdělí

Indexace pro další roky využití takto objednaných vozidel bude provedena postupem dle Přílohy č. 6

	takto označené buňky vyplní Dopravce
	nevyplňovat
	nevyplňovat

Výpočet skutečné kompenzace - netto smlouva

rok 20xx

Dopravce: obchodní jméno dopravce

Smlouva: doplní se název vyhodnocované smlouvy

Objednatel: doplní se název objednatele, pro kterého se výpočet provádí

Skutečná výše kompenzace (KOM) za plnění závazku veřejné služby od DDMMRR do DDMMRR (celorok); v případě výpočtu pro neúplný rok se upraví referenční výkony na hodnocené období														
KOM = $\sum (CDV_i \times (Kmr_i - Kmm_i)) + \sum (CDDV_i \times \Delta Kmu_i) + \sum (CDDV_i \times Kmo_i) + \sum (CDVM_i \times Kmm_i) + FCDV_i + \sum (CDVDVJT_i \times (KmrDVJT_i - KmmDVJT_i)) + \sum (CDDVDVJT_i \times \Delta KmuDVJT_i) + \sum (CDDVDVJT_i \times KmoDVJT_i) + \sum (CDVMDVJT_i \times KmmDVJT_i) + MYTO_{JR} + NZA + ONS - TRŽBY\ PLÁN + \Delta PHM$														
KOM = $\sum (CDV_i \times (Kmr_i - Kmm_i)) + \sum (CDDV_i \times \Delta Kmu_i) + \sum (CDDV_i \times Kmo_i) + \sum (CDVM_i \times Kmm_i) + FCDV_i + \sum (CDVDVJT_i \times (KmrDVJT_i - KmmDVJT_i)) + \sum (CDDVDVJT_i \times \Delta KmuDVJT_i) + \sum (CDDVDVJT_i \times KmoDVJT_i) + \sum (CDVMDVJT_i \times KmmDVJT_i) + MYTO_{JR} + NZA + ONS - TRŽBY\ PLÁN + \sum \Delta PHM$														

Výpočet kompenzace

Celkem	KOM	CDV _i x Kmr _i	CDDV _i x ΔKmu _i	CDV _i x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i	FCDV _i	CDVDVJT x (KmrDVJT - KmmDVJT)	CDDVDVJT x ΔKmuDVJT	CDVDVJT x KmoDVJT	CDVMDVJT _i x KmmDVJT	MYTO _{JR} (jen výkony linkových km)	NZA	ONS	Tržby	ΔPHM
KOM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00					

Výkonové náklady					
Minibus (Mn)	Náklady	CDV _i x (Kmr _i - Kmm _i)	CDDV _i x ΔKmu _i	CDV _i x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ceny		0	0	0	0,00
Midibus (Md)	Náklady	CDV _i x (Kmr _i - Kmm _i)	CDDV _i x ΔKmu _i	CDV _i x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ceny		0	0	0	0,00
Midibus+ (Md+)	Náklady	CDV _i x (Kmr _i - Kmm _i)	CDDV _i x ΔKmu _i	CDV _i x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ceny		0	0	0	0,00
Standard (Sd)	Náklady	CDV _i x (Kmr _i - Kmm _i)	CDDV _i x ΔKmu _i	CDV _i x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ceny		0	0	0	0,00

bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"

bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"

bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"

bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"

Standard+ (Sd+)	Náklady	CDVi x (Kmr _i - Kmm _i)	CDDVi x ΔKmu _i	CDVi x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i	
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"
ceny		0	0	0	0,00	
Kloubový (Kb)	Náklady	CDVi x (Kmr _i - Kmm _i)	CDDVi x ΔKmu _i	CDVi x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i	
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"
ceny		0	0	0	0,00	
Kloubový+ (Kb+)	Náklady	CDVi x (Kmr _i - Kmm _i)	CDDVi x ΔKmu _i	CDVi x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i	
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"
ceny		0	0	0	0,00	

Výkonové náklady					
vše celkem	Náklady	CDVi x (Kmr _i - Kmm _i)	CDDVi x ΔKmu _i	CDVi x Kmo _i	CDVM _i x Kmm _i
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Výkonové náklady na dodatečné vozidlo jiného typu, než jsou předepsaná vozidla v oblasti*					
	Náklady	CDVDVJT x (KmrDVJT - KmmDVJT)	CDDVDVJT x ΔKmuDVJT)	CDVDVJT x KmoDVJT	CDVMDVJT _i x KmmDVJT
Náklady	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
km	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ceny	0,00	0	0	0	0,00

referenční výkony DVJT budou přeneseny z přílohy 4b list: čl. III odst. 11

ceny budou přeneseny z přílohy 4b list: čl. III odst. 11 v aktuálním znění

*Objednatel nepřepokládá, že by bylo realizováno více než jeden typ dodatečného vozidla jiného typu, než jsou předepsaná vozidla v oblasti. Pokud by tato situace v průběhu plnění Smlouvy nastala, bude postup započtení kompenzace z provozu dalších typů dodatečných vozidel proveden obdobně jako výkonové náklady předepsaných vozidel v oblasti (svazku) - viz vzorec výpočtu

Ceny a hodnoty pro rok výpočtu (plánované) - přenáést se z tabulek uvedených na listě " CDV_CDDV" pro potřebné typy vozidel									
Výkony skutečně ujeté z listu " pomocný soubor"	0,00	CDV	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)
CDVi představuje cenu dopravního výkonu pro příslušné období určené z nabídkové ceny dopravního výkonu pro i-tou kategorii vozidla (autobusu) zvýšenou o C, přičemž		doplnit z tabulek na listě CDV_CDDV pro příslušný typ vozidla							
CDVi = NCDVi + C [Kč/linkový km] - cena včetně ceny za služby ROPID kde NCDVi je nabídková cena dopravního výkonu (tj. včetně zisku dopravce) pro i-tou kategorii vozidla CORG představuje aktuálně platnou cenu [Kč/linkový km] za poskytování služeb ROPID jako organizátora za příslušné období vyjádřenou v Kč/linkový km pro příslušné území a přístupové náklady k MOS.									

Ceny a hodnoty pro rok výpočtu (plánované) - přenáést se z tabulek uvedených na listě " CDV_CDDV" pro potřebné typy vozidel							
	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)
Kmr _i představuje rozsah předpokládaného referenčního objemu dopravních výkonů pro příslušné období pro i-tou kategorii vozidla (autobusu) podle rámcového jízdního řádu, který je přílohou č. 1 této smlouvy [linkový km]- referenční výkony.							
CDDVi představuje cenu dodatečného dopravního výkonu pro příslušné období určeného z nabídkové ceny dodatečného dopravního výkonu pro i-tou kategorii vozidla (autobusu) zvýšenou o C, přičemž							
CDDVi = NCDDVi + C [Kč/linkový km] kde NCDDVi je nabídková cena dodatečného dopravního výkonu včetně zisku dopravce pro i-tou kategorii vozidla CORG představuje aktuálně platnou cenu [Kč/linkový km] za poskytování služeb objednatele za příslušné období vyjádřenou v Kč/km pro příslušné území.							
ΔKmu _i představuje rozdíl závazného objemu dopravních výkonů podle závazného jízdního řádu platného pro příslušné období a předpokládaného objemu dopravních výkonů pro příslušné období podle rámcového jízdního řádu pro i-tou kategorii vozidla (autobusu); od takto zjištěné hodnoty jsou dále odečteny neuskutečněné dopravní výkony ze zavinění dopravce, popřípadě dopravní výkony, které se podle této smlouvy považují za neuskutečněné nebo částečně uskutečněné. Pro účely právní jistoty se stanoví, že ΔKmu _i nabývá záporné hodnoty v případě, že je uskutečněný dopravní výkon nižší než předpokládaný objem dopravních výkonů a kladné hodnoty v případě, že uskutečněný dopravní výkon je vyšší než referenční objem dopravních výkonů Kmr _i [linkový km].	0,00						

Kmo_i , představuje rozsah dopravních výkonů uskutečněných dopravcem na základě objednávky operativního dopravního výkonu objednatelem postupem podle čl. III odst. 14 této smlouvy [linkový km]. Do Kmo _i se započítají také výluky.	0	1	2	3	4	5	6
FCDV_i , představuje náklady dodatečně vypraveného vozidla (autobusu) za příslušné období, na kterých se dohodly smluvní strany postupem podle čl. III odst. 11 této smlouvy. Písemný protokol o doložených nákladech dodatečně vypraveného vozidla je nedílnou součástí finančního vyhodnocení a podkladem pro finanční vyrovnání, popřípadě podkladem pro změnu zálohy na výši kompenzace této smlouvy [Kč]. Pokud nedojde k vypravení dodatečného vozidla a nabývají FCDV _i hodnotu 0.		v případě, že bude tento postup dle čl. III odst. 10 uplatněn, doplní se FCDV postupem dle přílohy č. 4b list: čl. III odst. 10					
KmrDVJT_i představuje rozsah dopravních výkonů vozidla jiného typu uskutečněných dopracem na základě kalkulace dle přílohy č. 4b - list čl. III odst. 11 (referenční výkony jiného typu vozidla)		v případě, že bude tento postup dle čl. III odst. 11 uplatněn, doplní se KmrDVJT z přílohy č. 4b list: čl. III odst. 11					
ΔKmuDVJT_i představuje rozdíl dopravních výkonů vozidla jiného typu uskutečněných dopravcem na základě objednávky v souladu s čl. III odst. 11 mínus referenční rozsah výkonů vozidla jiného typu; od takto zjištěné hodnoty jsou dále odečteny neuskutečněné dopravní výkony ze zavinění dopravce, popřípadě dopravní výkony, které se podle této smlouvy považují za neuskutečněné nebo částečně uskutečněné, které měly být uskutečněny DVJT. Pro účely právní jistoty se stanoví, že ΔKmuDVJT _i nabývá záporné hodnoty v případě, že je uskutečněný dopravní výkon nižší než předpokládaný objem dopravních výkonů a kladné hodnoty v případě, že uskutečněný dopravní výkon je vyšší než referenční objem dopravních výkonů dodatečného vozidla jiného typu KmrDVJT _i [linkový km].	0,0						
KmoDVJT_i představuje rozsah dopravních výkonů jiného typu vozidla uskutečněných dopravcem na základě objednávky operativního dopravního výkonu objednatelem postupem podle čl. III odst. 14 této smlouvy [linkový km]. Do operativních výkonů se započítávají také km z objízdných tras, pokud se jedná o dočasná dopravní opatření.	0,0						
CDVDVJT_i představuje cenu dopravního výkonu vozidla jiného typu než je požadováno na zajištění veřejných služeb pro oblast dle této Smlouvy dodatečně kalkulovanou pro příslušné období dle přílohy 4b - list čl. III odst.11, zvýšenou o cenu C _{ORG} a uplatněnou na výkony ujeté vozidlem nasazeným dle čl. III odst. 11 (kalkulace sestavena v souladu s přílohou č. 4b		v případě, že bude tento postup dle čl. III odst. 11 uplatněn, doplní se CDV _{DVJT_i} z přílohy č. 4b list: čl. III odst. 11					
CDDVDVJT_i představuje cenu dodatečného dopravního výkonu vozidla jiného typu než je požadováno na zajištění veřejných služeb pro oblast dle této Smlouvy pro příslušné období dodatečně kalkulovanou dle přílohy 4b - list čl. III odst.11, zvýšenou o cenu C _{ORG} a uplatněnou na výkony ujeté vozidlem nasazeným dle čl. III odst. 11		v případě, že bude tento postup dle čl. III odst. 11 uplatněn, doplní se CDV _{DVJT_i} z přílohy č. 4b list: čl. III odst. 11					
MÝTO_{JK} představuje výši mýtného uhrazeného dopravcem v souladu s platnou legislativou za dopravní výkony po zpoplatněných úsecích silnic a dálnic v rámci plnění závazku veřejné služby podle této smlouvy; dopravce je povinen doložit výši uhrazeného mýtného. Nevztahuje se na mýtné uhrazené na přístavných, odstavných a přejezdových km, které jsou zahrnuty v příloze č. 4 - nabídková cena (NCDV) [Kč] této smlouvy. Doložená výše za celý svazek linek v oblasti.		doloží Dopravce					
NZA představuje náklady na vjezdy na autobusová nádraží (terminálů) a zastávkovou péči, dle skutečně vynaložených nákladů. V případě změny počtu zastávkových sloupků dle přílohy č. 15 této smlouvy, bude změna nákladů na počet obsluhovaných sloupků bude po doložení nákladů připočtena k NZA uvedena jako ONS. Počet zastávkových sloupků se může změnit zejména v souvislosti se změnou výše objednávky dle čl. III, případně zřízením další zastávky na trase linky ve veřejném zájmu. Náklady na obsluhu jednoho sloupku činí 140 Kč/měsíc v cenách roku 2021. Do NZA budou započteny dle skutečnosti také změny za (zrušené (-) i nové zastávky (+)) dle čl. X odst. 7. Za náklady na vjezdy na autobusová nádraží se považují náklady spojené s užitím příjezdového a odjezdového stání na autobusovém nádraží určeného k účelu výstupu (nástupu) osob a vyložení (naložení) zavazadel vyhrazeného jako část zastávky vymezené označníkem obsahující rovněž informace o linkách, které u tohoto označníku zastavující, včetně jízdních řádů jednotlivých linek a dalších informací o dopravě, a to pouze u Autobusových linek. Do užití se zahrnuje přistavení do 15 minut před odjezdem spoje. Cena zahrnuje možnost užití místností ke krátkodobému pobytu řidičů včetně sociálního zařízení. V rámci užití stání je možno provedení opatření nezbytných k bezpečnosti provozu – očištění čelních skel, světel, zrcátek, registrační značky, provedení základního provozního úklidu apod. Cena za užití stání nezahrnuje opravy a úpravy vozidel, mytí vozidel, odkládání odpadů, vylévání odpadní vody, výjma užití dle předchozí věty. Do nákladů na vjezdy na autobusová nádraží nejsou zahrnuty náklady na odstavení vozidla mezi jeho příjezdem a odjezdem v době trvání vyšší než 15 minut. Doložená výše za celý svazek linek v oblasti.		doloží Dopravce					

ONS představují ostatní náklady systému (v případě potřeby přidat řádky a popis nákalďů)	celkem ONS																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
---	------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Shrnutí		
Zálohy na rok 20xx		
řádné		ze Smlouvy (resp. příslušných dodatků)
výluka (v CDDV)		ze Smlouvy (resp. příslušných dodatků)
mimořádné (např. palivové dorovnání v průběhu roku, ONS doložené v průběhu roku - vždy upraveno dodatkem smlouvy)		ze Smlouvy (resp. příslušných dodatků)
uhrazeno na tuto smlouvu celkem pro rok 20xx	0,00	
stržené výpadky a sankce v průběhu roku (-)		z účetnictví
Vypočtená kompenzace na rok 20xx	0,00	
Sankce (-)	0,00	
Výpadky (-)	0,00	
již stržené výpadky a sankce	0,00	

Kontrola kompenzace (není-li nadměrná), HV

Dopravce:
Objedntel:
Kontrola kompenzace (není-li nadměrná)
Předpoklad smlouva

Výkony	celkem	celkem	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)
skutečnost	pásmo 0 (HMP)	0							
skutečnost	vnější pásma (SčK)	0							

Plán

	Objednatel								
Popis	poznámky	celkem	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)
Výkony	z přílohy č.5	0,00							
tržby plán (včetně dotací ze SR)	z přílohy č. 5	0,00							
kompenzace zálohy	z přílohy č. 5	0,00							
tržby + kompenzace		0,00							
použitých k zajištění závazku	z VMPA pro příslušný rok								
max. možná výše čistého zisku z VFM pro další rok	z VMPA pro příslušný rok								
dohodnutý zisk z VFM pro daný rok	z VMPA pro příslušný rok								
podíl čistého příjmu k vloženému kapitálu		0,00%							

Skutečnost

	Objednatel								
	poznámky	celkem	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)
Výkony	z listu "vyhodnocení dle Smlouvy"	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
tržby skutečnost	z listu "vyhodnocení dle Smlouvy"	0,00							
kompenzace zálohy	z listu "vyhodnocení dle Smlouvy"	0,00							
tržby + kompenzace		0,00							
skutečné náklady	dle výkazu Příloha č. 4 k vyhlášce č. 296/2010 Sb.Výkaz skutečných nákladů a výnosů (veřejná linková doprava)								
zůstatková cena aktiv použitých k zajištění závazku	Příloha č. 6 k vyhlášce č. 296/2010 Sb. - Výkaz provozních aktiv (doplní se dle podkladů od dopravce)								
max. možná výše čistého příjmu	z VMPA pro příslušný rok	0,00							
dosažený čistý příjem (obnova vloženého kapitálu)	z VMPA pro příslušný rok	0,00							
podíl čistého příjmu k vloženému kapitálu	kontrolní výpočet	0,00%							

Na tomto listu budou uvedeny aktuální hodnoty CDV a CDVV pro konkrétní rok a Objednatele a podle typů vozidel v konkrétní oblasti (tabulek bude takový počet jako počet typů vozidel v oblasti)

Bude doplněno z dat VFM-D pro aktuální rok, při aktivaci vyhrazené změny provozu EČV (H₂) bude použit příslušný sloupec aktualizovaných hodnot pro konkrétní rok z VFM - H2

Typ vozidla:			rok tis. Kč	Kč/km
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1		
	z toho Nafta	1a		
	AD blue	1b		
	Přímý materiál, energie	2		
	Opravy a údržba vozidel	3		
	Odpisy dlouhodobého majetku	4		
	z toho: autobusy	4a		
	odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	4b		
	Pronájem a leasing vozidel	5		
	Mzdové náklady	6		
	Sociální a zdravotní pojištění	7		
	Cestovné	8		
	Úhrada za použití infrastruktury	9		
	Silniční daň	10		
	Elektronické myto	11		
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	12		
	Ostatní přímé náklady	13		
	Ostatní služby	14		
	Provozní režie	15		
	Správní režie	16		
	Zbytkové variabilní náklady			
Provozní náklady celkem		17		
Výnosy	Tržby z jízdného	18		
	Ostatní tržby z přepravy	19		
	Slevy MD	20		
	Ostatní výnosy	21		
Výnosy celkem		22		
Hodnota provozních aktiv		23		
Čistý příjem dohodnutý		24		
Náklady organizátorů		25		
Kompenzace (mimo položky nezahrnuté do nákladů)		26		
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel		27a		
Jiné dotace		27b		
Položky nezahrnuté v nákladech (přičítají se ke kompenzací) - odhad se přičte do zálohy a tyto položky se vyúčtovávají na skutečnost		28		
Zastávky a náklady na vjezdy do autobusových terminálů - odhad ve VFM a vyúčtování dle skutečnosti		28a		
Myto na JŘ - odhad a vyúčtování dle skutečnosti		28b		
ONS - položky vyhrazené dle smlouvy - odhad a vyúčtování dle skutečnosti		28c		
Kompenzace celkem		29		
Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)		30		
- z toho tarifní km dle JŘ (referenční)		30a		
- z toho ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (km)		30b		
Počet autobusů celkem		31		
- z toho záložní		31a		
Sumář vybraných hodnot		rok		
		tis. Kč		Kč/km
Náklady celkem (součet řádků 17+25+28)				
Čistý příjem dohodnutý				
Cena dopravního výkonu předběžně				
Předpokládané výnosy				
Kompenzace celkem záloha				

CDVMi = CDVi – NPHMi – DÚ – CP

DÚ

zde se doplní DÚ, popřípadě mzdové náklady (pro případ stávky), vzniknou-li

Ekonomická kalkulace linky xxxx - výkonový podklad
název linky bude uveden názvy počáteční a konečné zastávky
období provozu (obvykle rok, nebo část roku v případě změny závazného jízdního řádu)

pro příslušný závazný jízdní řád budou vyplněny jen typy vozidel konkrétního svazku (ostatní buňky mohou být vynechány)

ekonomická kalkulace se zpracovává pro každou linku svazku

označením "0. (HMP)" se rozumí pásma 0 a B na území Prahy, tj. Objednatel je Hl. m. Praha; označením vnější (SČK) se rozumí vnější pásma PID s případným mezikrajským přesahem; tj. Objednatel je Středočeský kraj)

	km denní	PD SD	So SD	Ne SD	PD prázdniny	
Minibus (Mn)	počet dnů*	252	57	56	0	
Minibus (Mn)	0. (HMP)					údaje budou doplněny podle Závazného jízdního řádu Oblasti
Minibus (Mn)	vnější (SČK)					před Zahájením plnění
Minibus (Mn)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	
Midibus (Md)	počet dnů*	252	57	56	0	
Midibus (Md)	0. (HMP)					údaje budou doplněny podle Závazného jízdního řádu Oblasti
Midibus (Md)	vnější (SČK)					před Zahájením plnění
Midibus (Md)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	
Midibus+ (Md+)	počet dnů*	252	57	56	0	
Midibus+ (Md+)	0. (HMP)					údaje budou doplněny podle Závazného jízdního řádu Oblasti
Midibus+ (Md+)	vnější (SČK)					před Zahájením plnění
Midibus+ (Md+)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	
Standard (Sd)	počet dnů*	252	57	56	0	
Standard (Sd)	0. (HMP)					údaje budou doplněny podle Závazného jízdního řádu Oblasti
Standard (Sd)	vnější (SČK)					před Zahájením plnění
Standard (Sd)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	
Standard+ (Sd+)	počet dnů*	252	57	56	0	
Standard+ (Sd+)	0. (HMP)					údaje budou doplněny podle Závazného jízdního řádu Oblasti
Standard+ (Sd+)	vnější (SČK)					před Zahájením plnění
Standard+ (Sd+)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	
Kloubový (Kb)	počet dnů*	252	57	56	0	
Kloubový (Kb)	0. (HMP)					údaje budou doplněny podle Závazného jízdního řádu Oblasti
Kloubový (Kb)	vnější (SČK)					před Zahájením plnění
Kloubový (Kb)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	
Kloubový+ (Kb+)	počet dnů*	252	57	56	0	
Kloubový+ (Kb+)	0. (HMP)					údaje budou doplněny podle Závazného jízdního řádu Oblasti
Kloubový+ (Kb+)	vnější (SČK)					před Zahájením plnění
Kloubový+ (Kb+)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	

* ve vzoru jsou uvedeny počty dnů odpovídající jízdnímu řádu bez prázdninové změny, v konkrétní kalkulaci bude upraven počet PD a PD prázdniny, u linek, kde tato změna bude zavedena, pro kalkulaci NCDV a NCDDV jsou rozhodné výkony uvedené v příloze č. 4 a počet dnů bude vždy aktualizován pro konkrétní rok plnění

Počet km v uvedeném období provozu								
	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	celkem
0. (HMP)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
vnější (SČK)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Z toho:

Předpokládané tržby na lince (bez DPH) - bude doplněno dodatkem smlouvy před Zahájením plnění		
0. (HMP)		tržby na lince v pásmu 0 a B (HMP)
vnější (SČK)		tržby na lince ve vnějších pásmech (SČK)
celkem		součet tržeb za celý svazek

Smlouva je netto, tj. že příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů jsou na straně Dopravce s vyhrazenými změnami ve Smlouvě (čl. VII odst. 6)

Objednatel po oprávněn změnit strukturu této přílohy

a

Ekonomická kalkulace svazku linek

výpočet zálohy na kompenzaci

období provozu (obvykle rok, nebo část roku v případě změny závazného jízdního řádu)

pro příslušný závazný jízdní řád budou vyplněny jen typy vozidel konkrétního svazku (ostatní buňky mohou být vynechány)

ekonomická kalkulace se zpracovává pro každou linku svazku dle vzoru na listě "vzor kalkulace linky", kalkulace svazku je shrnutí za celý svazek a doplnění dalších podkladů

označením "0. (HMP)" se rozumí pásma 0 a B na území Prahy, tj. Objednatel je Hl. m. Praha); označením vnější (SčK) se rozumí vnější pásma PID s případným mezikrajským přesahem; tj. Objednatel je Středočeský kraj)

	km denní	PD SD	So SD	Ne SD	PD prázdniny
Minibus (Mn)	počet dnů*	252	57	56	0
Minibus (Mn)	0. (HMP)				
Minibus (Mn)	vnější (SčK)				
Minibus (Mn)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00
Midibus (Md)	počet dnů*	252	57	56	0
Midibus (Md)	0. (HMP)				
Midibus (Md)	vnější (SčK)				
Midibus (Md)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00
Midibus+ (Md+)	počet dnů*	252	57	56	0
Midibus+ (Md+)	0. (HMP)				
Midibus+ (Md+)	vnější (SčK)				
Midibus+ (Md+)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00
Standard (Sd)	počet dnů*	252	57	56	0
Standard (Sd)	0. (HMP)				
Standard (Sd)	vnější (SčK)				
Standard (Sd)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00
Standard+ (Sd+)	počet dnů*	252	57	56	0
Standard+ (Sd+)	0. (HMP)				
Standard+ (Sd+)	vnější (SčK)				
Standard+ (Sd+)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00
Kloubový (Kb)	počet dnů*	252	57	56	0
Kloubový (Kb)	0. (HMP)				
Kloubový (Kb)	vnější (SčK)				
Kloubový (Kb)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00
Kloubový+ (Kb+)	počet dnů*	252	57	56	0
Kloubový+ (Kb+)	0. (HMP)				
Kloubový+ (Kb+)	vnější (SčK)				
Kloubový+ (Kb+)	celkem	0,00	0,00	0,00	0,00

* ve vzoru jsou uvedeny počty dnů odpovídající jízdnímu řádu bez prázdninové změny, v konkrétní kalkulaci bude upraven počet PD a PD prázdniny, u linek, kde tato změna bude zavedena, pro kalkulaci NCDV a NCDDV jsou rozhodně výkony uvedené v příloze č. 4 a počet dnů bude vždy aktualizován pro konkrétní rok plnění

CDV (platná pro kalkulované období)							
	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)
0. (HMP)							
vnější (SčK)							
CDDV (platná pro kalkulované období)							
	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)
0. (HMP)							
vnější (SčK)							

Počet km v uvedeném období provozu								
	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	celkem
0. (HMP)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
vnější (SčK)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Z toho:

Výkony odpovídající referenčním jízdním řádům (pro zjištění nákladů se násobí CDV) - dle přílohy č. 4 - list "vozidla - výkony - odkupy" sloupec "I" pro HMP podle typu vozidel a sloupec "J" pro SčK podle typu vozidel po celou oblast

	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	celkem
0. (HMP)								0,00
vnější (SčK)								0,00
celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Výkony odpovídající rozdílu oproti referenčním jízdním řádům (pro zjištění nákladů se násobí CDDV, případě zvýšení výkonů je rozdíl kladný, v případě snížení výkonů je rozdíl záporný)

	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	celkem
0. (HMP)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
vnější (SčK)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Náklady výkonové								
	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	celkem
0. (HMP)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
vnější (SčK)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Předpoklad nezapočtených nákladových položek do CDV a CDVV (předpoklad slouží pro co nejpřesnější stanovení záloh a bude vyúčtováno na doloženou skutečnost), pokud dopravce neoznámí na výzvu Objednatel předpokládanou výši těchto nákladů, je Objednatel oprávněn je ve výpočtu zálohy nezohlednit.

Mýto pro výkony dle závazného jízdního řádu (předpokládané hodnoty je dopravce povinen nahlásit objednateli)

	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	celkem
0. (HMP)								0,00
vnější (SčK)								0,00
celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Ostatní služby - zastávková péče / vjezdy na autobusová nádraží - náklady budou hrazeny pro jednotlivé svazky dle skutečnosti (uznatelné náklady za vjezdy a pobyt na autobusových nádražích jsou popsány ve smlouvě) - (předpokládané hodnoty je dopravce povinen nahlásit objednateli) - NZA

	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	celkem
--	--------------	--------------	----------------	---------------	-----------------	---------------	-----------------	--------

0. (HMP)								0,00
vnější (SčK)								0,00
celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Předpokládané náklady celkem (bez DPH)								
	Minibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibus+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	celkem
0. (HMP)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
vnější (SčK)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
celkem	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Předpokládané tržby (bez DPH)		
0. (HMP)		součet tržeb za všechny linky svazku v pásmu 0 a B (HMP)
vnější (SčK)		součet tržeb za všechny linky svazku ve vnějších pásmech (SčK)
celkem		součet tržeb za celý svazek

Smlouva je netto, tj. že příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů jsou na straně Dopravce s vyhrazenými změnami ve Smlouvě (čl. VII odst. 6)

Předpokládaná ztráta svazku			
	náklady	tržby	ztráta
0. (HMP)	-	0,0	0,0
vnější (SčK)	-	0,0	0,0
celkem	-	-	-

Záloha na kompenzaci za svazek		
Objednatel	celkem	měsíčně
HL. město Praha	0,00 Kč	0,00 Kč
Stř. kraj	0,00 Kč	0,00 Kč

Postup úpravy ceny (VCDV a VCDDV) v době trvání smlouvy v letech 2024 a následujících

U á k l a s i f i k a c e	Položka	Rok cenové hladiny sestavení nabídky	R á d e k	Postup úpravy ceny v době trvání smlouvy	Zdroj dat, (obecný popis)	Výpočet změny kumulované od roku 2022 (necenné nabídky je požadováno ve stálých cenách roku 2022) do zahájení provozu k 1.12.2024 (další indexace proběhne pro rok 2025)	Výpočet změny	Příklad
	Pohonné hmoty a oleje (součet použitých položek 1a až 1d)	2022	1	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a až 1e	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a až 1e	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a a 1b kumulované	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a až 1e kumulované - postup dle čl. VII odst. 4 smlouvy	součet řádků 1a až 1e
	- z toho nafta	2022	1a	Průměrná cena nafty (meziroční průměrná změna vypočtená z měsíční reportovaných CPI (ČSÚ))	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen (měsíční), Úhrn CPI, Tabulka 8 - kategorie Diesel	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční je koeficient změny položky PHM pro rok N vyjádřen jako aritmetický průměr cen za 12 měsíců v období červenec (n-2) až červen (n-1) k/ aritmetický průměr cen za 12 měsíců červenec (n-3) až červen (n-2) při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025 se koeficient změny ceny PHM rovná: (součet cen za měsíce červenec 2023 až červen 2024)/12) děleno (součet cen za měsíce červenec 2022 až červen 2023)/12)
	- z toho CNG	2022	1b	průměrná cenová hladina CNG na objednatelém určených odběrných místech nebo bude-li zaveden index spotřebitelských cen pro CNG bude použit tento index a nastavená metodika indexace dle cen CNG v regionu HMP a SKČ bude opuštěna **	indexy změn vyplývající ze sledovaných cenových hladin CNG v HMP a SKČ nebo v případě zavedení indexů ČSÚ indexy spotřebitelských cen (měsíční), Úhrn CPI, pro kategorii CNG	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční je koeficient změny položky CNG pro rok N vyjádřen jako aritmetický průměr cen za 12 měsíců v období červenec (n-2) až červen (n-1) k/ aritmetický průměr cen za 12 měsíců červenec (n-3) až červen (n-2)	Pro rok 2025 se koeficient změny ceny CNG rovná: (součet cen za měsíce červenec 2023 až červen 2024)/12) děleno (součet cen za měsíce červenec 2022 až červen 2023)/12)
	- z toho oleje, AdBlue atd.	2022	1c	Průměrná cena nafty (meziroční průměrná změna vypočtená z měsíční reportovaných CPI (ČSÚ))	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen (měsíční), Úhrn CPI, Tabulka 8 - kategorie Diesel	kumulované - bude doplněno	Meziroční je koeficient změny položky PHM pro rok N vyjádřen jako aritmetický průměr cen za 12 měsíců v období červenec (n-2) až červen (n-1) k/ aritmetický průměr cen za 12 měsíců červenec (n-3) až červen (n-2)	Pro rok 2025 se koeficient změny ceny PHM rovná: (součet cen za měsíce červenec 2023 až červen 2024)/12) děleno (součet cen za měsíce červenec 2022 až červen 2023)/12)
	Přímý materiál a energie	2022	2	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	opravy a údržba vozidel	2022	3	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Odpisy dlouhodobého majetku (součet řádků 4a, 4b)	2022	4	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 4a a 4b	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 4a a 4b	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 4a a 4b kumulované	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2025
	Odpisy dlouhodobého majetku vozidla (mimo vozidla získaná odkupem)	2022	4a	Index spotřebitelských cen s první a druhou indexací vázanou na změnu cen autobusů uveřejňovaných ministerstvem dopravy, v případě, že by MD neuvádělo tyto údaje, obdobnou statistiku vede objednatel	první indexace pro rok 2024 a 2025 ceny autobusů uveřejněné MD (nebo objednatel) a pro následující roky ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	k datu Zahájení plnění bude položka navýšena o index rozdílu ceny autobusů v roce 2023 a 2022 (pro rok 2024) a v roce 2025 o index rozdílu ceny autobusů v roce 2024 a 2023 z cen uváděných ministerstvem dopravy, v případě, že by MD neuvádělo tyto údaje, obdobnou statistiku vede objednatel, pro rok 2026 a následující bude takto navýšená položka indexována meziročně o inflaci	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2026: meziroční inflace k červnu 2025
	Odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	2022	4b	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Náklady na změnu nebo úpravu OIS a náklady na úpravu dle Manuálu jednotného vzhledu vozidel na vozidla z odkupu	2022	4c	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Pronájem a leasing vozidel	2022	5	Index spotřebitelských cen s první a druhou indexací vázanou na změnu cen autobusů uveřejňovaných ministerstvem dopravy, v případě, že by MD neuvádělo tyto údaje, obdobnou statistiku vede objednatel	první indexace pro rok 2024 a 2025 ceny autobusů uveřejněné MD (nebo objednatel) a pro následující roky ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	k datu Zahájení plnění bude položka navýšena o index rozdílu ceny autobusů v roce 2023 a 2022 (pro rok 2024) a v roce 2025 o index rozdílu ceny autobusů v roce 2024 a 2023 z cen uváděných ministerstvem dopravy, v případě, že by MD neuvádělo tyto údaje, obdobnou statistiku vede objednatel, pro rok 2026 a následující bude takto navýšená položka indexována meziročně o inflaci	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2026: meziroční inflace k červnu 2025
	Mzdové náklady	2022	6	Meziroční index průměrné měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců	Mzdy, náklady práce, Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sekce Cz.NACE H „Doprava a skladování“ - (zaměstnanci)	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční je koeficient změny položky Mzdové náklady pro rok (n) vyjádřen jako podíl hrubé mzdy za 2. čtvrtletí roku (n-1) a 2. čtvrtletí roku (n-2); při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025 se koeficient změny položky Mzdové náklady rovná: Průměrná hrubá mzda za 2. čtvrtletí roku 2024 děleno průměrná hrubá mzda za 2. čtvrtletí roku 2023
	Sociální a zdravotní pojištění	2022	7	Meziroční index průměrné měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců	Mzdy, náklady práce, Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sekce Cz.NACE H „Doprava a skladování“ - (zaměstnanci)	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční je koeficient změny položky Sociální a zdravotní pojištění pro rok (n) vyjádřen jako podíl hrubé mzdy za 2. čtvrtletí roku (n-1) a 2. čtvrtletí roku (n-2) při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025 se koeficient změny položky Mzdové náklady rovná: Průměrná hrubá mzda za 2. čtvrtletí roku 2024 děleno průměrná hrubá mzda za 2. čtvrtletí roku 2023
	Cestovné	2022	8	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1)	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Úhrada za použití infrastruktury	2022	9	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Silniční daň		10	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Elektronické myto (jen režijní km)	2022	11	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	2022	12	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Ostatní přímé náklady	2022	13	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Ostatní služby (mimo řádky 25, 28a, 28b)	2022	14	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Provozní režie	2022	15	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Správní režie	2022	16	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Zbytkové variabilní náklady *	2022		Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíční), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024

Pro indexaci VCDV se použijí všechny řádky mimo řádku 14
Pro indexaci VCDV se použijí řádky: 1 (1a, 1b), 2, 3, 6, 7, 8, 9, 12, 13 a neoznačený řádek "Zbytkové variabilní náklady"
* Vzhledem k tomu, že jednotlivé řádky tabulky obsahují náklady jak fixní tak i variabilní je tato položka zavedena pouze pro variabilní část NCDDV jako zbytkové variabilní náklady ze smíšených položek (řádků) výkazu nákladů.

Další indexované položky							
Služby organizátorů na území HMP nebo SEK (C _{20d})	2022	25	Index spotřebitelských cen (organizátoři nemusí nárůst uplatnit)	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	postup list "kumulované indexace"	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), v případě vynechání indexace v některých letech lze indexovat kumulované za neindexované období	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
Ostatní služby - zastávková péče / vjezdy na autobusová nádraží - náklady budou hrazeny pro jednotlivé svazky dle skutečnosti (uznatelné náklady za vjezdy a pobyt na autobusových nádražích jsou popsány ve smlouvě doplněk článek)	2022	28a	od Zahájení plnění Smlouvy budou hrazeny skutečně doložené náklady (podrobnosti ve smlouvě); pro výpočet zálohy na kompenzaci bude dopravce v předrealizačním období vyzván k odbornému odhadu výše těchto nákladů, tak aby mohly být v záloze zohledněny)	Dle skutečných nákladů a z cen pro daný rok	Dle skutečných nákladů a z cen pro daný rok	Dle skutečných nákladů a z cen pro daný rok	Dle skutečných nákladů a z cen pro daný rok
Mýto představuje výši mýtného uhrazeného Dopravcem v souladu s platnou legislativou za dopravní výkon dle jízdního řádu po spojitelných úsecích silnic a dálnic v rámci plnění závazku veřejné služby podle této smlouvy; dopravce je povinen doložit výši uhrazeného mýtného měsíčně ve struktuře podle nasazených vozidel a jejich výkonů po území jednotlivých objednatelů a sazeb. Nevztahuje se na mýtné uhrazené na přístavních, odstavných a přejezdových km, které jsou zahrnuty v příloze L 4 - nabídková cena (NCDV) [Kč] této smlouvy v položce provozní režie	2022	28b	od Zahájení plnění Smlouvy budou hrazeny skutečně doložené náklady (podrobnosti ve smlouvě); pro výpočet zálohy na kompenzaci bude dopravce v předrealizačním období vyzván k odbornému odhadu výše těchto nákladů, tak aby mohly být v záloze zohledněny)	Dle příslušných právních předpisů	Dle skutečných nákladů a z cen pro daný rok	Dle skutečných nákladů a z cen pro daný rok	Dle skutečných nákladů a z cen pro daný rok

V případě, vyhrazené změny VFM nebo VMPA bude indexace upravena podle stávajících pravidel, ale přepočtená od roku změny bude-li změna aplikována na jiný výchozí rok stálých cen.

Položka		Rok cenové hladiny sestavení nabídky	Postup úpravy ceny v době trvání smlouvy	Zdroj dat, (lobočný popis)	Vypočet změny kumulované od roku 2022 (nacenění nabídky je požadováno ve stálých cenách roku 2022) do zahájení provozu k 1.12.2024 (další indexace proběhne pro rok 2025)	Vypočet změny
Pohonné hmoty a oleje (součet použitých položek 1a a 1b)	bude doplněno v případě aktivace vyhraněné změny	1	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a a 1b	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a a 1b	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a a 1b kumulované	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a a 1b kumulované - postup dle čl. VII odst. 4 smlouvy
- z toho elektrická energie (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatel - vyhraněná změna smlouvy)	bude doplněno v případě aktivace vyhraněné změny	1a	elektrické energie průměr cen vč. distribučních poplatků a příspěvků na obnovitelné zdroje	Elektrina D 351 (i5 roční) za rok i vyhlášený Českým statistickým úřadem v procentech (https://www.cso.cz/csu/cso/ipsc_cpi);	v případě, že by Objednatel požadoval EČV na elektrinu stanoví by postup kumulované indexace nákladů na elektrickou energii jako nabídkovou cenu položky v řádku 1d přílohy 4a) násobenou podílem průměrné ceny elektrické energie v roce zahájení provozu EČV a ceny elektriny v roce sestavení nákladových položek EČV dle přílohy 2. 4a	Aritmetický průměr z měsíce červenec až červen (rok objednávkový-12/rok objednávkový - 21)
- z toho vodní (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatel - vyhraněná změna smlouvy) **	bude doplněno v případě aktivace vyhraněné změny	1a	cena od dodavatele (z dotované infrastruktury ČEZ a.s.) nebo jako vyhraněná změna při přerušení dodávek od dodavatele ČEZ přírůstek cenová hladina vodku na objednatelům určených odborných místech nebo bude-li zaveden index spotřebitelských cen pro ceny vodku bude použit tento index a nastavená metodika indexace die cen v regionu HMP a SOK bude opouštěna **	Informace od ČEZ, a.s. (do 31.10.20xx-1 pro rok 20xx) nebo jako vyhraněná změna při přerušení dodávek indexy změn vyplývající ze sledovaných cenových hladin vodku v HMP a SOK nebo v případě zavedení indexů ČSÚ indexy spotřebitelských cen (mšlátné), Úhrn CPI, pro kategori vodk	Objednatel stanoví, že bude hradiť skutečné náklady od dodavatele ČEZ, a.s. na dotované infrastrukturu; jako vyhraněná změna při přerušení dodávek od dodavatele ČEZ, a.s. bude indexace stanovena a na základě sledování sledování cen vodk - Objednatel by stanovil obdobným postupem jako je stanoveno sledování cen CNG (www.gpl.cz), v případě, že by ČSÚ začal zveřejňovat data o cenách vodku budou využity tyto údaje.	 C1 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku T - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D1 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D2 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D3 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D4 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D5 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D6 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D7 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D8 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D9 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D10 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D11 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D12 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D13 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D14 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D15 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D16 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D17 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D18 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D19 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D20 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D21 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D22 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D23 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D24 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D25 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D26 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D27 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D28 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D29 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D30 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D31 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D32 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D33 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D34 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D35 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D36 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D37 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D38 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D39 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D40 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D41 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D42 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D43 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D44 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D45 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D46 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D47 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D48 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D49 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D50 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D51 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D52 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D53 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D54 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D55 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D56 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D57 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D58 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D59 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D60 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D61 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D62 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D63 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D64 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D65 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D66 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D67 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D68 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D69 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D70 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D71 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D72 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D73 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D74 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D75 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D76 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D77 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D78 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D79 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D80 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D81 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D82 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D83 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D84 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D85 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D86 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D87 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D88 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D89 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D90 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D91 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D92 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D93 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D94 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D95 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D96 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D97 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D98 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D99 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku D100 - výpočetní listy výpočtu a výpočtu ruku
- z toho ostatní média oleje, brzdová kapalina atd...	bude doplněno v případě aktivace vyhraněné změny	1b	Průměrná cena nafty (mšlátné) průměrná změna vypočtená z měsíční reportovaných CPI (ČSÚ)	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen (mšlátné), Úhrn CPI, Tabulka B - kategorie Diesel	kumulované - bude doplněno	Mšlátné je koeficient změny položky PHM pro rok N vyjádřen jako aritmetický průměr cen za 12 měsíců v období červenec (n-2) až červen (n-1) / aritmetický průměr cen za 12 měsíců červenec (n-3) až červen (n-2)
Přímý materiál a energie	2022	2	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECI/COP (mšlátné), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Mšlátné inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované
Opravy a údržba vozidel	2022	3	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECI/COP (mšlátné), Úhrn CPI	kumulované - postup list "kumulované indexace"	Mšlátné inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VM bude indexace i v dalších letech provedena kumulované
Odpisy dlouhodobého majetku						

Služby organizátorů na území MHP nebo SKR (C ₀₀)		bude doplněno v případě aktivace vyhrančené změny	Index spotřebitelských cen (organizátorů nemoci nárust uplatnit)	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECI/COICOP (máslé), Úhrn CPI	postup list "kumulované indexace"	Měsíční inflace za roční období (k čtení n-1), v případě výstupu indexace v náhlých letech se indexovat kumulovaně za neindexované období
Ostatní služby - zastavování péče / vjezdů na autobusové nádraží - náklady budou hrazeny pro jednotlivé osoby die klasifikaci (sazební náklady za vjezd a pobyt na autobusových nádražích jsou popsány v seznamu doplnit (tab.))		bude doplněno v případě aktivace vyhrančené změny	25	od Zahájení plnění Smlouvy budou hrazeny skutečné doležené náklady (podrobnosti ve smlouvě); pro výpočet zálohy na kompenzaci bude dopravce v předdefinovaném období vyvést k odbornému odběru výše těchto nákladů, tak aby mohly být v záloze zohledněny	Die skutečných nákladů a z cen pro daný rok	Die skutečných nákladů a z cen pro daný rok
Mýto představaže výši mýtného uhaženého dopravcem v souladu s platnou legislativou za dopravní výkony die jedinému řádu po spojitelnosti úseku silnice a dále v rámci plnění závazku veřejné služby podle této smlouvy; dopravce je povinen dokázat výši uhaženého mýtného měřidlem ve struktuře podle nasezaných vozidel a jejich výkonnosti po území jednotlivých obvodů a z nich. Mýtníkovi se ne mýtné uhažené na příslušných, odstávkách a příjezdových km, které jsou zahrnuty v příloze 2 - 4 - nákladová cena (NCDV) [Kč] této smlouvy v jistém procentu celku		bude doplněno v případě aktivace vyhrančené změny	28a	od Zahájení plnění Smlouvy budou hrazeny skutečné doležené náklady (podrobnosti ve smlouvě); pro výpočet zálohy na kompenzaci bude dopravce v předdefinovaném období vyvést k odbornému odběru výše těchto nákladů, tak aby mohly být v záloze zohledněny	Die příslušných právních předpisů	Die skutečných nákladů a z cen pro daný rok
			28b			

V případě, vyhrazené změny VFM nebo VMPA bude indexace upravena podle stávajících pravidel, ale přepočtená od roku změny bude-li změna aplikována na jiný výchozí rok stálých cen

Výpočet kumulovaných indexací od roku 2022 do zahájení provozu a kumulovaná indexace

1) Indexace z důvodu změny cenové hladiny (inlace)

Míra inflace vyjádřená přírůstkem indexu spotřebitelských cen ke stejnému měsíci předchozího roku vyjadřuje procentní změnu cenové hladiny ve vykazovaném měsíci daného roku proti stejnému měsíci předchozího roku. Jedná se tedy o dosaženou cenovou úroveň, která vylučuje sezónní vlivy tím, že se porovnávají vždy stejné měsíce. Pro potřeby PID se porovnává inflace k červnu.



$I_{m, 2022}$ – meziroční míra inflace kumulovaná od roku 2022 vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za červen [%]

$I_{m, 2022}$ je průměrný roční index nárůstu spotřebitelských cen za červen roku i vyhlášený Českým statistickým úřadem za rok i v procentech. $I_{m, 2022}$ je poslední zveřejněná meziroční míra inflace kumulovaná od roku 2022 vyjádřená přírůstkem průměrného ročního indexu spotřebitelských cen za červen v procentech v roce "n-1". Pro rok 2024 bude použita takto vypočtená kumulovaná inflace [na období od 1.12. do 31.12.2024] uplatněná na všechny položky indexované o Index spotřebitelských cen dle listu Indexační postupy, kvůli plánování veřejných rozpočtů. Pro rok 2025 budou takto vypočtené příslušné položky VFM, kde není meziroční změna v cenách roku 2022 přepočteny opět o meziroční inflaci červen 2023 - červen 2024 a stejně bude postupováno v dalších letech trvání Smlouvy - vždy aktuální položka bude nově indexována o meziroční

Postup bude vždy použít pro všechny nákladové položky zmíněné o Index spotřebitelských cen v VCDV a v VCDDV.

2) Indexace nákladů na pohonná média

a) Diesel (nafta), zdroj cen nafty

<https://www.czso.cz/csu/czso/seteni-prumernych-cen-vybranych-vyrubku-pohonne-hmoty-a-topne-dle-casove-radly>

Průměrná cena nafty (meziroční průměrná změna vypočtená z měsíčně reportovaných CPI (CSÚ)) bude indexována o index mezi průměrnou cenou roku 2022 a průměrnou cenou za leden až červen 2023 (kvůli plánování veřejných rozpočtů), tento nárost bude použit pro rok 2024 (od 1.12. do 31.12.2024).

Indexace proběhne pro nákladovou položku 1a dle přílohy č. 4 část VFM - D kumulované pro každý typ vozidla, který je ve svazku požadován.



$ND_{m, 2022}$ – náklady na motorovou naftu roku Zahájení plnění „n-2“ (nová hodnota řádku 1a pro rok Zahájení plnění v NCDV resp. v NCDDV)

ND_{2022} – náklady na motorovou naftu z Přílohy č. 4 řádek Nafta (Diesel) VCDV v cenách roku 2022 (resp. VCDDV v cenách roku 2022)

$n_{m, 1}$ – počet započtených týdnů pro indexaci ceny nafty v roce „n-1“ (všechny započaté týdny od 1.1. do 30. 6. roku „n-1“) před Zahájením plnění n_{2022} – počet týdnů roku 2022 (51)

CD_{1-6} - ceny motorové nafty v i-tých týdnech (všechny započaté týdny od 1.1. do 30. 6. roku „n-1“) před Zahájením plnění

CD_{2022} - ceny motorové nafty ve všech týdnech roku 2022 (aritmetický průměr roku 2022 - 35,92 Kč/litr bez DPH)

Stejným postupem budou tyto položky indexovány NCDV i pro NCDDV.

Pro rok 2025 budou takto vypočtené příslušné nákladové položky přepočteny opět o meziroční index změny k vypočtené ceně platné pro rok 2024 o index průměrných cen v červnu 2023 až červnu 2024 a stejně bude postupováno v dalších letech trvání Smlouvy. postupem dle čl. VII odst. 4 Smlouvy a dle Přílohy č. 6a a porovnány s hrazenou výší nákladů na PHM pro konkrétní rok a následně dofinancovány nebo sníženy podle vypočtených korekčních postupů.

b) CNG, zdroj, postup

Zdroj pro výpočet průměrných cen CNG na vybraných prodejních místech - data sledovaná objednateli; v případě, že by tato data začal uvádět ČSÚ

Sledované plyní stanice CNG a jejich umístění

Provozovatel	Umístění	GPS souřadnice
ATM energy, a.s. (ČS TEXACO)	Praha 9, Chlumecká 1608	50.10746780, 14.56066580
Bonett Gas Investment a.s.	Mělník, Bezručova	50.3504481, 14.4897653
Bonett Gas Investment a.s.	Brandýs nad Labem, Zápiská 1855	50.177516, 14.671959
Bonett Gas Investment a.s.	Kladno, Železnářův 885	50.129896, 14.103546
Bonett Gas Investment, a.s.	Kolín, Jaseňská 880	50.02252520, 15.20761500
E.ON Energie, a.s.	Praha 9, Mladoboleslavská 766	50.14966920, 14.58755580
Gazprom NGV Europe (ČS MOL)	Zdibny, dálnice D8	50.16945030, 14.46044610
Gazprom NGV Europe (Z-Group a.s.)	Kolín, Plynárenská 824	50.013919, 15.220203
Innogy Energo, s.r.o.	Mělník, Pražská 4029	50.33850000, 14.49371000
Innogy Energo, s.r.o.	Kralupy nad Vltavou, Mostní	50.2502786, 14.3202781
Innogy Energo, s.r.o.	Praha 9, Českomoravská, Na Balabence	50.1034164, 14.4849614
Pražská plynárenská, a.s.	Praha 9, Pod Šancemi 444/1	50.098453, 14.502953
SALLY TRUCK s.r.o.	Klecany, Zálbsko 164	50.17640500, 14.44561700

Objednatel je oprávněn změnit sledované prodejní místa buď jako náhradu za stávající nebo přidání. Ceny ve sledovaných prodejních místech budou zveřejňovány na www.pid.cz od podpisu Smlouvy a sledování bude prováděno minimálně 1x měsíčně (v odůvodněných případech bude frekvence sledování upravena až na 1x za 10 dnů)

Průměrné ceny CNG Kč/kg (bez DPH) v roce 2022	2022
průměr roku 2022	42,17



$NCNG_{m, 2022}$ – náklady na CNG roku Zahájení plnění „n-2“ (VCDV i VCDDV)

$NCNG_{2022}$ – náklady na CNG z Přílohy č. 4 řádek CNG VCDV v cenách roku 2022 (resp. VCDDV v cenách roku 2022)

$n_{m, 1}$ – počet započtených měsíců/dekád pro indexaci ceny CNG v roce „n-1“ (všechny započaté týdny od 1.1. do 30. 6. roku „n-1“) před Zahájením plnění n_{2022} – počet týdnů roku 2022

$CCNG_{1-6}$ - ceny CNG v i-tých měsících/dekádách (všechny započaté týdny od 1. 1. do 30. 6. roku „n-1“) před Zahájením plnění

$CCNG_{2022}$ - ceny CNG průměr za 12 měsíců roku 2022 (výchozí hodnota měsíční skutečné náklady dopravců využívajících v roce 2022 CNG v PID – zjištěno v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007)

Stejným postupem budou tyto položky indexovány pro VCDV i pro VCDDV.

Pro rok 2025 budou takto vypočtené příslušné nákladové položky přepočteny opět o meziroční index změny k vypočtené ceně platné pro rok 2024 o index průměrných cen v červnu 2023 až červnu 2024 a stejně bude postupováno v dalších letech trvání Smlouvy. Kromě této základní ceny CNG budou po ukončení každého čtvrtletí nebo jeho části vyhodnoceny ceny CNG z průměrných cen sledovaných dle výše stanoveného postupu a dle čl. VII odst. 4 Smlouvy a dle Přílohy č. 6a a porovnány s hrazenou výší nákladů na PHM pro konkrétní rok a následně dofinancovány nebo sníženy podle vypočtených korekčních postupů.

c) Vodik

ECV jsou uvedeny v čl. IX Smlouvy jako vyhrazená změna. Náklady budou stanoveny dle skutečnosti. Postup výpočtu převzat z smlouvy s dodavatelem ČEZ, a.s. Podle skutečné ceny stanovené dodavatelem. Pro případné vyrovnání v průběhu roku (mezi indexacími bude aktivována Palivová doložka dle čl. VII Smlouvy



CI – kapitálové náklady rozpuštěné do daného roku

T – výše korporátní daně (21 %)

DI – diskontní míra v daném roce (vychází z IRR/WACC)

OPI – fixní provozní náklady v roce i

ODI – odpisy v roce i

dCWI – změna pracovního kapitálu

OV variabilní výrobní náklady (voda a elektřina) v Kč/kg

Pm – alokovaná výroba vodíku pro daný měsíc

Nebo jako vyhrazená změna při přerušení dodávek od dodavatele ČEZ, a.s. průměrná cenová hladina vodíku na objednatelům určených odběrných místech nebo bude-li zaveden index spotřebitelských cen pro ceny vodíku ČSÚ bude použit tento index a nastavená metodika indexace dle cen v

d) Elektřina

ECV jsou uvedeny v čl. IX Smlouvy jako vyhrazená změna.

V případě, že by Objednatel požadoval ECV na elektřinu stanovil by postup kumulované indexace nákladů na elektřinu jako nabídkovou cenu položky v řádku 1d přílohy 4a) následnou podle průměrné ceny elektřiny v roce zahájení provozu ECV a ceny elektřiny v roce sestavení nákladových položek ECV dle přílohy č. 4a;

zdroj pro výpočet průměrných cen elektřiny (roční a měsíční) - data uvedená ČSÚ; nebo v případě, že k vyhlášení této hodnoty nedojde, jinou obdobnou sazbu odpovídající změně cenové hladiny v České republice; roční index cen průměrných výrobců – elektřina D351 (IS roční) za rok i vyhlášený Českým statistickým úřadem v procentech (https://www.czso.cz/csu/czso/dpce_cz)

e) oleje adBlue atd.

Stejným postupem jako položka motorová nafta/Diesel bude indexována položka v řádku Přílohy č. 4 - AD blue, oleje, ostatní média atd.

U položky 1b nebude Objednatel přistupovat k průběžné kontrole a vyrovnávání nákladů jako u cen PHM, budou indexovány standardním postupem dle Přílohy 6 - list indexační postupy

3) Indexace změny výše průměrných mzdových nákladů a nákladů na sociální a zdravotní pojištění (osobní náklady)

https://www.czso.cz/csu/czso/zajema_cr

Mzdy, náklady práce, Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sekce Cz.NACE H „Doprava a skladování“ - (zaměstnanci)



Uvedený vzorec se použije pro indexaci řádků 6 a 7 dle přílohy č. 4

n - rok „n“ v němž, dojde k Zahájení plnění Smlouvy

$\frac{OA_{n-1}}{OA_n}$ - výše skutečných mzdových nákladů / sociálního a zdravotního pojištění v Kč v roce „n“

$\frac{OA_{n-1}}{OA_n}$ - výše osobních nákladů v roce 2022 (1. až 4. čtvrtletí)

$\frac{OA_{n-1}}{OA_n}$ - průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví pro odvětví H „doprava a skladování“

sledovaná Českým statistickým úřadem v roce „n-1“ před Zahájením plnění za období 2. čtvrtletí roku „n-1“

PM₂₀₂₂ - průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví pro odvětví H „doprava a skladování“

sledovaná Českým statistickým úřadem v roce 2022 (1. až 4. čtvrtletí)

Pro rok 2025 budou takto vypočtené příslušné položky přepočteny opět o meziroční změnu výše osobních nákladů vztalenou k podílu mezd za 2.

čtvrtletí 2024 ku 2.čtvrtletí 2024 a stejně bude postupováno v dalších letech trvání Smlouvy - vždy aktuální položka bude nově indexována o

meziroční změnu mzdových nákladů k červnu roku n-1 (kvůli plánování veřejných rozpočtů).

Postup bude vždy použit pro nákladové položky v řádcích 6 a 7 v VDCV a v VCDOV.

4) Indexace odpisů dlouhodobého majetku vozidla rozdílů cen autobusů

Zdroj pro výpočet - cen autobusů - data sledovaná objednateli; v případě, že by tato data začalo uvádět MD použijí se přednostně data MD



n - rok „n“ v němž, dojde k Zahájení plnění Smlouvy

$\frac{OA_{n-1}}{OA_n}$ - výše odpisů dlouhodobého majetku vozidla (mimo vozidla získaná odkupem) v roce „n“

$\frac{OA_{n-1}}{OA_n}$ - výše odpisů dlouhodobého majetku vozidla v cenách roku 2022.

$\frac{OA_{n-1}}{OA_n}$ - cena autobusu podle typu vozidla v roce „n-1“ před Zahájením plnění uvedená

Ministerstvem dopravy (MD), v případě, že MD tyto ceny neuveřejňuje cena stanovená

Objednatel z průměrných cen autobusů zjištěných na základě kontroly investic

CA₂₀₂₂ - cena autobusu podle typu vozidla v roce „n-1“ před Zahájením plnění uvedená

Ministerstvem dopravy (MD), v případě, že MD tyto ceny neuveřejňuje cena stanovená

Objednatel z průměrných cen autobusů zjištěných na základě kontroly investic v roce

2022.

Pro rok 2024 bude použit takto vypočtený nárůst odpisů autobusů popřípadě leasingu

Pro rok 2025 budou takto vypočtené příslušné položky indexovány opět rozdílem cen autobusů (Objednatel je oprávněn tuto položku navýšit až po

uveřejnění podkladů MD nebo sebráním vlastních údajů, tj. až v průběhu roku 2025 se zpětnou účinností od 1.1.2025).

Postup bude vždy použit pro nákladové položky v řádcích 4a popřípadě v řádku 5 jen v položce v VDCV.



n - rok „n“ v němž, dojde k Zahájení plnění Smlouvy

OA_{n-1} - výše odpisů dlouhodobého majetku vozidla (mimo vozidla získaná odkupem) v roce „n“

OA₂₀₂₂ - výše odpisů dlouhodobého majetku vozidla (mimo vozidla získaná odkupem)

v cenách roku 2022.

CA_{n-1} - cena autobusu podle typu vozidla v roce „n-1“ před Zahájením plnění uvedená

Ministerstvem dopravy (MD), v případě, že MD tyto ceny neuveřejňuje cena stanovená

Objednatel z průměrných cen autobusů zjištěných na základě kontroly investic

CA₂₀₂₂ - cena autobusu podle typu vozidla v roce „n-1“ před Zahájením plnění uvedená

Ministerstvem dopravy (MD), v případě, že MD tyto ceny neuveřejňuje cena stanovená

Objednatel z průměrných cen autobusů zjištěných na základě kontroly investic v roce 2022

Průměrné spotřebitelské ceny pohonných hmot v ČR* (týdenní zjišťování)
Average consumer fuel prices in CR* (weekly collection)

Období <i>Period</i>	Spotřebitelská cena (Kč/l) <i>Consumer price (CZK/l)</i>			Index předchozího období** <i>Index of previous period**</i>		
	Benzin automobilový bezolovnatý Natural 95 Petrol 95 O Natural	Motorová nafta Diesel	LPG LPG	Benzin automobilový bezolovnatý Natural 95 Petrol 95 O Natural	Motorová nafta Diesel	LPG LPG
2022 - 1. týden / 1st week	35,88	35,01	16,79	98,7	98,9	107,8
2. týden / 2nd week	35,92	34,94	17,29	100,1	99,8	103,0
3. týden / 3rd week	36,01	35,04	17,06	100,3	100,3	98,7
4. týden / 4th week	36,18	35,23	16,93	100,5	100,5	99,2
5. týden / 5th week	36,39	35,44	16,72	100,6	100,6	98,8
6. týden / 6th week	36,79	35,87	16,70	101,1	101,2	99,9
7. týden / 7th week	37,13	36,18	16,61	100,9	100,9	99,5
8. týden / 8th week	37,40	36,47	16,61	100,7	100,8	100,0
9. týden / 9th week	38,86	38,18	16,60	103,9	104,7	99,9
10. týden / 10th week	43,58	46,02	17,91	112,1	120,5	107,9
11. týden / 11th week	46,09	49,21	22,20	105,8	106,9	124,0
12. týden / 12th week	43,83	45,89	23,10	95,1	93,3	104,1
13. týden / 13th week	44,34	47,25	22,90	101,2	103,0	99,1
14. týden / 14th week	44,12	46,84	22,49	99,5	99,1	98,2
15. týden / 15th week	42,86	45,41	21,61	97,1	96,9	96,1
16. týden / 16th week	42,38	44,58	21,29	98,9	98,2	98,5
17. týden / 17th week	42,56	44,70	21,04	100,4	100,3	98,8
18. týden / 18th week	42,90	45,14	20,81	100,8	101,0	98,9
19. týden / 19th week	44,16	46,39	20,68	102,9	102,8	99,4
20. týden / 20th week	44,75	46,24	20,47	101,3	99,7	99,0
21. týden / 21st week	46,06	46,14	20,28	102,9	99,8	99,1
22. týden / 22nd week	46,55	46,03	20,17	101,1	99,8	99,5
23. týden / 23rd week	45,90	45,32	20,07	98,6	98,5	99,5
24. týden / 24th week	47,33	46,62	19,68	103,1	102,9	98,1
25. týden / 25th week	47,83	47,83	19,60	101,1	102,6	99,6
26. týden / 26th week	47,82	48,19	19,55	100,0	100,8	99,7
27. týden / 27th week	47,89	48,02	19,51	100,1	99,6	99,8
28. týden / 28th week	47,63	47,70	19,47	99,5	99,3	99,8
29. týden / 29th week	47,18	47,18	19,33	99,1	98,9	99,3
30. týden / 30th week	46,16	46,48	19,19	97,8	98,5	99,3
31. týden / 31st week	44,85	45,39	18,97	97,2	97,7	98,9
32. týden / 32nd week	42,81	44,01	18,59	95,5	97,0	98,0
33. týden / 33rd week	40,81	42,52	18,44	95,3	96,6	99,2
34. týden / 34th week	40,31	42,36	18,55	98,8	99,6	100,6
35. týden / 35th week	40,53	44,96	18,52	100,5	106,1	99,8
36. týden / 36th week	40,46	45,48	18,53	99,8	101,2	100,1
37. týden / 37th week	39,21	44,75	18,51	96,9	98,4	99,9
38. týden / 38th week	38,53	44,19	18,38	98,3	98,7	99,3

39. týden / 39th week	37,76	43,10	18,30	98,0	97,5	99,6
40. týden / 40th week	38,23	42,95	18,26	101,2	99,7	99,8
41. týden / 41st week	41,00	44,33	18,16	107,2	103,2	99,5
42. týden / 42nd week	42,60	46,48	17,94	103,9	104,8	98,8
43. týden / 43rd week	42,90	47,35	17,92	100,7	101,9	99,9
44. týden / 44th week	42,45	47,18	17,91	99,0	99,6	99,9
45. týden / 45th week	42,05	46,30	17,88	99,1	98,1	99,8
46. týden / 46th week	41,75	45,05	17,79	99,3	97,3	99,5
47. týden / 47th week	40,86	43,28	17,73	97,9	96,1	99,7
48. týden / 48th week	39,81	41,46	17,57	97,4	95,8	99,1
49. týden / 49th week	38,57	40,06	17,49	96,9	96,6	99,5
50. týden / 50th week	37,00	38,34	17,39	95,9	95,7	99,4
51. týden / 51st week	36,44	37,90	17,18	98,5	98,9	98,8

2216,98 součet

43,47 průměrná cena 2022 vč. DPH

7,55 DPH

35,92 průměrná cena 2022 bez DPH

CNG

Průměrné ceny CNG Kč/kg (bez DPH)	2022
leden	30,65
únor	29,70
březen	46,51
duben	49,52
květen	44,98
červen	41,35
červenec	53,99
srpen	60,39
září	60,29
říjen	47,92
listopad	40,73
prosinec	43,58
průměr roku	42,17

Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sekce CZ-NACE ¹⁾

Average gross monthly wage by activity of CZ-NACE ¹⁾

v Kč, na přepočtené počty / CZK, per full-time equivalent employee

Ukazatel Indicator	2022 ²⁾						
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1-Q2	Q1-Q3	Q1-Q4
Česká republika c e l k e m Czech Republic, t o t a l	37 979	40 093	39 880	43 412	39 041	39 321	40 353
v tom:							
A Zemědělství, lesnictví a rybářství Agriculture, forestry and fishing	28 072	31 064	32 843	36 735	29 587	30 681	32 191
B+C+D+E Průmysl c e l k e m B+C+D+E Industry, t o t a l	36 988	39 824	38 644	42 242	38 410	38 488	39 426
B Těžba a dobývání Mining and quarrying	39 367	42 795	41 609	48 822	41 089	41 262	43 149
C Zpracovatelský průmysl Manufacturing	36 277	39 485	38 281	41 549	37 885	38 017	38 899
D Výroba a rozvod elektřiny, plynu, tepla a klimatizovaného vzduchu Electricity, gas, steam and air conditioning supply	64 349	55 329	54 073	65 034	59 843	57 922	59 707
E Zásobování vodou; činnosti související s odpadními vodami, odpady a sanacemi Water supply; sewerage, waste management and remediation activities	33 169	35 851	35 211	39 587	34 521	34 753	35 971
F Stavebnictví Construction	31 532	34 557	35 425	37 223	33 070	33 864	34 713
G Velkoobchod a maloobchod; opravy a údržba motorových vozidel Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles and motorcycles	36 190	37 253	37 249	39 574	36 724	36 899	37 575
H Doprava a skladování Transportation and storage	33 997	35 759	36 914	38 706	34 879	35 557	36 346
I Ubytování, stravování a pohostinství Accommodation and food service activities	22 207	23 532	24 341	24 686	22 881	23 373	23 708
J Informační a komunikační činnosti Information and communication	72 012	69 763	70 591	73 053	70 879	70 782	71 359
K Peněžnictví a pojišťovnictví Financial and insurance activities	72 151	69 746	63 834	66 400	70 950	68 579	68 030
L Činnosti v oblasti nemovitostí Real estate activities	35 856	36 235	35 495	37 899	36 049	35 859	36 388
M Profesní, vědecké a technické činnosti Professional, scientific and technical activities	47 908	48 966	47 730	53 214	48 441	48 202	49 476
N Administrativní a podpůrné činnosti Administrative and support service activities	27 990	28 539	28 832	29 779	28 266	28 455	28 795
O Veřejná správa a obrana; povinné sociální zabezpečení Public administration and defence; compulsory social security	39 063	42 713	42 088	47 013	40 892	41 292	42 725
P Vzdělávání Education	36 230	40 030	40 435	49 021	38 135	38 900	41 485
Q Zdravotní a sociální péče Human health and social work activities	41 357	43 578	44 578	48 074	42 471	43 176	44 417
R Kulturní, zábavní a rekreační činnosti Arts, entertainment and recreation	32 000	35 207	34 265	38 567	33 605	33 825	35 012
S Ostatní činnosti Other services activities	28 412	30 179	31 048	33 119	29 299	29 871	30 694

¹⁾ Údaje se týkají pouze zaměstnanců v pracovním poměru ke zpravodajské jednotce. Zahrnuty nejsou osoby vykonávající veřejné funkce, např. poslanci, senátoři, uvolnění členové zastupitelstev všech stupňů, soudci aj. V údajích o průměrných mzdách se jedná o mzdy v tomto období zúčtované k výplatě.

¹⁾ The data refer only to the employees with an employment contract with the reporting units. Excludes persons performing public office, such as Members of Parliament, Senators, full-time councillors at all levels, judges, etc. The average wages refer to wages accounted for payment in the given period.

²⁾ předběžné údaje

²⁾ Preliminary data.

Postup průběžné kontroly a vyrovnávání nákladů na ceny PHM (nafty, CNG, v případě EČV ceny vodíku nebo elektřiny) a výpočetΔPHM

Motorová nafta / Diesel: ΔPHM_D výpočet pro posuzované čtvrtletí

typ vozidla	plánované náklady na naftu Kč/1linkm	skutečně ujeté linkm za posuzované čtvrtletí podle typu vozidel	průměrná cena nafty použitá pro indexaci	průměrná cena nafty za posuzované čtvrtletí	index změny pro posuzované čtvrtletí	náklady za posuzované čtvrtletí dle plánované ceny	náklady za posuzované čtvrtletí dle změny v běžném roce	rozdíl v procentech	průběžné hrazení nákladů paliva
dle použitých vozidel dle smlouvy, výpočet se provede pro každý typ vozidla samostatně	řádek Nafta (diesel) přílohy 4 platný pro rok plnění Smlouvy "n"	ujeté linkm	aritmetický průměr cen motorové nafty za období od 1.7.roku "n-2" do 30.6. roku "n-1" = součet hodnot z uvedeného období děleno počtem týdnů	aritmetický průměr cen motorové nafty za období od srovnávaného čtvrtletí roku "n" = součet hodnot z uvedeného období děleno počtem týdnů	index změny se rovná podílu průměrné ceny nafty za sledované období/průměrná cena nafty použitá pro indexaci	násobek plánovaných nákladů na naftu (Kč/1linkm) vynásobený počtem skutečně ujetých linkm za posuzované čtvrtletí	náklady za posuzované čtvrtletí dle plánované ceny vynásobené indexem změny pro příslušné čtvrtletí	(index změny pro posuzované čtvrtletí minus (-) 1) krát (x) 100	V případě odchylky 10 % a vyšší (nedohodnou-li se strany na jiné odchylce) oproti předpokladu pro rok "n" budou vícenáklady uhrazeny postupem dle Smlouvy čl. VII odst. 5
ilustrační příklad: typ vozidla Sd (motorová nafta) - podíl je stanoven jako podíl položky v řádku 1a z celkových výkonů v řádku 1 (v příloze 4 platné pro zkoumaný rok) - fiktivní údaje	10,00	250 000,00	10,20	14,00	1,37	2 500 000,00	3 431 372,55	37%	931 372,55

zdroj pro výpočet průměrných cen motorové nafty - data uvedená ČSÚ; nebo v případě, že k vyhlášení této hodnoty nedojde, jinou obdobnou sazbou odpovídající změně cenové hladiny motorové nafty v České republice

https://www.czso.cz/csu/czso/setreni-prumernych-cen-vybranych-vyrobu-pohonne-hmoty-a-topne-oleje-casove-rady_pruměr_z_týdenních_hodnot_motorová_nafta/Diesel

ΔPHM_D je součtem za všechny typy vozidel dle Smlouvy s motorem na naftu

ČSÚ - Český statistický úřad

CNG: ΔPHM_{CNG} výpočet pro posuzované čtvrtletí

typ vozidla	plánované náklady na CNG Kč/1linkm	skutečně ujeté linkm za posuzované čtvrtletí podle typu vozidel	průměrná cena CNG použitá pro indexaci	průměrná cena CNG za posuzované čtvrtletí	index změny pro posuzované čtvrtletí	náklady za posuzované čtvrtletí dle plánované ceny	náklady za posuzované čtvrtletí dle změny v běžném roce	rozdíl v procentech	průběžné hrazení nákladů paliva
dle použitých vozidel dle smlouvy, výpočet se provede pro každý typ vozidla samostatně	řádek CNG přílohy 4 platný pro rok plnění Smlouvy "n"	ujeté linkm	aritmetický průměr cen CNG za období od 1.7.roku "n-2" do 30.6. roku "n-1" = součet hodnot z uvedeného období děleno počtem týdnů	aritmetický průměr cen CNG za období od srovnávaného čtvrtletí roku "n" = součet hodnot z uvedeného období děleno počtem týdnů	index změny se rovná podílu průměrné ceny CNG za sledované období/průměrná cena CNG použitá pro indexaci	násobek plánovaných nákladů na CNG (Kč/1linkm) vynásobený počtem skutečně ujetých linkm za posuzované čtvrtletí	náklady na CNG za posuzované čtvrtletí dle plánované ceny vynásobené indexem změny pro příslušné čtvrtletí	(index změny pro posuzované čtvrtletí minus (-) 1) krát (x) 100	V případě odchylky 10 % a vyšší (nedohodnou-li se strany na jiné odchylce) oproti předpokladu pro rok "n" budou vícenáklady uhrazeny postupem dle Smlouvy čl. VII odst. 5
ilustrační příklad: typ vozidla Sd (CNG) - podíl je stanoven jako podíl položky v řádku 1b z celkových výkonů v řádku 1 (v příloze 4 platné pro zkoumaný rok) - fiktivní údaje	10,00	200 000,00	9,80	16,50	1,68	2 000 000,00	3 367 346,94	68%	1 367 346,94

zdroj pro výpočet průměrných cen CNG na vybraných prodejních místech - data sledovaná objednateli; v případě, že by tato data začal uvádět ČSÚ použijí se přednostně data ČSÚ

ΔPHM_{CNG} je součtem za všechny typy vozidel dle Smlouvy s motorem na CNG

ČSÚ - Český statistický úřad

Vodík: ΔPHM_H výpočet pro posuzované čtvrtletí

typ vozidla	plánované náklady na vodík Kč/1linkm	skutečně ujeté linkm za posuzované čtvrtletí podle typu vozidel	průměrná cena vodíku použitá pro indexaci	průměrná cena vodíku za posuzované čtvrtletí	index změny pro posuzované čtvrtletí	náklady za posuzované čtvrtletí dle plánované ceny	náklady za posuzované čtvrtletí dle změny v běžném roce	rozdíl v procentech	průběžné hrazení nákladů paliva
dle použitých vozidel dle smlouvy, výpočet se provede pro každý typ vozidla samostatně	řádek H ₂ přílohy 4 platný pro rok plnění Smlouvy "n"	ujeté linkm	aritmetický průměr cen vodíku za období od 1.7.roku "n-2" do 30.6. roku "n-1" = součet hodnot z uvedeného období děleno počtem týdnů	aritmetický průměr cen vodíku za období od srovnávaného čtvrtletí roku "n" = součet hodnot z uvedeného období děleno počtem týdnů	index změny se rovná podílu průměrné ceny vodíku za sledované období/průměrná cena vodíku použitá pro indexaci	násobek plánovaných nákladů na vodík (Kč/1linkm) vynásobený počtem skutečně ujetých linkm za posuzované čtvrtletí	náklady na vodík za posuzované čtvrtletí dle plánované ceny vodíku vynásobené indexem změny pro příslušné čtvrtletí	(index změny pro posuzované čtvrtletí minus (-) 1) krát (x) 100	V případě odchylky 10 % a vyšší (nedohodnou-li se strany na jiné odchylce) oproti předpokladu pro rok "n" budou vícenáklady uhrazeny postupem dle Smlouvy čl. VII odst. 5
ilustrační příklad: typ vozidla Sd (H) - podíl je stanoven jako podíl položky v řádku 1c z celkových výkonů v řádku 1 (v příloze 4 platné pro zkoumaný rok) - fiktivní údaje	30,00	200 000,00	28,00	27,00	0,96	6 000 000,00	5 785 714,29	-4%	-214 285,71

cena od dodavatele (z dotované infrastruktury ČEZ a.s.) v době aktualizace VFM pro konkrétní rok indexoavná koeficientem z ceny platné v konkrétním roce plnění nebo jako vyhrazená změna při přerušení dodávek od dodavatele ČEZ průměrná cenová hladina vodíku na objednatelém určených odběrných místech nebo bude-li zaveden index spotřebitelských cen pro ceny vodíku bude použit tento index a nastavená metodika indexace dle cen v regionu HMP a SČK bude opuštěna

zdroj pro výpočet průměrných cen vodíku na vybraných prodejních místech - data sledovaná objednatelém; v případě, že by tato data začal uvádět ČSÚ použijí se přednostně data ČSÚ

ΔPHM_H je součtem za všechny typy vozidel dle Smlouvy s EČV s pohonem na vodík

ČSÚ - Český statistický úřad

Elektřina: ΔPHM_E výpočet pro posuzované čtvrtletí

typ vozidla	plánované náklady na elektřinu Kč/1linkm	skutečně ujeté linkm za posuzované čtvrtletí podle typu vozidel	průměrná cena elektřiny použitá pro indexaci	průměrná cena elektřiny za posuzované čtvrtletí	index změny pro posuzované čtvrtletí	náklady za posuzované čtvrtletí dle plánované ceny	náklady za posuzované čtvrtletí dle změny v běžném roce	rozdíl v procentech	průběžné hrazení nákladů paliva
dle použitých vozidel dle smlouvy, výpočet se provede pro každý typ vozidla samostatně	řádek Elektřina přílohy 4 platný pro rok plnění Smlouvy "n"	ujeté linkm	aritmetický průměr cen elektřiny za období od 1.7.roku "n-2" do 30.6. roku "n-1" = součet hodnot z uvedeného období děleno počtem týdnů	aritmetický průměr cen elektřiny za období od srovnávaného čtvrtletí roku "n" = součet hodnot z uvedeného období děleno počtem týdnů	index změny se rovná podílu průměrné ceny elektřiny za sledované období/průměrná cena elektřiny použitá pro indexaci	násobek plánovaných nákladů na elektřinu (Kč/1linkm) vynásobený počtem skutečně ujetých linkm za posuzované čtvrtletí	náklady na vodík za posuzované čtvrtletí dle plánované ceny elektřiny vynásobené indexem změny pro příslušné čtvrtletí	(index změny pro posuzované čtvrtletí minus (-) 1) krát (x) 100	V případě odchylky 10 % a vyšší (nedohodnou-li se strany na jiné odchylce) oproti předpokladu pro rok "n" budou vícenáklady uhrazeny postupem dle Smlouvy čl. VII odst. 5
ilustrační příklad: typ vozidla Sd (E) - podíl je stanoven jako podíl položky v řádku 1adz celkových výkonů v řádku 1 (v příloze 4 platné pro zkoumaný rok) - fiktivní údaje	20,00	200 000,00	24,00	26,50	1,10	4 000 000,00	4 416 666,67	10%	416 666,67

zdroj pro výpočet průměrných cen elektřiny (roční a měsíční) - data uvedená ČSÚ; nebo v případě, že k vyhlášení této hodnoty nedojde, jinou obdobnou sazbou odpovídající změně cenové hladiny v České republice

[roční index cen průmyslových výrobců – elektřina D351 \(IS roční\) za rok i vyhlášený Českým statistickým úřadem v procentech \(https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr\)](https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr)

ΔPHM_H je součtem za všechny typy vozidel dle Smlouvy s EČV s pohonem na elektřinu

ČSÚ - Český statistický úřad

Celkový rozdíl nákladů cen PHM - průběžné vyrovnání

$$\Delta PHM = \Delta PHM_D + \Delta PHM_{CNG} + \Delta PHM_H + \Delta PHM_E$$

Tarif PID

Tarif PID je uveden na:

https://pid.cz/wp-content/uploads/ke-stazeni/tarif/tarif_PID_2023-04-01_komplet.pdf

kde jsou archivovány i všechny předchozí verze

Principy tarifní smlouvy

Úvod

Tarifní smlouva je dokument uzavřený mezi organizátory ROPID a IDSK a dopravci PID. Základem smlouvy je přistoupení dopravců k Tarifu PID, pověření vybraných dopravců tiskem a distribucí společně uznávaných jízdních dokladů, dělby tržeb z jízdného, dělby dotací k ceně hrazených státem, jednotné přepravní kontrole včetně způsobu úhrady přepravní kontroly a podílu přírážek k jízdnému.

Tato příloha je přílohou **Smlouvy veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č /bude doplněno podle svazku/ – území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 /bude doplněno podle svazku/ oddo)** a **Smlouvy veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému Pražské integrované dopravy (svazek č /bude doplněno podle svazku/ – území Středočeského kraje) pro období let 2024 až 2034 /bude doplněno podle svazku/ oddo)** a definuje celou problematiku, která je včetně konkrétních klíčů rozpracována Tarifní smlouvou uzavřenou pro každý rok. Tarifní smlouva pro konkrétní rok se uzavírá na začátku každého roku a nelze ji z objektivních důvodů uzavřít dříve. Dopravci, kteří do systému přistupují v průběhu roku, obdrží prosté kopie již uzavřené Tarifní smlouvy pro konkrétní rok a mezi smluvní strany budou zařazeni příslušným dodatkem.

Dopravce je povinen uzavřít pro každý rok trvání této smlouvy Tarifní smlouvu o dělbě tržeb PID a dalších podmínkách fungování jednotného tarifu v systému, popřípadě všechny její dodatky pro konkrétní rok z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Má-li Dopravce Tarifní smlouvu uzavřenou z důvodu plnění jiných VS v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření Tarifní smlouvy splněna, Dopravce je však povinen uzavřít příslušný dodatek k Tarifní smlouvě zachycující změnu v dělbě přepravní práce nebo další změny plynoucí z této Smlouvy. Tarifní smlouvu je povinen **Dopravce uzavřít i v Předrealizačním období na základě výzvy Objednatele od data stanoveného Objednatel a to v případě, že bude odkupovat vozidla a zajišťoval by pro předcházejícího dopravce, od něž odkupuje vozidla a došlo již k předání vozidla k Zahájení plnění dle této Smlouvy, poddodávku k plnění smlouvy o závazku veřejné služby předcházejícího dopravce. Dopravce je povinen být plátcem DPH, nejpozději k datu Zahájení plnění této Smlouvy. V případě, že by byl vyzván v Předrealizačním období k uzavření Tarifní smlouvy, je povinnost být plátcem DPH již od data, k němuž přistoupí k Tarifní smlouvě (uzavře dodatek Tarifní smlouvy).**

V Tarifní smlouvě jsou řešeny vazby výkonů a výnosů na území hl. m. Prahy (HMP) a ve vnějších pásmech PID a to vždy odděleně podle výnosů skupiny jízdních příslušných k danému tarifnímu území. Tato smlouva se každoročně upravuje ve vazbě na dělbu přepravní práce na území HMP (dělba podle místokm) a výnosy na linkách ve Středočeském kraji (předpokládané výnosy na linkách PID na základě průzkumů). V případě potřeby se upravuje i rozsah pověření dopravců distribucí jízdních dokladů.

Následující text není přesným zněním Tarifní smlouvy a nezahrnuje připravované systémové změny zúčtování tržeb. Jedná se o ilustrační text, který vychází z tarifní smlouvy platné od ledna 2022. Text Tarifní smlouvy bude v každém konkrétním roce mírně odlišný, zejména v oblasti pověření distribucí jízdních dokladů, úprav podílů nákladech a přírážkách přepravní kontroly, klíčů výnosů a klíčů pro dělbu dotací ze státního rozpočtu ke slevám nařízeným státem. Nejsou uvedeny přílohy, které jsou sestavovány dle popsaných postupů pro každý rok/změnu dle aktuální situace a které konkretizují klíče k dělbě tržeb. Vzhledem k tomu, že Smlouvy o veřejných službách jsou sestaveny jako brutto – dopravce nenese riziko tržeb, neuvádí Objednatel v žádné části dokumentace nabídkového řízení předpokládané tržby, budou však specifikovány v dodatcích Smluv o veřejných službách sestavených

k datu Zahájení provozu, kde bude specifikovány i předpokládané podíly na tržbách tak, aby krytí nákladů dopravců odpovídalo co nejlépe realizované objednávce veřejných služeb – dílem tržbami a dílem zálohou na kompenzaci.

Připravované změny v rozúčtování tržeb - elektronické předání dat o tarifních transakcích:

V systému PID se provádí zúčtování tržeb z jízdného (clearing) na základě dat získaných z odbavovacích a prodejních zařízení dopravců a ostatních distribučních kanálů. Mezi hlavní činnosti tohoto zúčtovacího centra, jehož provoz zajišťuje subjekt určený objednatel, patří:

- rozúčtovat tržby z prodeje kompletního sortimentu jízdních dokladů PID mezi jednotlivé zúčastněné dopravce dle stanovených principů;
- zajišťovat podklady pro fakturaci tak, aby každý účastník clearingu mohl vyrovnávat své pohledávky vůči ostatním účastníkům clearingu po každé závěrce;
- zpracování jednotlivých transakcí z odbavovacích, prodejních a kontrolních systémů dopravců pro účely sledování a hodnocení systému Pražské integrované dopravy.

Dopravce bude povinen v pravidelných intervalech 24 hodin, nebude-li Smluvními stranami dojednána doba delší:

- a) předávat clearingovému centru a v záloze též Objednateli informace o transakcích elektronického odbavovacího systému; Dopravce je v této souvislosti rovněž povinen zajistit, aby informace o transakcích elektronického odbavovacího systému byly úplné, a zamezit ztrátám transakcí; ztrátou transakce se přitom rozumí přerušení vzestupné řady čísel Dopravcem realizovaných transakcí;
- b) předávat clearingovému centru a v záloze též Objednateli identifikační data o všech zařízeních používaných Dopravcem v elektronickém odbavovacím systému;

Obsah data předávaných Dopravcem do clearingového centra.

Dopravce bude předávat clearingovému centru PID datové soubory ve tvaru strukturovaného dokumentu (xml, csv, xls) obsahující výstupní data. Jedná se o:

- záznamy o zařazení/vyřazení prvků odbavovacího systému do/z provozu,
- záznamy o prodaných jízdních dokladech obsahující kompletní informace (datum, čas, linka, spoj, dopravce, číslo zařízení, číslo tarifu, počet, sazba DPH, cena, platnost od – do, územní platnost, způsob platby),
- záznamy o použití elektronické podoby jízdních dokladů.

Vzorový text z tarifní smlouvy roku 2022

I.

Předmět smlouvy

A. Předmětem smlouvy je:

1. Přistoupení dopravců na jednotný tarif Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“). České dráhy uplatňují tarif PID souběžně s tarifem TR 10 ve vlacích Českých drah provozovaných na vybraných tratích uvedených v příloze č. 10 (dále jen „vybrané tratě“), ostatní železniční dopravci uplatňují tarif PID v souladu se specifickými podmínkami uvedenými v Tarifu PID.
2. Uznávání příslušných jízdních dokladů vydávaných na obchodní jméno DP a Českých drah všemi dopravci v rámci celého systému PID na poskytování služeb kterémkoliv z dopravců,

kteří mají uzavřené smlouvy v závazku veřejné služby v systému PID. České dráhy a ostatní železniční dopravci uznávají tyto jízdní doklady pouze ve vlacích zapojených v systému PID. Dále uznávání jízdních dokladů PID vydávaných na obchodní jména jednotlivých dopravců a DP v příměstských autobusech PID z odbavovacích stromků mobilních odbavovacích zařízení (dále také odbavovacích zařízení nebo odbavovací stromky) všemi dopravci včetně DP a Českých drah, přičemž České dráhy uznávají tyto jízdní doklady pouze ve vlacích zapojených do PID podle možnosti použití těchto jízdních dokladů definované v tarifu PID. Všechny jízdní doklady jsou dopravci, DP a Českými drahami uznávány v rámci své časové a pásmové platnosti.

3. Dohoda, že zaměstnancům dopravců (mimo Českých drah a ostatních železničních dopravců), kterým vzniká nárok na zaměstnanecké jízdné DP, vydá jízdenky DP. ROPID ověřuje oprávněnost nároku v souladu s přílohou č. 6 této smlouvy.
4. Způsob úhrady ceny za dopravní výkon (službu) realizovaný jednotlivými dopravci a Českými drahami v rámci systému PID.
5. Zmocnění DP ostatními účastníky smlouvy k tisku a distribuci jízdních dokladů používaných v rámci systému PID a poskytování rabatu, provize nebo komisionářské odměny (podle typu distribuční smlouvy) i smluvním prodejcům v distribuční síti a k uzavírání komisionářských smluv s nimi. Zmocnění Českých drah ostatními účastníky smlouvy k tisku a distribuci jízdních dokladů dle příloh č. 1 a 2 ve vlastní síti.
6. Určení a odpovědnost za stanovení podílu dopravních služeb realizovaných jednotlivými dopravci v systému PID a určení výnosnosti příměstských linek.
7. Určení a odpovědnost za stanovení podílu dotací k ceně (dále jen kompenzací) jízdného se slevou 75 % nařízenému cenovým výměrem MF ČR (dále jen „zvýhodněné jízdné (25 %)“), realizovaného jednotlivými dopravci v systému PID a určení podílu těchto dotací pro jednotlivé dopravce, kteří jsou povinni tyto slevy poskytovat.
8. Přistoupení k systému přepravní kontroly PID prováděné přepravní kontrolou DP a stanovení výše podílu jednotlivých dopravců z celkových nákladů vzniklých DP v souvislosti s prováděním této přepravní kontroly. Rovněž stanovení výše podílu jednotlivých dopravců z přírůžek za přepravní kontrolu.

B. Dopravci a České dráhy společně prohlašují, že:

1. V zájmu jednotného systému odbavování cestujících a zabezpečení dopravní obslužnosti hl. m. Prahy a přidružených obcí zapojených do dopravního systému Prahy a Středočeského kraje v systému PID přistupují na jednotný Tarif PID vyhlášený hl. m. Prahou, Středočeským krajem a obcemi zapojenými do systému PID. České dráhy přistupují na jednotný tarif PID ve vlacích dle čl. I., písm. A. odst. 1. této smlouvy s tím, že podrobnosti jsou upraveny smlouvou mezi hl. m. Prahou zastoupeným ROPID a Českými drahami o veřejných službách v přepravě cestujících ze dne 18. 12. 2019 ve znění platných dodatků a Smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících ze dne 3. 10. 2019 mezi Středočeským krajem a Českými drahami. Ve vlacích Českých drah je Tarif PID uplatňován souběžně s tarifem TR 10. Ostatní železniční dopravci ARRIVA vlaky s.r.o., KŽC Doprava, s.r.o., Die Länderbahn CZ s.r.o., RegioJet a.s. přistupují na Tarif PID ve vlacích, které provozují v rámci PID za specifických podmínek určených v Tarifu PID.
2. Z důvodu minimalizace nárůstu nákladů souvisejících s tiskem a distribucí jízdních dokladů jsou jediným jízdním dokladem užívaným cestujícími v rámci PID jízdní doklady znějící na obchodní jméno „Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost“ s výjimkou jízdních dokladů vydávaných mobilními odbavovacími zařízeními v autobusech PID a jízdních dokladů vydávanými Českými drahami, ARRIVA Vlaky s.r.o., KŽC Doprava s.r.o., Die Länderbahn

CZ s.r.o., RegioJet a.s. dle čl. I. písm. A, odst. 2. a 3. a specifikovaných v přílohách 1 a 2 této smlouvy.

3. Druhy jízdních dokladů používaných v rámci PID a znějící na obchodní jméno „Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost“ a České dráhy a na obchodní jména dopravců jsou uvedeny v příloze č. 1 a 2 této smlouvy. Jízdní doklady vydávané z mobilních odbavovacích zařízení v autobusech i ve vlacích PID znějí na obchodní jméno dopravce, který je vydal. Jízdní doklady vydávané Českými dráhami znějí na obchodní jméno České dráhy, a.s.

C. Zmocnění:

1. Dopravci společně a České dráhy zmocňují DP k zabezpečení tisku a distribuci jízdních dokladů podle platného tarifu PID v zájmu optimalizace nákladů s tím souvisejících.
b) dopravci společně a DP zmocňují České dráhy k zabezpečení tisku a distribuci jízdních dokladů podle platného tarifu PID v zájmu optimalizace nákladů s tím souvisejících.
2. Dopravci společně a České dráhy zmocňují v roce 2022 DP k poskytování rabatu, provize, komisionářské odměny (dále jen odměna) jednotlivým distributorům, a to ve výši max. 4 % za prodej jízdních dokladů pro jednotlivou jízdu a krátkodobé jízdenky (tj. 24hodinové, 3denní) včetně mobilních aplikací, pro SMS jízdenky ve výši 11,77 %. U dlouhodobých časových jízdenek až do maximální výše 2% z nominální hodnoty těchto jízdních dokladů. Náklady na distribuci u jednotlivých dopravců jsou ekonomicky oprávněným nákladem a dopravcům jsou hrazeny v kompenzaci. Dopravcům (včetně DP a Českých drah) nevzniká nárok na marži, provizi či komisionářskou odměnu při prodeji jízdních dokladů jejich obchodním jménem.
3. Dopravci zmocňují DP k provádění přepravní kontroly na linkách PID. K pověření DP prováděním přepravní kontrolou jsou dopravci povinni mít uzavřenou smlouvu s DP o přepravní kontrole. České dráhy provádějí přepravní kontrolu vlastními silami, případně v součinnosti s DP. Ostatní dopravci PID se tímto ujednáním nezříkají práva na provádění přepravní kontroly svými pověřenými pracovníky dle zákona č. 111/1994 Sb. v platném znění. Tito pracovníci musí být prokazatelně proškoleni z předpisů PID vztahujících se k přepravní kontrole (minimálně Tarif PID, Smluvní přepravní podmínky a platné právní předpisy (zákon č. 111/1994 Sb., zákon č. 266/1994 Sb., zákon č. 194/2010 Sb., Vyhláška 175/2000 Sb.)) v rozsahu obdobném školení pracovníků přepravní kontroly dopravce DP a musí úspěšně a prokazatelně splnit testy z těchto předpisů schválené ROPID a musí splňovat podmínky Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů / GDPR) a s osobními údaji nakládat v souladu s příslušnou legislativou.

D. DP se zavazuje

1. Zabezpečit dostatečný počet jednotlivých druhů jízdních dokladů a jejich distribuci v dostatečné distribuční síti tak, aby odpovídala potřebám cestující veřejnosti.
2. Vydat autobusovým dopravcům stálé jízdenky pro zaměstnance splňujících podmínky uvedené v příloze č. 6a) dle seznamu ověřeného ROPID. Stálé jízdenky pro zaměstnance DP jsou vydávány v souladu s vnitřními předpisy DP a Tarifem PID.
3. Na základě smluvního pověření provádět přepravní kontrolu na linkách PID provozovaných dopravci v rozsahu čl. III. této smlouvy, vybírat přírážky, přebírat dodatečnou úhradu ve vlastní doplatkové pokladně, případně od cestujícího vymáhat přírážku na základě smluvního pověření a stanovit podíl dopravce z přírážek vzniklých na základě přepravní kontroly, která je uvedena v čl. III. této smlouvy.

E. Dopravci se zavazují

1. Nahlásit ROPID a DP tržby z odbavovacích zařízení nejpozději do 5. pracovního dne následujícího měsíce.
2. Uhradit DP poměrnou část nákladů souvisejících se zabezpečením tisku a distribuce jízdních dokladů v souladu s čl. IV., takto vzniklé náklady jsou ekonomicky oprávněným nákladem dopravce ve smlouvách o veřejných službách nebo o závazku veřejné služby.
3. Uzavřít smlouvu zmocňující DP provádět přepravní kontrolu na linkách provozovaných dopravci dle platných licencí, pokud takovou smlouvu s DP nemají již uzavřenou a platnou.
4. Uhradit DP stanovenou výši podílu z celkových nákladů vzniklých v souvislosti s prováděním přepravní kontroly na linkách PID.

F. České dráhy se zavazují

1. Zabezpečit dostatečný počet jednotlivých druhů jízdních dokladů v rozsahu druhů stanovených v této smlouvě a jejich distribuci v dostatečné distribuční síti tak, aby odpovídala potřebám cestující veřejnosti.
2. Nahlásit ROPID a DP tržby za prodané jízdní doklady PID nejpozději do 5. pracovního dne následujícího měsíce ve struktuře druh jízdního dokladu, cena, počet prodaných kusů a u předplatních jízdních dokladů také časové rozlišení. Tržby za jízdenky 24hodinové na mezinárodních jízdenkách dle Tarifu PID (např. MÁV-START Zrt.) České dráhy vzhledem ke spolupráci se zahraničními subjekty přihlašují do dělby tržeb s měsíčním zpožděním; tato výjimka se vztahuje pouze na tržby za jízdenky 24hodinové na mezinárodních jízdenkách dle tarifu PID. Tržby jsou pak rozdělovány v měsíci, v němž byly přihlášeny k dělbě tržeb. V případě dohody o dalším rozšíření mezinárodní spolupráce se souhlasem ROPID se přihlášení tržeb s měsíčním zpožděním akceptuje v takových případech i bez změny této smlouvy od data vyhlášení v Tarifu PID.
3. Hradit náklady na výdej jízdenek PID z UNIPOK (univerzální pokladna) a POP (přenosná osobní pokladna). Tyto náklady jsou ekonomicky oprávněnými náklady pro zúčtování závazku veřejné služby v drážní dopravě vůči objednatelům hl. m. Praha a Středočeskému kraji.

G. Společné prohlášení účastníků smlouvy

V případě, že dopravce nemá souběžně s touto smlouvou uzavřenu s hlavním městem Prahou nebo se Středočeským krajem či obcemi, které jsou objednateli veřejných služeb v systému PID, smlouvu o zajištění veřejných služeb nebo smlouvu, podle které je dopravce povinen uplatňovat Tarif PID v předepsaném rozsahu, nevzniká dopravci nárok na podíl z tržeb PID ani jiná plnění stanovená touto smlouvou a nesmí Tarif PID na svých linkách uplatňovat, resp. práva a povinnosti z Tarifní smlouvy se v takovém případě vůči dopravci neuplatňují. Výjimky jsou stanoveny a upraveny v čl. II písm. E.

II.

Rozdělení příjmů z jízdného (úhrada ceny za poskytovanou službu)

A. Rozdělení příjmů z jízdného (úhrada ceny za poskytovanou službu)

1. Vzhledem k tomu, že ostatní strany smlouvy pověřují DP distribuci a prodejem majoritního podílu jízdních dokladů (s výjimkou doplňkového prodeje jízdních dokladů z mobilních odbavovacích zařízení a jízdních dokladů vydávaných Českými drahami) a z daňového hlediska DP nakupuje a prodává služby cestujícím za všechny dopravce (používání jízdních dokladů DP), jsou veškeré příjmy z prodeje jízdních dokladů realizovaných DP zdanitelným plněním DP.

2. Tyto příjmy se skládají jednak z příjmů za služby realizované DP a jednak z prodeje služeb nakoupených od ostatních dopravců působících v rámci PID. DP nakupuje dopravní výkon (dopravní službu) od ostatních dopravců podílejících se na PID a tyto nakoupené výkony PID i vlastní výkony PID prodává dál přes síť prodejců konečnému spotřebiteli (cestujícímu) jako službu v nezměněném stavu.
3. Výše ceny za dopravní výkon je stanovena u každého dopravce výpočtem podle níže uvedených vzorů a pravidel. Vzhledem k tomu, že základní výpočet za dopravní výkon vychází z celkových příjmů PID, budou dále používány pomocné pojmy „rozdělení příjmů z jízdného“, „podíly z příjmů“ apod.
4. Pro stanovení podílu příjmů z jízdného se smluvní strany dohodly tak, že příjmy z MHD a z regionální dopravy budou finančně odděleny následujícím způsobem:
 - a) Za příjmy z MHD se považují příjmy z prodeje jízdních dokladů, uvedené v příloze č. 1
 - (i) snížené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání jízdenek v hodnotách 30 Kč a 40 Kč na příměstských linkách ve vnějších tarifních pásmech. Koeficient pro převod tržeb za jízdenky používané ve vnějších pásmech PID stanovuje ROPID na základě odborných propočtů zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů a je uveden v příloze č. 4j) a 4k). Koeficienty převodu jsou stanoveny pro jízdenky 30 Kč a 40 Kč a uvedeny v Tabulce 1. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech zvyšují.

Tabulka 1:

Jízdní doklad	koeficient převodu
30 Kč Praha nebo 3 pásma plnocenná	0,018071276
40 Kč Praha nebo 4 pásma plnocenná	0,018178821

- (ii) zvýšené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání časových kuponů BUS+VLAK na příměstských linkách v pásmech B a 0. Koeficient pro převod tržeb za kupony BUS+VLAK používané v pásmech B a 0 stanovuje ROPID na základě odborných propočtů zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů a je uveden v příloze č. 4j) a 4k). Koeficienty převodu jsou stanoveny v Tabulce č. 2. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech snižují.

Tabulka č. 2:

Předplatní jízdné popis	cena jízdenky	koeficienty převodu tržeb k rozdělení do pásma 0 (klíč k dělbě tržeb pro P a 0)
Kupony pro jedno vnější pásmo:		
- měsíční + 30denní	375	nelze použít samostatně v pásmu 0 ani P
- čtvrtletní + 90denní	950	nelze použít samostatně v pásmu 0 ani P
- roční +365/366denní	3 563	
Kupony pro dvě pásma:		
- měsíční + 30denní	575	0,013877399
- čtvrtletní + 90denní	1 500	0,013877399
- roční + 365/366denní	5 463	0,013877399

Kupony pro tři pásma:		
- měsíční + 30denní	875	0,007059612
- čtvrtletní + 90denní	2 250	0,007059612
- roční +365/366denní	8 313	0,007059612
Kupony pro čtyři pásma:		
- měsíční + 30denní	1 150	0,005001599
- čtvrtletní + 90denní	3 000	0,005001599
- roční + 365/366denní	10 925	0,005001599
Kupony pro pět pásem:		
- měsíční + 30denní	1 413	0,003023905
- čtvrtletní + 90denní	3 750	0,003023905
- roční +365/366denní	13 419	0,003023905
Kupony pro šest pásem:		
- měsíční + 30denní	1 688	0,005746438
- čtvrtletní + 90denní	4 500	0,005746438
- roční + 365/366denní	16 031	0,005746438
Kupony pro sedm pásem:		
- měsíční + 30denní	1 950	0,002857143
- čtvrtletní + 90denní	5 250	0,002857143
- roční +365/366denní	18 525	0,002857143
Kupony pro osm pásem:		
- měsíční + 30denní	2 225	0,002500000
- čtvrtletní + 90denní	6 000	0,002500000
- roční + 365/366denní	21 138	0,002500000
Kupony pro devět pásem:		
- měsíční + 30denní	2 500	0,002222222
- čtvrtletní + 90denní	6 750	0,002222222
- roční + 365/366denní	23 750	0,002222222
Kupony pro deset pásem:		
- měsíční + 30denní	2 775	0,100000000
- čtvrtletní + 90denní	7 500	0,100000000
- roční + 365/366denní	26 363	0,100000000
Kupony pro jedenáct pásem:		
- měsíční + 30denní	3 041	0,045454545
- čtvrtletní + 90denní	8 250	0,045454545
- roční + 365/366denní	28 963	0,045454545
Kupony pro dvanáct pásem:		
- měsíční + 30denní	3 307	0,083333333
- čtvrtletní + 90denní	9 000	0,083333333
- roční + 365/366denní	31 563	0,083333333
Kupony pro třináct pásem:		
- měsíční + 30denní	3 573	0,076923077
- čtvrtletní + 90denní	9 750	0,076923077
- roční + 365/366denní	34 163	0,076923077

(iii) zvýšené o podíl tržeb, který odpovídá četnosti používání jízdenek pro jednotlivou jízdu pro jiný počet pásem na příměstských linkách v pásmech P, 0, B. Koeficient pro převod tržeb za tyto jízdenky používané v pásmech P, 0, B stanovuje ROPID na základě odborných propočetů zohledňujících přepravní průzkumy a počty prodaných jízdních dokladů a je uveden v příloze č. 4j) a 4k). Koeficienty převodu jsou stanoveny v Tabulce

č. 3. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech snižují.

Tabulka č. 3

Druh jízdního dokladu	cena	koeficient převodu
	jízdenky	
Přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu plnocenné:		
- pro dvě navazující vnější pásma 30min.	22	0,02417028
- pro pět navazujících pásem 120 min.	50	0,12000000
- pro šest navazujících pásem 150 min.	60	0,13333333
- pro sedm navazujících pásem 180 min.	70	0,14285714
- pro osm navazujících pásem 210 min.	80	0,15000000
- pro devět navazujících pásem 240 min.	90	0,23333333
- pro deset navazujících pásem 270 min.	100	0,21000000
- pro jedenáct navazujících pásem 300 min.	110	0,22727273
- pro dvanáct navazujících pásem 330 min.	120	0,20833333
- pro třináct navazujících pásem 360 min.	130	0,22307692
- pro čtrnáct navazujících pásem 390 min.	140	0,23571429
- pro patnáct navazujících pásem 420 min.	150	0,26666667
- pro šestnáct navazujících pásem 450 min.	160	0,25000000

- b) Za příjmy z příměstské dopravy ve vnějších tarifních pásmech se považují příjmy z prodeje jízdních dokladů jednotlivých jízdenek uvedených v příloze č. 2 a dále doplňkových kuponů BUS+ VLAK dle platného tarifu a tržeb za jízdenky z mobilních odbavovacích zařízení zvýšené o podíly z tržeb za jízdenky v hodnotách 30 Kč, 40 Kč dle odst. 4., a (i) a Tabulce č. 1 a snižené o podíly za doplňkové kupony BUS+VLAK uvedené v čl. 4. a (ii) a Tabulce č. 2 a snižené o podíly za používání jízdenek pro jednotlivou jízdu pro jiný počet pásem v pásmech P, 0, B uvedené v čl. 4., a (iii) a Tabulce č. 3.
- c) Za příjmy za jízdné zvýhodněné (50 %) se považují jízdenky pro jednotlivou jízdu a předplatní jízdenky pro děti a juniory od 6 do 18 let, pro studenty od 18 do 26 let a pro seniory od 65 do 70 let a (25 %) jízdenky pro jednotlivou jízdu pro držitele průkazek ZTP a ZTP/P
- d) Koeficienty uvedené v písm. a) tohoto odstavce mohou být na základě zjištěných skutečností změněny písemným dodatkem k této smlouvě. Úseky příměstských linek na území hl. m. Prahy (pásmo 0, B) jsou považovány za součást MHD. Příjmy z kuponů k předplatním časovým jízdenkám v papírové podobě nebo elektronických záznamů na kartě jsou pro účely dělby tržeb časově rozlišovány.
5. Koeficienty uvedené v písm. a) tohoto odstavce budou aktualizovány na základě každoročního ověřovacího průzkumu provedeného ROPID, s výjimkou let 2021 a 2022, kdy kvůli pandemické situaci COVID-19 nebyly aktualizace a ověřovací průzkumy provedeny v roce 2020 i 2021 (podklady pro rok 2021 a 2022).

6. DP je pověřen dopravci na základě této smlouvy být jediným prvotním zúčtovacím místem veškerých prodaných jízdních dokladů PID za příslušné zdanitelné období a je povinen vést evidenci o prodeji počtu kusů jednotlivých jízdních dokladů, o výši poskytnutého rabatu a provize prodejcům a o nahlášení těchto údajů, které budou sloužit jako podklad pro fakturaci (viz příloha č. 4) všem účastníkům této smlouvy, a to nejpozději do 10. pracovního dne následujícího měsíce.

7. DP poskytuje dopravcům na podíl dopravní služby zálohu. Dopravci vystaví na poskytnuté zálohy na podíl za dopravní služby zálohovou fakturu (viz příloha č. 5), kterou předají do podatelny Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, nebo elektronickou formou na adresu epodatelna@dpp.cz či zasláním do datové schránky DP do 25. dne každého příslušného měsíce. DP tuto zálohovou fakturu uhradí ve lhůtě 7 kalendářních dnů od data doručení. V případě, že by kterýkoliv z organizátorů vydal pokyn k prodloužení splatnosti faktury dle čl. II písm. E a následně zanikl důvod pozastavení odeslání tržeb PID, budou tyto pokyny DP zasílány na kontaktní adresy uvedené v tomto odstavci. V případě, že pro následující rok není sestaven dodatek této smlouvy, popřípadě nová smlouva, budou zálohy pro následující rok hrazeny na základě faktury, vystavené dopravcem na zálohy dle Tabulky č. 4 uvedené v tomto odstavci. DP si e-mailem na adrese neboověří trvání závazkového vztahu s hl. m. Prahou, obcemi a Středočeským krajem v příslušném roce, na který je záloha požadována. V případě dopravců, kteří mají smlouvu o závazku veřejných služeb (resp. smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících) pouze se Středočeským krajem, ověří trvání závazkového vztahu se Středočeským krajem v příslušném roce, na který je záloha požadována e-mailem na adrese belohlavova.hana@idsk.cz. Uvedené ověření nemusí DP provést v případě, že ROPID nebo IDSK písemně ověřil trvání závazkového vztahu přímo na zálohovou fakturu.

Výše měsíčních záloh dopravců na rok 2022 za podíl dopravní služby PID

Tabulka č. 4

Zálohy jsou uvedeny bez DPH.

Záloha na tržby - 2022	
Pásmo P a 0	
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r.o.	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. sv. 2	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. sv. 3	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. sv. 8	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. sv. 11	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o. ost.	Záloha Kč
ČSAD MHD Kladno a.s.	Záloha Kč
ČSAD POLKOST, spol. s r.o. sv. 7	Záloha Kč
ČSAD POLKOST, spol. s r.o. ost.	Záloha Kč
ČSAD Střední Čechy, a.s. sv. 4	Záloha Kč
ČSAD Střední Čechy, a.s. sv. 5	Záloha Kč
ČSAD Střední Čechy, a.s. ost.	Záloha Kč
Martin Uher s.r.o.	Záloha Kč
OAD Kolín s.r.o.	Záloha Kč
STENBUS s.r.o. sv. 6	Záloha Kč
STENBUS s.r.o. ost.	Záloha Kč
About Me, s.r.o. sv. 1	Záloha Kč

About Me, s.r.o. sv. 9	Záloha Kč
About Me, s.r.o. sv. 10	Záloha Kč
About Me, s.r.o. ost.	Záloha Kč
ČSAD Česká Lípa, a.s.	Záloha Kč
ČSAD Benešov s.r.o.	Záloha Kč
Autodoprava Lamer s.r.o.	Záloha Kč
P O H L Kladno spol. s r.o.	Záloha Kč
Kateřina Kulhánková	Záloha Kč
VALENTA BUS s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Slaný s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD České Budějovice a.s.	Záloha Kč
Transdev Střední Čechy s.r.o.	Záloha Kč
COMETT PLUS, spol. s r.o.	Záloha Kč
ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	Záloha Kč
ARRIVA autobusy a.s.	Záloha Kč
BusLine LK s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Liberec a.s.	Záloha Kč
Vnější pásma	
ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r.o.	Záloha Kč
ARRIVA CITY s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD MHD Kladno a.s.	Záloha Kč
ČSAD POLKOST spol. s r.o.	Záloha Kč
ČSAD Střední Čechy, a.s.	Záloha Kč
Martin Uher s.r.o.	Záloha Kč
OAD Kolín s.r.o.	Záloha Kč
STENBUS s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Česká Lípa, a.s.	Záloha Kč
ČSAD Benešov s.r.o.	Záloha Kč
Autodoprava Lamer s.r.o.	Záloha Kč
P O H L Kladno spol. s r.o.	Záloha Kč
Kateřina Kulhánková	Záloha Kč
VALENTA BUS s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Slaný s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD České Budějovice a.s.	Záloha Kč
Transdev Střední Čechy s.r.o.	Záloha Kč
Autobusová doprava Kohout s.r.o.	Záloha Kč
COMETT PLUS, spol. s r.o.	Záloha Kč
ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o.	Záloha Kč
Lutan s.r.o.	Záloha Kč
LEXTRANS BUS s.r.o.	Záloha Kč
Kokořinský SOK s.r.o.	Záloha Kč
ARRIVA autobusy a.s.	Záloha Kč
BusLine LK s.r.o.	Záloha Kč
BusLine KHK s.r.o.	Záloha Kč
ČSAD Liberec a.s.	Záloha Kč
celkem	Součet záloh

B. Příjmy z jízdného PID a kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 % a 25 %)

1. Příjmy z jízdného MHD (pásma P a 0, B)

Jednicí pro stanovení podílu příjmů z jízdného MHD je 1 000 místokilometrů. Pásmo 0 zahrnuje i pásmo B (dále jen pásmo 0). Místokilometry nabízené Českými drahami jsou upraveny koeficientem pro pásma P a 0 – 1,345988128, který zohledňuje metodiku převodu místokilometrů na železnici (mkm na železnici jsou odvozeny jen z míst k sezení) a převádí mkm nabízené na železnici v rámci PID včetně započtení podílu použití jízdních dokladů PID dle průzkumů z předchozího roku podle jednotlivých tratí (příloha č. 9 této smlouvy) na srovnatelnou úroveň s ostatními prostředky PID.

Pro stanovení podílu příjmů z jízdného MHD (jízdní doklady uvedené v příloze č. 1a) a 1b) připadajícího na jednotlivé dopravce bude použit následující vzorec:

Pásmo P a 0:

$$PP_{Pa0} = P_{MHD-P} * \Sigma (DV_{DnPa0} / \Sigma DV_{Pa0})$$

PP_{Pa0} - podíl příjmů dopravce v pásmu P a 0

P_{MHD-P} - celkový objem příjmů z MHD v pásmu P a 0 v příslušném zdanitelném období minus rabat nebo provize/komisionářská odměna

DV_{DnPa0} - objem dopravních výkonů vyjádřený v tisících mkm pro soubor linek konkrétního dopravce v pásmu P a 0; jednotlivé linky souboru konkrétního dopravce, které dopravce provozuje, předá na vyžádání ROPID příslušnému dopravci (jen jeho soubor)

ΣDV_{Pa0} - celkový objem výkonů v tis. mkm realizovaných na území hl. m. Prahy v pásmech P a 0 všemi dopravci

Klíče k rozdělení tržeb jsou uvedeny v příloze č. 4b) a pro pásma P a 0 jsou sestaveny následujícím způsobem:

Podíl na tržbách náležející jednotlivým dopravcům od 1. 1. 2022 (a dále) je uveden v příloze č. 4b) této smlouvy.

Klíč uvedený v příloze č. 4b - ba) je souborem podílů tržeb z jízdného za přestupní jízdenky čtyřpásmové a třípásmové používané na území hl. m. Prahy včetně převodů části tržeb z jízdného na území hl. m. Prahy za vícepásmové jízdenky uvedených v čl. II. A., odst. 4., písm. a) (iii), tab. 3, krátkodobé předplatní jízdenky v pásmech P a 0, včetně převodu 110 Kč z každé jízdenky 24hodinové pro všechna pásma, převodu 110 Kč z každé jízdenky 24hodinové Praha XXL, SMS jízdenky, jízdenky z mobilní aplikace PID lítačka, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4b - ba) jsou uvedeny v **příloze č. 1a).**

Klíč uvedený v příloze č. 4b - bb) je souborem podílů tržeb z jízdného za předplatní jízdenky v pásmech P a 0 včetně převodů tržeb za doplňkové kupony BUS+VLAK uvedených v čl. II., A., odst. 4., písm. a), (ii), tab. 2, a podíl ceny za použití MHD za skupinové víkendové jízdenky region Středočeský + MHD Praha a skupinové víkendové jízdenky síťové + MHD Praha ve výši 180 Kč za každou prodanou jízdenku, které připadají na jednotlivé dopravce a také doplateků skupinovým víkendovým jízdenkám + MHD ve výši 50 Kč/ks pro oba typy. Na doplatek jízdného ke skupinovým víkendovým jízdenkám DP vystaví fakturu na 50 Kč vč. DPH ke každé prodané jízdence a zašle ji na adresu ROPID. Výše doplatku se připočte k tržbám k rozdělení dle klíče uvedeného v příloze č. 4b - bb). Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4 b – bb) jsou uvedeny v **příloze č. 1b).**

Do klíčů pro dělbu tržeb v pásmech P a 0 se uvádí součtový koeficient dělby tržeb za provozované soubory linek souhrnně po dopravcích, souhrnně za České dráhy a souhrnně za DP s tím, že pro jednotlivé dopravce a DP jsou zvlášť uvedeny součtové koeficienty pro městské linky a příměstské linky na území HMP.

Provoz linky AE (Airport Express)

Tržby linky AE jsou zahrnuty do této smlouvy. Provozní náklady a tržby linky AE na území hl.

m. Prahy za rok 2022 náleží v plné výši DP včetně jízdenek platných pro AE, prodaných Českými drahami dle Tarifu PID.

Provoz lanové dráhy na Petřín

Tržby z jízdních dokladů ve výši 60 Kč na lanové dráze na Petřín za rok 2022 náleží v plné výši DP.

Specifický převod tržeb z vnějších pásem do Prahy na vyjmenovaných Mezikrajských linkách

Mezikrajská linka je linka veřejné autobusové dopravy mezi Prahou, Středočeským krajem a dalším krajem, nebo mezi Středočeským krajem a dalším krajem mimo Hl. m. Prahu, na které je zavedeno lomené jízdné složené z tarifu PID a tarifu návazného IDS (dále jen „**Mezikrajské linky**“).

Pro Mezikrajské linky č. 315, 345, 403, 412, 700, 720 a 730 platí následující speciální pravidla: Vzhledem k tomu, že Liberecký a Středočeský kraj se dohodly na snížení jízdného posunutím pásma 1 (1. vnějšího pásma) na území hl. m. Prahy na uvedených Mezikrajských linkách, které končí v zastávce Praha, Černý Most (tato zastávka bude zařazena do tarifních pásem 1, B), bude jako náhrada pro hl. m. Prahu za uniklé tržby převedeno v rámci vyhodnocení a vyúčtování veřejných služeb z tržeb vnějších pásem včetně dotací od státu za státem nařízené slevy na každý km ujetý po území HMP standardním autobusem (SD) 5,50 Kč z tržeb vnějších tarifních pásem a na každý km ujetý po území HMP standardním autobusem v délce 15 m nebo kloubovým autobusem (SD+ nebo KB) 8,50 Kč z tržeb vnějších tarifních pásem. Koeficient pro výpočet tržeb na těchto linkách v pásmech P, 0, B se v klíčích uvedených v přílohách č. 4b-ba) a 4b-bb) sníží o 50 %.

2. Příjmy z jízdného na příměstských linkách ve vnějších pásmech

Vzhledem k odlišnému způsobu financování příměstských linek je objem příjmů za poskytnuté služby jednotlivými dopravci stanoven dle výnosnosti jednotlivých linek, který na základě odborného odhadu a přepravních průzkumů stanoví ROPID.

Výnosnost jednotlivých linek je vyjádřena koeficientem podílu z celkových příjmů takto:

Koeficient podílu výnosnosti jednotlivé linky ve vnějších pásmech:

$$k_{Ln} = RV_{LnVP} / RP_{VP}$$

k_{Ln} - koeficient výnosnosti n-té linky PID ve vnějších tarifních pásmech

RV_{LnVP} - plánovaná roční výnosnost konkrétní linky ve vnějších tarifních pásmech v Kč bez DPH a rabatu resp. provize/komisionářské odměny;

RP_{VP} - roční příjmy regionální dopravy ve vnějších tarifních pásmech na linkách PID celkem v Kč bez DPH a rabatu resp. provize/komisionářské odměny

Výpočty koeficientů za jednotlivé linky souboru konkrétního dopravce, které dopravce provozuje, nejsou uvedeny v klíčích v této smlouvě, ale na vyžádání je předá ROPID příslušnému dopravci (jen jeho soubor provozovaných linek).

Do klíčů pro dělbu tržeb ve vnějších pásmech se uvádí podíl tržeb za provozované soubory linek souhrnně po dopravcích, souhrnně za České dráhy a souhrnně za DP.

Podíl tržeb dopravce za součet všech linek ve vnějších pásmech:

$$PP_P = P_{PID-VP} * \Sigma (RV_{LnVP} / \Sigma RV_{VP})$$

P_{PID-VP} - celkový objem příjmů z tržeb PID za jízdné ve vnějších tarifních pásmech na linkách PID v příslušném zdanitelném období minus rabat nebo provize/komisionářská odměna

Rozdělení tržeb pro vnější pásma je uvedeno v příloze č. 4k). Klíče k rozdělení tržeb jsou uvedeny v příloze č. 4c) a pro vnější pásma PID jsou sestaveny podle tohoto vzorce. S tím, že:

Klíč uvedený v příloze č. 4c-ca) je souborem podílů tržeb z jízdného za přestupní jízdenky včetně převodu tržeb za třípásmové a čtyřpásmové jízdenky dle čl. II. A., odst. 4., písm. a), (i) a z jízdenky 24hodinové pro všechna pásma se započte 190 Kč z každé jízdenky a z jízdenky 24hodinové Praha XXL se započte 90 Kč z každé jízdenky a používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4c - ca) jsou uvedeny v **příloze č. 2a)**.

Klíč uvedený v příloze č. 4c-cb) je souborem podílů tržeb z jízdného za dvoupásmové přestupní jízdenky s platností max. 15 min. používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4c – cb) jsou uvedeny v **příloze č. 2b)**.

Klíč uvedený v příloze č. 4c-cc) je souborem podílů tržeb z jízdného za předplatní jízdenky používané v příměstském provozu PID snížené o převody tržeb za doplňkové kupony BUS+VLAK uvedených v čl. II. A., odst. 4., písm. a), (ii), tab. 2, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4c – cc) jsou uvedeny v **příloze č. 2c)**.

Klíč uvedený v příloze č. 4c-cd) je souborem podílů tržeb z jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné jízdné (50 %) pro rodiče nebo soudem stanovené poručníky k návštěvě dětí zdravotně postižených umístěných v ústavech na území ČR používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce.

Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4c – cd) jsou uvedeny v příloze č. 2a).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ea) je souborem podílů tržeb z jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné jízdné (25 %) pro jednotlivou jízdu a zvýhodněné jízdné (25 %) 24hodinové jen pro vnější pásma PID dle čl. II. A., odst. 4., písm. c, (bez jízdenek 15 min) používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ea) jsou uvedeny v příloze č. 2a).

Klíč uvedený v příloze č. 4e–eb) je souborem podílů tržeb z jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné (25 %) přestupní jízdenky s platností max. 15 min., používané v příměstském provozu PID, které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-eb) jsou uvedeny v příloze č. 2b).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ec) je souborem podílů tržeb z jízdného za zvýhodněné jízdenky (25 %) předplatní, používané v příměstském provozu PID. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ec) jsou uvedeny v příloze č. 2d).

DP je povinen nahlásit všem účastníkům této smlouvy z celkových příjmů PID jejich podíl příjmů za služby městské dopravy na území hl. m. Prahy v rámci PID (pásmo P a 0) a za služby regionální dopravy ve vnějších tarifních pásmech v rámci PID (příměstské linky), způsobem uvedeným v příloze č. 5a, 5b, 5c, 5d. Tento podíl z příjmů za dopravní službu v PID bude

sloužit dopravci jako podklad pro fakturaci jejich podílu dopravní služby v PID, který prodává DP.

Dopravci jsou povinni na základě těchto podkladů vyfakturovat DP poskytnuté služby a vyhotovené faktury - daňový doklad (vzor viz příloha č. 5a a 5c) předat poslem do podatelny Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9, nebo elektronickou formou na adresu epodatelna@dpp.cz či zasláním do datové schránky DP nejpozději následující den po obdržení podkladů. Datum uskutečnění zdanitelného plnění je poslední den příslušného měsíce. V daňových dokladech bude zúčtována záloha.

3. Kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 %; 25 %)

ROPID vypočte a předá dopravcům do 20. dne v měsíci výši kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 %; 25 %) za předchozí měsíc jako podklad pro fakturaci Ministerstvu dopravy ČR (MD). Podíl kompenzace bude vypočten obdobně jako podíl zvýhodněného jízdného (25 %), s vyloučením městských linek PID provozovaných na území hl. m. Prahy (zde toto zvýhodněné jízdné neplatí) a s vyloučením příměstských linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B) dle klíčů uvedených v přílohách č. 4e-ed), 4e-ee) a 4e-ef).

Výše kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 %; 25 %) předplatních se dopočítá jako rozdíl ceny jednotlivých druhů ceny občanských předplatních jízdenek minus cena odpovídající zvýhodněné jízdence (50 %; 25 %). Pro konkrétní měsíc se započítávají časově rozlišené tržby, k nimž se dopočítá časově rozlišená kompenzace.

Výše kompenzace zvýhodněných jízdenek (50 %; 25 %) pro jednotlivou jízdu a zvýhodněných jízdenek (50 %; 25 %) 24hodinových jen pro vnější pásma PID se dopočítá jako rozdíl ceny jednotlivých druhů plnocenných jízdenek pro jednotlivou jízdu a 24hodinových plnocenných jízdenek jen pro vnější pásma PID minus cena odpovídající zvýhodněné jízdence (50 %; 25 %). Pro konkrétní měsíc se započítávají časově rozlišené tržby, k nimž se dopočítá časově rozlišená kompenzace.

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ed) je souborem podílů kompenzace jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné jízdné (50 %; 25 %) pro jednotlivou jízdu dle čl. II. A, odst. 4., písm. c, (bez jízdenek 15 min) používané v příměstském provozu PID, s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B), které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ed) jsou uvedeny v příloze č. 2a).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ee) je souborem podílů kompenzace jízdného za vypočtený podíl za zvýhodněné (50 %; 25 %) přestupní jízdenky s platností max. 15 min., používané v příměstském provozu PID, s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B), které připadají na jednotlivé dopravce. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ee) jsou uvedeny v příloze č. 2b).

Klíč uvedený v příloze č. 4e-ef) je souborem podílů kompenzace jízdného za zvýhodněné jízdenky (50 %; 25 %) předplatní, s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B), používané v příměstském provozu PID. Jízdní doklady zahrnuté do dělby tržeb podle klíče v příloze 4e-ef) jsou uvedeny v příloze č. 2d).

ROPID tyto podklady zašle též MD spolu s měsíčním přehledem počtu zvýhodněných jízdenek (25 %) s tím, že u předplatných jízdenek bude uplatněno časové rozlišení.

4. DPH ke kompenzacím na slevy zvýhodněného jízdného (50 %; 25 %):

Kompenzace se vztahuje k dané jízdence, technicky by měla být součástí základu daně z jízdenky. Mezi MD a dopravci a MD a České dráhy neprobíhá žádné poskytnutí služby, pouze transfer peněz, koncept dílčího zdanitelného plnění mezi MD a dopravcem nelze proto použít. Ministerstvo financí ČR (MF) i Generální finanční ředitelství (GFŘ) budou akceptovat v okamžiku zjištění skutečné výše kompenzace připadající na konkrétního dopravce (po clearing) provedení **opravy základu daně** dle § 42 zákona č. 235/2004 Sb.. Oprava základu daně bude provedena **interním** opravným daňovým dokladem, kde dopravce vypočte DPH z kompenzace shora koeficientem pro 10 % a bude provedena v měsíci, ve kterém bude kompenzace vyčíslena, tzn., že kompenzace za leden bude vyčíslena v únoru – datum uskutečnění zdanitelného plnění (DUZP) pro opravu základu daně bude únor a bude vykázána v **souhrnné sekci kontrolního hlášení**, sekce A5.

Pro získání úhrady kompenzace od MD vystaví dopravci a České dráhy účetní doklad/fakturu, kde bude uvedena celková částka kompenzace včetně DPH, DPH nebude vyčíslena, doklad nebude nazván jako "daňový" (tento doklad nebude účtován s DPH relevantním kódem, jedná se pouze o transfer peněz). Opravu základu daně provede dopravce každý měsíc, za který mu vznikne nárok na kompenzaci.

Stanovisko MF je uvedeno v příloze č. 11 této smlouvy.

C. Tarifní problematika příměstských linek zařazených do systému PID po 1. 1. příslušného roku

1. Vzhledem k tomu, že každé rozšíření příměstské dopravy o nové linky nepřinese na území hl. m. Prahy (pásma P a 0) z hlediska tržeb do celého systému PID poměrově stejný nárůst tržeb na 1 000 mkm, dohodli se účastníci této smlouvy, že přírůstek tržeb bude na každou novou linku zjišťován pomocí přepravního průzkumu zaměřeného na počet uživatelů jednotlivých jízdenek v pásmu 0, z čehož se statisticky zjistí skutečný přínos tržeb pro pásmo 0 vyjádřený v Kč, který bude z celkového objemu tržeb pásem P a 0 v příslušném období vyčleněn jako tržba v pásmu 0 této linky. Výnosnost linky ve vnějších tarifních pásmech stanoví ROPID pomocí přepravního průzkumu jako výnos tržeb z nových přepravních vztahů.

2. Předběžná výše tržeb se stanoví takto:

$$T_{NLIiM} = \frac{mkm_{NLIi}}{P_{MLi}} * \frac{\sum T_{JJR}}{\sum mkm_{(P+0)} + mkm_{NL1} + \dots + mkm_{NLI} \dots + mkm_{NLn}}$$

T_{NLIiM} - předpokládané měsíční tržby i-té linky PID

$\sum T_{JJR}$ - předpokládaná suma ročních tržeb z jednotlivého jízdného v pásmech P + 0

$\sum mkm_{(P+0)}$ - celkový počet mkm (v tis. mkm) linek PID v pásmech P + 0

mkm_{NLIi} - celkový počet mkm (v tis. mkm) i-té linky od zahájení provozu do konce roku

$i = 1 \dots n$

P_{MLi} - počet měsíců provozu i-té linky

3. Po třech měsících provozu budou tyto částky verifikovány přepravním průzkumem. V případě, že by částky neodpovídaly zjištěné skutečnosti, budou revidovány dodatkem Tarifní smlouvy a případně smluvní úpravou dotace. Úprava bude provedena v případě odchylky větší než 10 %. Vyrovnání ekonomické bilance pásma 0 bude provedeno v rámci vyúčtování. ROPID je oprávněn toto ustanovení tarifní smlouvy nepoužít zejména při vzniku nové linky k prosincové celostátní změně jízdních řádů. V tom případě má dopravce nárok do konce roku, v němž nová linka vznikla na úhradu ceny dopravního výkonu nebo ceny dodatečného dopravního výkonu v souladu se smlouvou o závazku veřejné služby nebo se smlouvou o veřejných službách, s tím, že ROPID je oprávněn k úhradě náhrady tržby použít případný přeplatek dopravce plynoucí z vyúčtování za

celý posuzovaný kalendářní rok.

4. Nově vzniklé linky v pásmu P v průběhu roku jsou z hlediska dělby tržeb posuzovány podle dopravce, který nově vzniklou linku provozuje. Je-li držitelem licence DP, jsou tržby na nově vzniklé lince vyčleněny ze stávajícího průměrného objemu tržeb příslušné trakce, je-li výše tržeb na lince určující pro vyúčtování závazku veřejné služby pro dalšího objednatele. Tento postup je stanoven z důvodu započtení výlukové rezervy v objemu km zahrnutých, jako podíl DP v dělbě tržeb v pásmu P. Pro rok 2022 činí výluková rezerva DP 342 000 km. U dopravců mimo DP, kteří nemají započteny žádnou rezervu na výlukové km, nebudou nově vzniklé tržby na lince započteny vůbec a dopravci bude hrazena cena dopravního výkonu, s tím, že průměrnou výši tržeb uhradí HMP jako součást úhrady závazku veřejných služeb.
5. V případě, že se ROPID a příslušný dopravce dohodnou, že při rozšíření objednávky příměstské dopravy nebo městské linky nebude postupováno dle odst. č. 1 až 4 tohoto článku, bude úhrada podílu tržeb z nové objednávky řešena v rámci úhrady prokazatelné ztráty/kompenzace.

D. Přistoupení nového dopravce v průběhu roku – dopravce se závazkovou smlouvou PID

Přistoupí-li v průběhu roku do systému nový dopravce, který plní objednávku na základě smlouvy o veřejných službách s Hl. m. Prahou, Středočeským krajem nebo středočeskými obcemi, popřípadě některými z uvedených objednatelů současně, bude s ním a se všemi smluvními stranami uzavřen dodatek tarifní smlouvy, v němž bude upraveno jeho přistoupení k tarifní smlouvě. Přistupující dopravce obdrží platnou Tarifní smlouvu a jejích dodatky pro rok, v němž nový dopravce do systému přistupuje, v elektronické podobě.

E. Přistoupení nového autobusového dopravce – dopravce bez závazkové smlouvy PID

1. Přistoupí-li v průběhu roku do systému nový dopravce, který nemá uzavřenou smlouvu o veřejných službách na příměstské linky s objednatelem Hl. m. Prahou a současně buď se Středočeským krajem, nebo se středočeskými obcemi, a jeho přistoupení k PID je pro oblast Středočeského kraje kryto Mezikrajskou smlouvou Středočeského kraje s dalším krajem (dále jen „**doprovce s přístupovou smlouvou**“), bude s ním a se všemi smluvními stranami uzavřen dodatek tarifní smlouvy, v němž bude upraveno jeho přistoupení k tarifní smlouvě. Přistupující dopravce obdrží platnou Tarifní smlouvu a jejích dodatky pro rok, v němž nový dopravce do systému přistupuje, v elektronické podobě.
2. Dopravce dle tohoto článku musí mít uzavřenu Přístupovou smlouvu k PID s organizátorem ROPID nebo IDSK (minimálně s jedním z nich), která je systémovým dokumentem. Přístupová smlouva specifikuje povinnosti přistupujícího autobusového dopravce a systémové podmínky pro zapojení do PID (povinnosti dopravce, mezikrajský standard sjednaný s dalším krajem, který stanovuje povolené výjimky oproti Standardům kvality PID pro situace, které nelze s jiným krajem sjednotit, kontrolu plnění veřejných služeb na území platnosti PID na základě pověření jiného kraje, Smluvní přepravní podmínky PID a další). Organizátoři jsou povinni přístupovou smlouvu uveřejnit v registru smluv.
3. Mezikrajský standard kvality pro dopravce s přístupovou smlouvou tvoří přílohu č. 12 této tarifní smlouvy a sazebník postihů PID a sazebník postihů dalšího kraje tvoří přílohu č. 13 této tarifní smlouvy; tyto přílohy č. 12 a 13 jsou platné pouze pro dopravce s přístupovou smlouvou. Pro případ, že dojde k rozšíření systému PID o další dopravce s přístupovou smlouvou, bude v příloze č. 12 a 13 této smlouvy uveden vždy seznam dopravců s přístupovou smlouvou, na které se tyto přílohy a případně jejich části vztahují.

4. V případě, že bude dopravci s přístupovou smlouvou uložena sankce podle Přístupové smlouvy nebo podle přílohy č. 13 této tarifní smlouvy a dopravce s přístupovou smlouvou tuto sankci řádně a včas neuhradí, jsou organizátoři ROPID a IDSK společně nebo i každý samostatně oprávněni vydat pokyn k prodloužení termínu splatnosti faktury s podílem tržeb dotčeného dopravce s přístupovou smlouvou z nejbližšího rozdělovacího termínu tržeb až do okamžiku řádného uhrazení uložené sankce. Po řádném uhrazení sankce bude podíl na tržbách PID dopravci zaslán do tří pracovních dnů od připsání úhrady na účet nebo od písemného oznámení dopravce o úhradě (podle toho, co nastane později).
5. Pokyn pro DP k prodloužení termínu splatnosti faktury s podílem tržeb PID a příkaz DP k neprodlené úhradě této faktury po řádné úhradě uložených sankcí jsou oprávněni vydat:

Za ROPID:

Za IDSK:

Pokyn pro DP k prodloužení termínu splatnosti faktury s podílem tržeb PID a příkaz DP k neprodlené úhradě této faktury po prokazatelném zaplacení uložených sankcí bude zaslán v elektronické podobě na kontakty DP uvedené v čl. II písm. A odst. 7 a v kopii též dotčenému dopravci.

Dopravce je povinen ROPID a IDSK písemně oznámit uhrazení předmětných sankcí na uvedené adresy oprávněných osob za ROPID a IDSK.

III. Přepravní kontrola

1. Dopravci mimo České dráhy, Die Länderbahn CZ s.r.o. a Regiojet, a.s. jsou povinni s DP uzavřít smlouvu o provádění přepravní kontroly. ROPID obdrží jeden výtisk této smlouvy, v níž je tato skutečnost výslovně uvedena.
2. Z přepravních kontrol, provedených DP za kalendářní rok, se stanovuje celkový podíl všem dopravcům ve výši 6 500 hodin za kalendářní rok. Pokud DP provede po dohodě s organizací ROPID větší počet kontrol (vzhledem k rozvoji systému), budou náklady na tyto kontroly uhrazeny dle odst. 3. tohoto článku a připočteny k úhradě dle přílohy 7a. Obdobně bude rozdělen i zvýšený podíl z přírážek. Dopravci budou zpraveni ROPIDem o výši fakturace do 7. ledna následujícího roku, pokud k tomu nedojde, platí částky uvedené v příloze č. 7a. ROPID a IDSK obdrží výkazy provedených kontrol.
3. Cena za každou hodinu přepravní kontroly je stanovena ve výši 281,46 Kč (plus DPH). Cena je každoročně indexována dle indexu spotřebitelských cen (CPI) zvýšeného o mzdový nárůst garantovaný v kolektivní smlouvě DP.
4. Za provedené přepravní kontroly dle odst. 2. a odst. 3. tohoto článku i v návaznosti na čl. I., bod E. vystaví DP jednotlivým dopravcům faktury (daňové doklady) jedenkrát ročně, nejpozději do 10. ledna následujícího roku ve výši dle tabulky v příloze č. 7a. Dnem uskutečnění zdanitelného plnění je poslední den každého roku. Splatnost faktury je 10 kalendářních dnů.
5. Na stanovený podíl z přírážek vystaví dopravci DP faktury (vzor faktury příloha č. 7b) jedenkrát ročně, nejpozději do 10. ledna následujícího roku ve výši dle tabulky v příloze č. 7a). Nejedná se o zdanitelné plnění. Splatnost faktury je 10 kalendářních dnů.
6. Na linkách, kde dochází k překryvu Tarifu PID s tarifem sousedního IDS, a na linkách, kde je nutné odbavení jízdních dokladů jiných dopravců či IDS, provádí DP přepravní kontrolu po vzájemné domluvě s organizací ROPID a nebo IDSK.

IV. ROPID A IDSK

1. ROPID garantuje neměnnost objemu dopravních výkonů uvedených v příloze č. 4b) v průběhu roku platnosti této smlouvy. Výjimkou tvoří případy uvedené v čl. II., písm. C., odst. 6. V případě, že by k této změně v podílu přepravní práce jednotlivých dopravců došlo, bude řešena v souladu s čl. II., písm. C. této smlouvy. Po realizaci vyjmenovaných změn budou mimořádně příloha 4b) a případně související přílohy 4c) pro vnější pásma upraveny dle skutečné výše objednávkových dopravních výkonů rozdílně od výše uvedeného.
2. Zvyšování objemu dopravních výkonů nad objemy uvedené v příloze č. 4b), jakož i vstup dalších dopravců do systému PID, je ROPID povinen projednat s dotčenými dopravci (jako předběžné údaje - změna základních parametrů linky, změny dělby přepravní práce - souběžné výkony stávajících linek). To neplatí v případech, kdy se bude jednat o převzetí objemu dopravních výkonů dopravce uvedeného v této smlouvě dopravcem jiným za stejných finančních podmínek uvedených v této smlouvě (tj. stejného podílu na tržbách). Veškeré tyto změny lze provést pouze dodatkem k této smlouvě.
3. ROPID a IDSK se zavazují dle své územní příslušnosti uhradit po projednání s příslušnými orgány (Rada hl. m. Prahy, obce, Středočeský kraj) dopravcům (s výjimkou dopravců nezapojených plně do dělby tržeb) případnou ztrátu na tržbách způsobenou změnou podmínek uvedených v čl. I. - II. mimo vlivu dopravních výkonů uvedených v čl. II., C., odst. 5.
4. ROPID a IDSK mohou zajistit dopravcům (s výjimkou DP) a Českým drahám úhradu podílu nákladů na tisk a distribuci jízdních dokladů, budou-li tyto náklady dopravcům fakturovány a nebudou-li uhrazeny z jiných zdrojů, a to pouze v případě, že tyto náklady nejsou součástí ekonomicky oprávněných nákladů dle metodiky stanovené v nařízení vlády č. 493/2004 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné linkové dopravě nebo vyhlášce č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace pro závazek veřejné služby v PID, nebo dle vyhlášky č. 241/2005 Sb., o prokazatelné ztrátě ve veřejné drážní osobní dopravě nebo nebyly součástí ceny dopravního výkonu vysoutěžených smluv o veřejných službách. DP náklady na tisk jízdních dokladů zahrnuje do kalkulace nákladů pro HMP. Úhrada nákladů dle tohoto odstavce musí být upravena ve smlouvách o veřejných službách v systému PID.
5. ROPID hradí pro DP, Arriva City s.r.o., Arriva Střední Čechy s.r.o., ČSAD Střední Čechy, a. s., Martin Uher, spol. s r.o., About Me s.r.o., Stenbus s.r.o., náklady na kotouče do odbavovacího zařízení a tisk jízdenek z mobilních odbavovacích zařízení na základě fakturace od DP. Vystavené faktury jsou splatné do 14 dnů od obdržení. Na faktuře nebo v její příloze musí být uvedeno počet kotoučů (včetně všech náležitostí daňových dokladů), obchodní jméno dopravce, který si materiál odebral.
6. IDSK hradí pro ČSAD MHD Kladno a.s., ČSAD Polkost, spol. s r.o., OAD Kolín, s.r.o., ČSAD Benešov s.r.o., ČSAD Česká Lípa a.s., AUTODOPRAVA LAMER s.r.o., POHL Kladno spol. s r.o., ČSAD Slaný s.r.o., Kateřina Kulhánková, VALENTA BUS s.r.o., ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, a.s., Transdev Střední Čechy s.r.o., Autobusová doprava Kohout, s.r.o., Lutan s.r.o., Kokořínský SOK, s.r.o., LEXTRANS BUS s.r.o., COMETT PLUS, spol. s r.o., ČSAD Jindřichův Hradec s.r.o. a ARRIVA autobusy a.s. náklady na kotouče do odbavovacího zařízení a tisk jízdenek z mobilních odbavovacích zařízení na základě fakturace od DP. Vystavené faktury jsou splatné do 14 dnů od obdržení. Na faktuře nebo v její příloze musí být uvedeno počet kotoučů (včetně všech náležitostí daňových dokladů), obchodní jméno dopravce, který si materiál odebral.

7. ROPID se zavazuje neprodleně prokazatelně informovat DP o skutečnosti, že některý z dopravců nebo České dráhy neplní plánované dopravní výkony v rozsahu, který by překročil 25 % plánovaného měsíčního objemu. Tato skutečnost je důvodem k neuhrazení zálohové faktury a snížení podílu tržeb za předmětné období, a to i zpětně na základě korekčního výpočtu byly-li tržby dopravci z jakýchkoli důvodů za toto období vyplaceny v plném podílu.
8. ROPID bude předávat DP vzorky jízdních dokladů ČD, ostatním dopravcům pouze na vyžádání.

V.

Seznam příloh k Tarifní smlouvě

Příloha č. 1

- a) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID na území hl. m. Prahy pro účely dělby tržeb (včetně železniční dopravy v pásmech P, 0, B)
- b) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID na území hl. m. Prahy pro účely dělby tržeb (bez železniční dopravy v pásmech P, 0, B)

Příloha č. 2

- a) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID ve vnějších pásmech pro účely dělby tržeb (včetně železniční dopravy) – jízdenky pro jednotlivou jízdu, krátkodobé předplatní jízdenky
- b) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID ve vnějších pásmech pro účely dělby tržeb (bez železniční dopravy) – přestupní jízdenky 15minutové neplatné ve vlacích PID
- c) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID ve vnějších pásmech pro účely dělby tržeb (včetně železniční dopravy) – předplatní jízdenky plnocenné
- d) Přehled jízdních dokladů používaných v rámci PID ve vnějších pásmech pro účely dělby tržeb (včetně železniční dopravy) – předplatní jízdenky zvýhodněné

Příloha č. 3 - Metodický pokyn pro vyúčtování tržeb ze strojků mobilního odbavovacího zařízení

Příloha č. 4

- a) Hlášení o tržbách ze strojků mobilního odbavovacího zařízení
- b) - ba) Podíl jednotlivých dopravců na pásmech P a 0 – včetně železniční dopravy
- bb) Podíl jednotlivých dopravců na pásmech P a 0 – bez železniční dopravy

Příloha 4b-ba) a 4b-b) stejného označení s novým datem, od nového data nahrazuje přílohu stejného označení staršího data.

- c) - ca) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti - přestupní jízdenky a krátkodobé předplatní jízdenky
- cb) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti - přestupní jízdenky s časovou platností do 15 min
- cc) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti - předplatní jízdenky
- cd) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti - zvláštní zlevněné jízdné ve výši 50 % plnocenného jízdného pro rodiče nebo soudem stanovené poručníky k návštěvě dětí zdravotně postižených umístěných v ústavech na území ČR

Příloha 4c-ca), 4c-cb), 4c-cc), 4c-cd) stejného označení s novým datem, od nového data nahrazuje přílohu stejného označení staršího data.

d) neobsazena

e) - ea) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – přestupní jízdenky zvýhodněné a krátkodobé předplatní jízdenky zvýhodněné

- eb) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – přestupní jízdenky zvýhodněné s časovou platností do 15 min

- ec) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – předplatní jízdenky zvýhodněné

- ed) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B) - přestupní jízdenky zvýhodněné a krátkodobé předplatní jízdenky zvýhodněné

- ee) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B) - přestupní jízdenky zvýhodněné s časovou platností do 15 min

- ef) Podíl jednotlivých dopravců na tržbách příměstských linek dle výnosnosti – s vyloučením linek PID provozovaných na základě licencí MHD vydanými dopravními úřady střeďočeských měst (mimo licence MHD, typ B) - předplatní jízdenky zvýhodněné

Příloha 4e-ea), 4e-eb), 4e-ec), 4e-ed), 4e-ee) a 4e-ef) stejného označení s novým datem, od nového data nahrazuje přílohu stejného označení staršího data.

f) Přehled o prodeji časových předplatních jízdenek platných na území hl.m. Prahy (P+0,vč. B)

g) Přehled o prodeji jednotlivých přestupních a krátkodobých časových jízdenek platných na území hl. m. Prahy

g1) Přehled jízdních dokladů PID vydávaných na obchodní jméno Českých drah

h) Přehled o prodeji předplatních časových jízdenek platných ve vnějších pásmech PID

h1) Přehled o prodeji předplatních časových jízdenek prodaných ČD

i) Přehled o prodeji jednotlivých jízdenek platných ve vnějších pásmech PID

j) Výpočet tržeb k rozdělení v pásmech P a 0

k) Výpočet tržeb k rozdělení ve vnějších pásmech PID

l) Přehled podílu z příjmů za dopravní služby v PID

m) Přehled o prodeji předplatních časových jízdenek zvýhodněných užívaných ve vnějších pásmech PID

n) Přehled o prodeji jednotlivých jízdenek zvýhodněných ve vnějších pásmech PID

Příloha č. 5

a) Vzor pro fakturaci za pásma P a 0

b) Vzor zálohové faktury za pásma P a 0

c) Vzor pro fakturaci za vnější pásma

d) Vzor zálohové faktury za vnější pásma

Příloha č. 6

a) Tarifní zásady pro poskytování stálé jízdenky MHD zaměstnancům dopravců PID (mimo zaměstnance DP hl. m. Prahy, a.s.)

b) Žádost o poskytnutí zaměstnanecké jízdenky (tzv. „stálé jízdenky“)

Příloha č. 7

a) Přepравní kontrola

b) Vzor faktury pro fakturaci stanoveného podílu z přírážek PID

Příloha č. 8 - Tarif PID (Příloha č. 8 je dostupná pouze na <https://pid.cz/prehled-vydanych-tarifu-spp-pid/> (platný od 1. 1. 2022)

Příloha č. 9 - Výsledky průzkumů použití jízdních dokladů PID na tratích Českých drah

Příloha č. 10 - Seznam tratí, na nichž jsou provozovány vlaky zapojené do PID

Příloha č. 11 - Stanovisko MF DPH u jízdného ve veřejné dopravě

Příloha č. 12 - Standardy kvality PID pro mezikrajské linky PID/IDOL

Příloha č. 13 - Sazebník postihů PID a Sazebník postihů jiného kraje

VI.

Závěrečná ustanovení

1. Tato smlouva se uzavírá od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2022. Tato smlouva nabývá účinnosti dnem zveřejnění v registru smluv dle zákona č. 340/2015. Smluvní strany se dohodly, že se touto smlouvou řídí od 1. 1. 2022. Pokud si smluvní strany před nabytím účinnosti této smlouvy poskytly jakákoli plnění upravená touto smlouvou, budou je považovat za plnění poskytnutá podle této smlouvy, přičemž je nebudou považovat za bezdůvodné obohacení.
2. Změna Tarifu PID může být důvodem ke změně Tarifní smlouvy.
3. Tato smlouva může být měněna či doplňována pouze písemně se souhlasem všech zúčastněných stran.
4. Uveřejnění smlouvy (včetně dodatků ke smlouvě) podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), zajistí Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost.

Smluvní přepravní podmínky PID

Smluvní přepravní podmínky PID jsou uvedeny na:

https://pid.cz/wp-content/uploads/ke-stazeni/tarif/SPP_PID_2021-08-01_komplet.pdf



Standardy kvality PID



Autobusy PID



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor kvality služby
odbor marketingu
odbor technického rozvoje a projektů



Integrovaná doprava Středočeského kraje

Dopravní úsek



Dostupné na: <https://pid.cz/standardy-kvality/autobusy/>



NEOBSAZENO



Standardy kvality PID



Autobusy PID - ekologicky čistá vozidla



Výjimky z důvodu technologických překážek v konstrukci vozidla



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor kvality služby
odbor marketingu
odbor technického rozvoje a projektů

Integrovaná doprava Středočeského kraje
Dopravní úsek



Bude doplněno při aktivaci vyhrazené změny Smlouvy



SEZNAM CERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZ V PID
Autobusy PID, Trolejbusy PID | stav k 01.07.2022

* Po tomto datu nelze zařízení instalovat do nových vozidel. Je však možné jej provozovat ve stávajících vozech, je-li tak ve sloupci "stávající vozy" uvedeno.

Poznámka: **červený text** – neplatí do nových vozů (VŘ)
zelený text – základ nového OIS (MOS)

Vlastnosti zařízení				Schválení zařízení pro PID					Proces certifikace			
Periferie	Dodavatel (žadatel)	Označení	Komunikace	povinná perif.	stávající vozy	nové vozy (VŘ)	schváleno od	schváleno do*	Stav certifikace	Schváleno v kombinaci	Podmínka / omezení	Poznámka (popis zařízení)
Anténa GNSS	KonekTel, a.s.	2080HB	-nespecifikováno-	ANO	ANO	ANO	19.11.2015		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Kombinovaná anténa. Anténa radiostanice TETRA+GPS.
Anténa GNSS	Telmax s.r.o.	ANT SDR	Ethernet	ANO	ANO (linky MHD)	NE	01.01.2010	31.12.2018	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech na linkách MHD	Sdružená anténa (GSM/GPS/Wi-Fi/FM).
Anténa PPN	KonekTel, a.s.	PAF80N	Ethernet	ANO	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Anténa přijímače nevidomého.
Automatické sčítání cestujících	Abirail CZ s.r.o.	APC PCU-230	IBIS	ANO (od vyhl.)	ANO	ANO	27.06.2019		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (s omezením)	OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	komunikační sběrnice IBIS	Zařízení pracuje na sběrnici IBIS bez spolupráce s palubním PC. Testováno s OCC3 (nezávislé řešení).
Automatické sčítání cestujících	Telmax s.r.o.	PCU 1	Ethernet	ANO (od vyhl.)	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)		Zkoušky odloženy kvůli koronaviru. Testováno od 1.4.2021.
Časový spínač	JKZ s.r.o.	CS-2	IBIS	NE	ANO	ANO	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	všechna zařízení	bez omezení	Doporučená výbava dodavatelem OIS. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o.
Časový spínač	JKZ s.r.o.	CS-4eth	Ethernet	NE	ANO	ANO	20.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	všechna zařízení	bez omezení	Doporučená výbava dodavatelem OIS. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o.
Časový spínač	KonekTel, a.s.	IPFWR1	Ethernet	NE	ANO	ANO	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	všechna zařízení	bez omezení	Doporučená výbava dodavatelem OIS.
Čtečka 2D kodů	KonekTel, a.s.	4400	Ethernet	ANO (příměsto)	ANO (příměsto)	ANO (příměsto)	30.03.2021		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Samostatná čtečka 2D kódů. Certifikováno v rámci certifikace zařízení ARBOR.
Čtečka karet fidiče	KonekTel, a.s.	2100 (IFTIRMIF)	-nespecifikováno-	NE	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Čtečka karet TIRIS. Slouží k přihlášení fidiče do OIS. V kompetenci DPP.
Deska elektroniky	KonekTel, a.s.	2020A	-nespecifikováno-	NE	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V kompetenci DPP.
Dotykový terminál fidiče	KonekTel, a.s.	2010A	Ethernet	ANO	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Terminál k ovládání palubního PC ARBOR. V kompetenci DPP.
Dotykový terminál fidiče	KonekTel, a.s.	TSK	Ethernet	ANO	ANO	ANO	05.10.2012		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Terminál k ovládání palubního PC ARBOR. V kompetenci DPP.
Dveřní kontakt	-nespecifikováno-	Dveřní kontakt	-nespecifikováno-	ANO	ANO	ANO	20.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	všechna schválená zařízení	bez omezení	Zajistí výrobce vozidla, podmínka pro správnou funkčnost OIS. Povinná výbava vozidla.
Hlásič zastávek	Apex spol. s r.o.	ICU 06	IBIS	ANO	ANO (linky MHD)	NE	01.01.2010	30.06.2021	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech na linkách MHD	Všechna nová vozidla pouze interní hlásič! Od 1.7.2021 pouze na dožití v kombinaci s USV 24C!
Hlásič zastávek	Apex spol. s r.o.	ICU 07 až 10	IBIS	ANO	ANO (linky MHD)	NE	01.01.2010	30.06.2021	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech na linkách MHD	Všechna nová vozidla pouze interní hlásič! Od 1.7.2021 pouze na dožití v kombinaci s USV 24C!
Kamera	KonekTel, a.s.	2060A	Ethernet	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V této sestavě v kompetenci DPP.
Komunikační ústředna	KonekTel, a.s.	IFKU1	Ethernet	ANO	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V kompetenci DPP.
Modem	Apex spol. s r.o.	RCA 05/GPRS	RS485 (mikronet)	ANO	ANO (linky MHD)	NE	06.09.2014	31.12.2018	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech na linkách MHD	Zajištění přenosu zpráv a polohy vozidla (do MPV) / na příměstských linkách, od 1.1.2019 pouze již vestavěné modemy v palubních PC splňující požadavky na LTE. Tyto modemy bez podpory LTE na dožití na městských linkách ve stávajících vozidlech v kombinaci s USV 24C!
Modem	Apex spol. s r.o.	RCA 07/GPRS	RS485 (mikronet)	ANO	ANO (linky MHD)	NE	06.09.2014	31.12.2018	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech na linkách MHD	Zajištění přenosu zpráv a polohy vozidla (do MPV) / na příměstských linkách, od 1.1.2019 pouze již vestavěné modemy v palubních PC splňující požadavky na LTE. Tyto modemy bez podpory LTE na dožití na městských linkách ve stávajících vozidlech v kombinaci s USV 24C!
Modem	Telmax s.r.o.	GPRS/GPS modem (vč. antény) TMX MPR 10GPS GPRS/GPS	RS232	ANO	ANO (linky MHD)	NE	20.01.2010	31.12.2018	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech na linkách MHD	Min. FW 2.20D; nepodporuje LTE síť. Tyto modemy bez podpory LTE na dožití na městských linkách ve stávajících vozidlech!
Modem	Telmax s.r.o.	TMX GPS ETH 40 GSM WIFI	Ethernet	ANO	ANO	ANO	27.03.2021		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	GSM a WIFI router LTE se sledováním polohy + 4portový switch TMX GPS ETH 40 GSM WIFI.
Nezávislý terminál pro platbu bezkontaktní bankovní kartou	Mikroelektronika spol. s r.o.	Vega CVP25	IBIS	NE	volitelné	volitelné	09.10.2015		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (s omezením)	OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	komunikační sběrnice IBIS	Testováno s palubním PC OCC3, sběrnice IBIS. Prodej jízdenek ve vozidle. Schváleno na původním protokolu bez TP 8+9. V případě obsluhy TP 8 a výše, nutno recertifikovat! Nepovinná periferie.
Nezávislý terminál pro platbu bezkontaktní bankovní kartou	Mikroelektronika spol. s r.o.	Vega CVPX5	IBIS+Ethernet	NE	volitelné	volitelné	25.09.2019		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (s omezením)	OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	komunikační sběrnice IBIS	Sběrnice volitelná IBIS / ETH. Certifikát omezen na komunikaci IBIS na původním protokolu bez TP 8+9. V případě obsluhy TP 8 a výše, nutno recertifikovat! Nepovinná periferie.
Odbavovací jednotka + zařízení pro výdej jízdenek	EMtest a.s.	EM 216IP	Ethernet	ANO (příměsto)	ANO (příměsto)	ANO (příměsto)			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	EMX 27.9 – EmTest s.r.o. (Ethernet)		Nový odbavovací systém pro koncern ICOM. Žadatelem o certifikaci je EM TEST ČR spol. s r.o.
Odbavovací jednotka + zařízení pro výdej jízdenek	Telmax s.r.o.	FCU 800	Ethernet	ANO (příměsto)	ANO (příměsto)	ANO (příměsto)	11.12.2011		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet) ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Ovládán pomocí ARBOR, resp. FCS 2000. Zařízení v sobě integruje terminál pro bezkontaktní čipové a bankovní karty a čtečku 2D kódů. Ověřena funkčnost čtyřmístného alfanum. TP, pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol.
Odbavovací jednotka + zařízení pro výdej jízdenek	Telmax s.r.o.	FCU 810EMV2D	Ethernet	ANO (příměsto)	ANO (příměsto)	ANO (příměsto)	27.04.2021		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Model nahrazující původní zařízení FCU 800. Zařízení v sobě integruje terminál pro bezkontaktní čipové a bankovní karty a čtečku 2D kódů.
Označovač jízdenek	KonekTel, a.s.	ETM 4.0	Ethernet	ANO	ANO	ANO	08.01.2018		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Ověřena funkčnost čtyřmístného alfanum. TP, pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol.
Označovač jízdenek	Mikroelektronika spol. s r.o.	CAMEL-COMBI-CV24DMEA0	Ethernet	ANO	ANO	ANO	25.07.2013		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (s omezením)	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	pouze linky MHD Praha	Certifikováno v rámci certifikace zařízení ARBOR. Ověřena funkčnost tisku čtyřmístné alfanumerické linky i TP, pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol.
Označovač jízdenek	Mikroelektronika spol. s r.o.	NJ 24C	IBIS	ANO	ANO	ANO	01.09.2021		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) Mjola 126i – EmTest s.r.o. (IBIS)	bez omezení	Tiskárna STAR. Čtyřmístná alfanumerická linka i TP, pásma P, B, B1, 0...98.
Označovač jízdenek	Mikroelektronika spol. s r.o.	NJ 24C	IBIS	ANO	ANO	ANO	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) ARBOR – KonekTel, a.s. (IBIS) Mjola 126i – EmTest s.r.o. (IBIS)	bez omezení	Tiskárna CITIZEN. Ověřena funkčnost tisku čtyřmístné alfanumerické linky i TP, pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol.
Označovač jízdenek	RTMbus s.r.o.	VJ-01	Ethernet	ANO	ANO	NE	--	31.08.2022	4) Zastaveno – zařízení nesplňuje požadavky PID	FS-30 – RTMbus s.r.o. (Ethernet)	pouze mezikrajské linky PID / IDOL, resp. PID / IREDO	Vlastní označovač jízdenek k FS-30.

SEZNAM CERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZ V PID
Autobusy PID, Trolejbusy PID | stav k 01.07.2022

* Po tomto datu **nelze** zařízení instalovat do nových vozidel. Je však možné jej provozovat ve stávajících vozech, je-li tak ve sloupci "stávající vozy" uvedeno.

Poznámka: **červený text** – neplatí do nových vozů (VŘ)
zelený text – základ nového OIS (MOS)

Vlastnosti zařízení				Schválení zařízení pro PID					Proces certifikace			
Periferie	Dodavatel (žadatel)	Označení	Komunikace	povinná perif.	stávající vozy	nové vozy (VŘ)	schváleno od	schváleno do*	Stav certifikace	Schváleno v kombinaci	Podmínka / omezení	Poznámka (popis zařízení)
Označovač jízdenek	Telmax s.r.o.	SU 52	Ethernet	ANO	ANO	ANO	12.11.2012		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet) ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Schváleno s PP FCS 2000 a KonekTel. Oranžové provedení s jednořádkovým displejem. Ověřena funkčnost tisku čtyřmístné alfanumerické linky i TP, pásem P, B, B1, 0...98 + rozlišení dvouřádkem po přechodu na nový protokol
Označovač jízdenek	Telmax s.r.o.	SU 52G1SIP	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	23.03.2021		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS+Ethernet)	bez omezení	Čtyřmístná alfanumerická linka i TP, pásma P, B, B1, 0...98, rozlišení dvouřádkem. Žluté provedení s dvouřádkovým displejem.
Označovač jízdenek	Telmax s.r.o.	SUN 52	Ethernet	ANO	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Čtyřmístná alfanumerická linka i TP, pásma P, B, B1, 0...98, rozlišení dvouřádkem. Žluté provedení s dvouřádkovým displejem.
Palubní počítač	EMtest a.s.	EMX 27.9	RS485+kombinace	ANO	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	certifikovaná zařízení s tímto PP		Nový odbavovací systém pro koncem ICOM. Žadatelem o certifikaci je EM TEST ČR spol. s r.o.
Palubní počítač	KonekTel, a.s.	ARBOR	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	07.02.2022 (30.03.2021)		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	certifikovaná zařízení s tímto PP	městské, příměstské a regionální linky PID	Recertifikace verze z 30.03.2021 (ROCE004KO). Rozšíření ovládní periferií (LCD panelů, zobrazovače času a pásma, označovačů) přes nový protokol (P...98). Certifikovaná verze 4.16 – 29.12.2021 a vyšší.
Palubní počítač	Mikroelektronika spol. s r.o.	OCC3	IBIS	ANO	ANO	ANO	22.04.2022	31.10.2022	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (s podmínkou)	certifikovaná zařízení s tímto PP	městské, příměstské a regionální linky PID (bez mezikrajských linek PID / jiný IDS)	Palubní PC v sobě integruje funkci hlášení, modemu, zařízení pro výdej jízdenek, terminálu pro bezkontaktní čipové a bankovní karty a 2D čtečku. Podmínka certifikace: Do 31.10.2022 implementovat požadavek uvedený v certifikátu. Certifikace se nevztahuje na mezikrajské linky PID / jiný IDS.
Palubní počítač	Mikroelektronika spol. s r.o.	USV 24C	IBIS	ANO	ANO (linky MHD)	NE	01.01.2010	31.12.2018	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	certifikovaná zařízení s tímto PP	na dožítí ve stávajících vozidlech na linkách MHD	Sdružuje funkci palubního počítače. Nekompatibilní s MOS, ukončování podpory ze strany dodavatele (na dožítí na městských linkách PID). Platnost do VŘ 2019!
Palubní počítač	RTMbus s.r.o.	RTMbus FS-30	RS485+Ethernet	ANO	ANO	NE	--	31.08.2022	4) Zastaveno – zařízení nesplňuje požadavky PID	certifikovaná zařízení s tímto PP	pouze mezikrajské linky PID / IDOL, resp. PID / IREDO	Zařízení v sobě integruje funkci palubního počítače (PP02), hlášení a validátoru (VL01) = zařízení pro výdej jízdenek, terminál pro bezkontaktní čipové a bankovní karty a 2D čtečka.
Palubní počítač	Telmax s.r.o.	FCS 2000	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	30.03.2021		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	certifikovaná zařízení s tímto PP	městské, příměstské a regionální linky PID	Palubní PC v sobě integruje funkci hlášení. Komunikace s periferiemi přes IBIS a Ethernet. Certifikovaná verze MPC 3G4.32 a vyšší, SelfFares 5.2.321.0 a vyšší.
Palubní počítač	Telmax s.r.o.	FCS 2100	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	30.03.2021		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	certifikovaná zařízení s tímto PP	městské, příměstské a regionální linky PID	Zařízení programově totožné jako FCS 2000, pouze jiné základní deska a zvuková karta. Certifikovaná verze MPC 3G4.32 a vyšší, SelfFares 5.2.321.0 a vyšší.
Palubní počítač	Telmax s.r.o.	FCS 2000, FCS 2100	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO			2) Proces prodlužování certifikátu (recertifikace)	certifikovaná zařízení s tímto PP		Požadavek dodavatele na aktualizaci certifikace pro mezikrajské linky PID / jiný IDS (lomený tarif, překryví tarifů).
Panel kurzu vozidla	Buse s.r.o.	BS 310.2G	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	10.12.2020 (20.03.2017)		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	Recertifikace verze z 20.03.2017 (ROCE005BU). LED matice 9×10 bodů. Nutno požadovat 2 ks (vpravo/vlevo)!
Panel kurzu vozidla	Buse s.r.o.	BS 310.4J	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	28.02.2020		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	LED matice 12×15 bodů. Nutno požadovat 2 ks (vpravo/vlevo)! Pro lepší výhledové poměry řidiče doporučujeme BS310.2G.
Panel kurzu vozidla	Bustec s.r.o.	BT515.01206.1CQR70A.BU	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	10.12.2020		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) Mijola 126i – EmTest s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	2 sedmisedimentová pole v provedení LED. Nutno požadovat 2 ks (vpravo/vlevo)!
Panel kurzu vozidla	Bustec s.r.o.	BT516.01607.5WC50A.BJ	Ethernet	ANO	ANO	ANO	04.04.2016		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	LED matice 16×16 bodů. Nutno požadovat 2 ks (vpravo/vlevo)! Pro lepší výhledové poměry řidiče doporučujeme BT515.
Panel kurzu vozidla	JKZ s.r.o.	KV-1/PP	Ethernet	ANO	ANO	ANO	01.11.2013		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet) FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	2 sedmisedimentová pole v provedení LED. Nutno požadovat 2 ks (vpravo/vlevo)! Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o.
Panel kurzu vozidla	KonekTel, a.s.	NB 20 2 D LAN	Ethernet	ANO	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	2 sedmisedimentová pole v provedení LED. Nutno požadovat 2 ks (vpravo/vlevo)!
Panel kurzu vozidla	KonekTel, a.s.	IFKV1	Ethernet	ANO	ANO	ANO	07.02.2022		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	2 sedmisedimentová pole v provedení LED. Nutno požadovat 2 ks (vpravo/vlevo)! Certifikováno v rámci certifikace zařízení ARBOR.
Povelový přijímač nevidomého	Apex spol. s r.o.	PPN 24A1	IBIS	ANO	ANO	ANO	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	schválené palubní počítače na IBIS	bez omezení	
Povelový přijímač nevidomého	Ing. Ivo Herman, CSc.	EPNEV 3.14 IV	IBIS	ANO	ANO	ANO	01.05.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS)	bez omezení	Původně testováno a schváleno s USV 24C a USVE, nyní pouze FCS 2000.
Povelový přijímač nevidomého	KonekTel, a.s.	72412.EPNEV	Ethernet	ANO	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V kompetenci DPP.
Povelový přijímač nevidomého	Mikroelektronika spol. s r.o.	EPNEV 3.14 IW	IBIS	ANO	ANO	ANO	11.02.2020		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	
Povelový přijímač nevidomého	Telmax s.r.o.	PPN/Eth	Ethernet	ANO	ANO	ANO	01.11.2013		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	
Radiokomunikační adaptér	KonekTel, a.s.	IFT3	Ethernet	NE	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V kompetenci DPP.
Radiostanice	KonekTel, a.s.	Motorola MTM5000	-nespecifikováno-	NE	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V kompetenci DPP.
Reproduktor	-nespecifikováno-	-nespecifikováno-	-nespecifikováno-	ANO	ANO	ANO	20.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	všechna zařízení	bez omezení	Vnitřní, vnější a příposlechový reproduktor.
Switch + napáječ	-nespecifikováno-	SWN 210/x	Ethernet	ANO	ANO	ANO	20.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	všechna zařízení	bez omezení	Různá provedení switchů – 5port, 8port, 14port.
Vnější informační panel boční	Buse s.r.o.	BS 210.0B (DOT-LED 19x112 b.)	IBIS	ANO	ANO	NE	25.11.2011	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožítí ve stávajících vozidlech	Rozměr 19×112, roztče 10,2 mm.
Vnější informační panel boční	Buse s.r.o.	BS 310.2A (LED 19x112 b.)	IBIS	ANO	ANO	ANO	25.11.2011		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	Rozměr 19×112, roztče 10 mm.
Vnější informační panel boční	Buse s.r.o.	BS 310.2A (LED 19x112 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	13.03.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 19×112, roztče 10 mm.

SEZNAM CERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZ V PID
Autobusy PID, Trolejbusy PID | stav k 01.07.2022

* Po tomto datu nelze zařízení instalovat do nových vozidel. Je však možné jej provozovat ve stávajících vozech, je-li tak ve sloupci "stávající vozy" uvedeno.

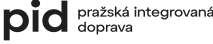
Poznámka: **červený text** – neplatí do nových vozů (VŘ)
zelený text – základ nového OIS (MOS)

Vlastnosti zařízení				Schválení zařízení pro PID					Proces certifikace			
Periferie	Dodavatel (žadatel)	Označení	Komunikace	povinná perif.	stávající vozy	nové vozy (VŘ)	schváleno od	schváleno do*	Stav certifikace	Schváleno v kombinaci	Podmínka / omezení	Poznámka (popis zařízení)
Vnější informační panel boční	Buse s.r.o.	BS 310.3G (LED 21x128 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	13.03.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×128, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel boční	Bustec s.r.o.	BT519.11210.xxxxx (LED 19x112 b.)	IBIS	ANO	ANO	ANO	12.12.2011		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	Rozměr 19×112, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel boční	Bustec s.r.o.	BT519.11210.xxxxx (LED 19x112 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	20.02.2014		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 19×112, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel boční	Bustec s.r.o.	BT519.12010.xxxxx (LED 19x120 b.)	RS485	ANO	ANO	ANO	30.04.2020	30.06.2022	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (s omezením)	Mjola 126i – EmTest s.r.o. (RS485)	PP EmTest neumožnil zobrazení dvouřádkového textu cílové zastávky	Omezení: PP Mjola126i neumožnil zobrazit všechny stavy. Certifikace platí do 30.6.2022 společně s PP Mjola 126i. Lze přeprogramovat na řízení PP EMX 27.9.
Vnější informační panel boční	Bustec s.r.o.	BT519.12010.xxxxx (LED 19x120 b.)	RS485	ANO	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	EMX 27.9 – EmTest s.r.o. (RS485)		Rozměr 19×120, rozteč 10 mm. Certifikace s novým PP EMX 27.9. Závislé na certifikaci palubního počítače EMX 27.9.
Vnější informační panel boční	Bustec s.r.o.	BT521.12810.xxxxx (LED 21x128 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	05.04.2016		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×128, rozteč 10 mm nebo 8,6 mm.
Vnější informační panel boční	JKZ s.r.o.	IPL 21.128 (LED 21x128 b.)	Ethernet	ANO	ANO	NE	20.01.2010	30.06.2020	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet) FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	Rozměr 21×128, rozteč 8,6 mm. Ukončena podpora dodavatelem zařízení. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o.
Vnější informační panel boční	KonekTel, a.s.	NBAL 21.128.8.6 (LED 21x128 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	18.03.2013		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×128, rozteč 8,5 mm.
Vnější informační panel boční	KonekTel, a.s.	VLP 21x128 boční (LED 21x128 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	08.01.2018		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×128, rozteč 8,6 mm. Používán pro vozidla DPP. Žadatel o certifikaci je společnost KonekTel, a.s.
Vnější informační panel přední	Buse s.r.o.	BS 210.0C (DOT-LED 19x140 b.)	IBIS	ANO	ANO	NE	25.11.2011	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	Rozměr 19×112, rozteč 10,2 mm.
Vnější informační panel přední	Buse s.r.o.	BS 310.2B (LED 19x144 b.)	IBIS	ANO	ANO	ANO	25.11.2011		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	Rozměr 19×112, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel přední	Buse s.r.o.	BS 310.2B (LED 19x144 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	13.03.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 19×112, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel přední	Buse s.r.o.	BS 310.8G (LED 21x160 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	13.03.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×160, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel přední	Bustec s.r.o.	BT519.14410.xxxxx (LED 19x144 b.)	IBIS	ANO	ANO	ANO	12.12.2011		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	Rozměr 19×144, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel přední	Bustec s.r.o.	BT519.14410.xxxxx (LED 19x144 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	20.02.2014		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 19×144, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel přední	Bustec s.r.o.	BT519.14410.xxxxx (LED 19x144 b.)	RS485	ANO	ANO	ANO	30.04.2020	30.06.2022	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (s omezením)	Mjola 126i – EmTest s.r.o. (RS485)	PP EmTest neumožnil zobrazení dvouřádkového textu cílové zastávky	Omezení: PP Mjola126i neumožnil zobrazit všechny stavy. Certifikace platí do 30.6.2022 společně s PP Mjola 126i. Lze přeprogramovat na řízení PP EMX 27.9.
Vnější informační panel přední	Bustec s.r.o.	BT519.14410.xxxxx (LED 19x144 b.)	RS485	ANO	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	EMX 27.9 – EmTest s.r.o. (RS485)		Rozměr 19×144, rozteč 10 mm. Certifikace s novým PP EMX 27.9. Závislé na certifikaci palubního počítače EMX 27.9.
Vnější informační panel přední	Bustec s.r.o.	BT521.16010.xxxxx (LED 21x160 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	05.04.2016		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×160, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel přední	JKZ s.r.o.	IPL 21.170 (LED 21x170 b.)	Ethernet	ANO	ANO	NE	20.01.2010	30.06.2020	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet) FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	Rozměr 21×170, rozteč 8,6 mm. Ukončena podpora dodavatelem zařízení. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o.
Vnější informační panel přední	KonekTel, a.s.	NBAL 21.170.8.6 (LED 21x170 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	18.03.2013		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×170, rozteč 8,5 mm.
Vnější informační panel přední	KonekTel, a.s.	VLP 21x170 přední (LED 21x170 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	08.01.2018		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×170, rozteč 8,6 mm. Používán pro vozidla DPP. Žadatel o certifikaci je společnost KonekTel, a.s.
Vnější informační panel zadní	Buse s.r.o.	BS 210.0A (DOT-LED 19x28 b.)	IBIS	ANO	ANO	NE	25.11.2011	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	Rozměr 19×28, rozteč 10,2 mm.
Vnější informační panel zadní	Buse s.r.o.	BS 310.3A (LED 19x32 b.)	IBIS	ANO	ANO	ANO	25.11.2011		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	Rozměr 19×32, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel zadní	Buse s.r.o.	BS 310.3A (LED 19x32 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	13.03.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 19×32, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel zadní	Buse s.r.o.	BS 310.4G (LED 21x32 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	13.03.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21×32, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel zadní	Bustec s.r.o.	BT519.03210.xxxxx (LED 19x32 b.)	IBIS	ANO	ANO	ANO	12.12.2011		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	Rozměr 19×32, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel zadní	Bustec s.r.o.	BT519.03210.xxxxx (LED 19x32 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	20.02.2014		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 19×32, rozteč 10 mm.

SEZNAM CERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZ V PID
Autobusy PID, Trolejbusy PID | stav k 01.07.2022

* Po tomto datu **nelze** zařízení instalovat do nových vozidel. Je však možné jej provozovat ve stávajících vozech, je-li tak ve sloupci "stávající vozy" uvedeno.

Poznámka: **červený text** – neplatí do nových vozů (VŘ)
zelený text – základ nového OIS (MOS)



Vlastnosti zařízení				Schválení zařízení pro PID					Proces certifikace			
Periferie	Dodavatel (žadatel)	Označení	Komunikace	povinná perif.	stávající vozy	nové vozy (VŘ)	schváleno od	schváleno do*	Stav certifikace	Schváleno v kombinaci	Podmínka / omezení	Poznámka (popis zařízení)
Vnější informační panel zadní	Bustec s.r.o.	BT519.03210.xxxxx (LED 19x32 b.)	RS485	ANO	ANO	ANO	30.04.2020	30.06.2022	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (s omezením)	Mijola 126i – EmTest s.r.o. (RS485)	PP EmTest neumožnil zobrazení dvouřádkového textu cívové zastávky	Omezení: PP Mijola126i neumožnil zobrazit všechny stavy. Certifikace platí do 30.6.2022 společně s PP Mijola 126i. Lze přeprogramovat na řízení PP EMX 27.9.
Vnější informační panel zadní	Bustec s.r.o.	BT519.03210.xxxxx (LED 19x32 b.)	RS485	ANO	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	EMX 27.9 – EmTest s.r.o. (RS485)		Rozměr 19x32, rozteč 10 mm. Certifikace s novým PP EMX 27.9. Závísle na certifikaci palubního počítače EMX 27.9.
Vnější informační panel zadní	Bustec s.r.o.	BT521.03210.xxxxx (LED 21x32 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	05.04.2016		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21x32, rozteč 10 mm.
Vnější informační panel zadní	JKZ s.r.o.	IPL 21.34 (LED 21x34 b.)	Ethernet	ANO	ANO	NE	20.01.2010	30.06.2020	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet) FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	Rozměr 21x32, rozteč 8,6 mm. Používán pro vozidla DPP. Ukončena podpora dodavatelem zařízení. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o.
Vnější informační panel zadní	KonekTel, a.s.	NBAL 21.32.8.6 (LED 21x32 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	18.03.2013		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21x32, rozteč 8,5 mm.
Vnější informační panel zadní	KonekTel, a.s.	VLP 21x32 zadní (LED 21x32 b.)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	08.01.2018		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	Rozměr 21x32, rozteč 8,6 mm. Používán pro vozidla DPP. Žadatel o certifikaci je společnost KonekTel, a.s.
Vnitřní informační LED panel	Buse s.r.o.	BS 120.0K (2řádkový panel 16x136 b.)	Ethernet	ANO	ANO	NE	21.03.2017	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	Vnitřní dvouřádkový LED 16x136; testováno oproti palubnímu počítači Telmax FCS 2000. Do nových vozidel již jen LCD!
Vnitřní informační LED panel	Buse s.r.o.	BS 120.0K (2řádkový panel 16x136 b.)	IBIS	ANO	ANO	NE	25.11.2011	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	Vnitřní dvouřádkový LED 16x136; původně testováno oproti palubnímu počítači Mikroelektronika USV 24C, funguje korektně s FCS 2000 i OCC3. Do nových vozidel již jen LCD!
Vnitřní informační LED panel	Bustec s.r.o.	BT600.1G1W.CA (2řádkový panel 16x128 b.)	IBIS	ANO	ANO	NE	19.08.2010	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	Vnitřní dvouřádkový LED 16x128, testováno oproti palubnímu počítači Telmax FCS 2000. Do nových vozidel již jen LCD!
Vnitřní informační LED panel	Bustec s.r.o.	BT600.1G1W.CA (2řádkový panel 16x128 b.)	Ethernet	ANO	ANO	NE	25.05.2016	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	Původně testováno s palubním počítačem MPC-2xx, funguje korektně s FCS 2000. Do nových vozidel již jen LCD!
Vnitřní informační LED panel	JKZ s.r.o.	ITT -1/2 (2řádkový panel 16x140 b.)	IBIS	ANO	ANO	NE	01.01.2010	14.03.2019	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	Funguje korektně s palubním PC FCS 2000 i OCC3. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o. Do nových vozidel již jen LCD!
Vnitřní informační LED panel	JKZ s.r.o.	ITT -1/2/ETH (2řádkový panel 16x140 b.)	Ethernet	ANO	ANO	NE	20.01.2010	14.03.2019	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	Funguje korektně s FCS 2000. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o. Do nových vozidel již jen LCD!
Vnitřní informační LCD panel	Buse s.r.o.	BS 370.1T8 P (ETH)	Ethernet	ANO	ANO	ANO	01.03.2022		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Vnitřní LCD panel 22" Linux; řízení Telmax FCS 2000. Spolupracuje s modelem OZ Telmax.
Vnitřní informační LCD panel	Buse s.r.o.	BS 370.1T8 P (IBIS+modem)	IBIS	ANO	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (3. fáze)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)		Vnitřní LCD panel 22" Linux; řízení OCC Mikroelektronika. Nelze pracovat přes modem OZ, nutný externí modem. Probíhá certifikace nové grafiky.
Vnitřní informační LCD panel	Buse s.r.o.	BS 370.xK	Ethernet	ANO	ANO	ANO	18.09.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	stará grafika bez přestupů	Vnitřní LCD panel 22" Windows; řízení Telmax FCS 2000. Probíhá certifikace nové grafiky.
Vnitřní informační LCD panel	Buse s.r.o.	BS 370.xT8 (IBIS)	IBIS	ANO	ANO	NE	25.03.2020	31.08.2020	4) Bez platné certifikace (na dožití – stávající vozidla)	OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	Vnitřní LCD panel 22" Windows; řízení OCC Mikroelektronika. Nová grafika s přestupy (starý protokol). Nelze pracovat přes modem OZ, nutno vybit modemem. Od 31.8.2020 bez platné certifikace!
Vnitřní informační LCD panel	Bustec s.r.o.	TFT-LCD info panel BT717.16/10.1AAAAA	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	NE	19.08.2010	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS+Ethernet) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	Vnitřní LCD panel 17". LCD panel na dožití ve stávajících vozidlech – již nesplňuje požadovaný rozměr. Do nových vozidel je dle Standardů kvality požadována pouze velikost 22" .
Vnitřní informační LCD panel	Bustec s.r.o.	TFT-LCD info panel BT719.16/10.M1.xxx	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	NE	20.02.2014	14.03.2019	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS+Ethernet) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	Vnitřní LCD panel 19". LCD panel na dožití ve stávajících vozidlech – již nesplňuje požadovaný rozměr. Do nových vozidel je dle Standardů kvality požadována pouze velikost 22" s novou grafikou PID s přestupy.
Vnitřní informační LCD panel	Bustec s.r.o.	TFT-LCD info panel BT722.16/9.M1.xxx	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	20.02.2014		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS+Ethernet) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	stará grafika bez přestupů	Vnitřní LCD panel 22" Probíhá certifikace nové grafiky.
Vnitřní informační LCD panel	Bustec s.r.o.	BT722.16/9.M1.xxx	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS+Ethernet) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)		Vnitřní LCD panel 22". Probíhá certifikace nové grafiky.
Vnitřní informační LCD panel	Bustec s.r.o.	BT722.16/9.M1.xxx	Ethernet	ANO	ANO	ANO			2) Probíhá certifikace (1. fáze)	EMX 27.9 – EmTest s.r.o. (Ethernet)		Vnitřní LCD panel 22". Certifikace nové grafiky s přestupy. Závísle na certifikaci palubního počítače EMX 27.9.
Vnitřní informační LCD panel	KonekTel, a.s.	Panel LCD 22"	Ethernet	ANO	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	stará grafika bez přestupů	Funguje s ARBOR. Ověřena funkčnost pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol. Do nových vozidel je požadována nová grafika PID s přestupy!
Wi-Fi router + anténa (dopravce)	JKZ s.r.o.	ANT-WIFI/i	Ethernet	NE	ANO	ANO	20.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V kompetenci DPP
Wi-Fi router + anténa (dopravce)	JKZ s.r.o.	WR-1	Ethernet	NE	ANO	ANO	20.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V kompetenci DPP
Zařízení pro preferenci vozidla na křižovatkách	Eltdo a.s.	KPIR-1/ETH (komunikační přijímač IR)	Ethernet	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	území hlavního města Prahy	V kompetenci DPP.
Zařízení pro preferenci vozidla na křižovatkách	Eltdo a.s.	MRJP-1 (řidič jednotka, radiomodem, anténa RF)	Ethernet	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	území hlavního města Prahy	V kompetenci DPP.
Zařízení pro preferenci vozidla na křižovatkách	Eltdo a.s.	SPIR-1 (snímač přijímač IR)	Ethernet	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	území hlavního města Prahy	V kompetenci DPP.
Zařízení pro preferenci vozidla na křižovatkách	Telmax s.r.o.	MRJP-1 (řidič jednotka, radiomodem, anténa RF)	Ethernet	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)	ANO (linky MHD)			2) Probíhá certifikace (3. fáze)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)		Jedná se o certifikaci funkce PP Telmax. Probíhají testy v rámci datového formátu XML ROPID.
Zařízení pro sběr dat	KonekTel, a.s.	ETH2CAN 2133	Ethernet	ANO	ANO	ANO	19.11.2015		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	bez omezení	V kompetenci DPP.
Zobrazovač času a pásma	Buse s.r.o.	BS 190	IBIS	ANO	ANO	NE	25.11.2011	18.02.2020	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	schválené palubní počítače na IBIS	na dožití ve stávajících vozidlech	2 sedmisedimentové pole TP. Na dožití ve stávajících vozidlech. Do nových vozidel jsou požadovány 3 alfanumerické znaky TP v provedení LED červené barvy!

SEZNAM CERTIFIKOVANÝCH ZAŘÍZENÍ PRO PROVOZ V PID
Autobusy PID, Trolejbusy PID | stav k 01.07.2022

* Po tomto datu nelze zařízení instalovat do nových vozidel. Je však možné jej provozovat ve stávajících vozech, je-li tak ve sloupci "stávající vozy" uvedeno.

Poznámka: **červený text** – neplatí do nových vozů (VŘ)
zelený text – základ nového OIS (MOS)

Vlastnosti zařízení				Schválení zařízení pro PID					Proces certifikace			
Periferie	Dodavatel (žadatel)	Označení	Komunikace	povinná perif.	stávající vozy	nové vozy (VŘ)	schváleno od	schváleno do*	Stav certifikace	Schváleno v kombinaci	Podmínka / omezení	Poznámka (popis zařízení)
Zobrazovač času a pásma	Buse s.r.o.	BS 190.0A0A0D	IBIS+Ethernet	ANO	ANO	ANO	24.03.2021 (20.02.2018)		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS+Ethernet) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	bez omezení	Recertifikace verze z 20.02.2018 (ROCE008BU). LED matice, barva červená, 3 alfanumerická TP, pásma P, B, B1, 0...98.
Zobrazovač času a pásma	Bustec s.r.o.	BT600.7T2J.BG	Ethernet	ANO	ANO	NE	06.03.2017	18.02.2020	4) Bez platné certifikace (na dožití – stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	2 sedmisegmentové pole TP. Na dožití ve stávajících vozidlech. Do nových vozidel jsou požadovány 3 alfanumerické znaky TP v provedení LED červené barvy!
Zobrazovač času a pásma	Bustec s.r.o.	BT600.7T4K.BG	Ethernet	ANO	ANO	NE	18.12.2017	18.02.2020	4) Bez platné certifikace (na dožití – stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	3 sedmisegmentové pole TP. Na dožití ve stávajících vozidlech. Do nových vozidel jsou požadovány 3 alfanumerické znaky TP v provedení LED červené barvy!
Zobrazovač času a pásma	Bustec s.r.o.	BT600.7T5N.BV	Ethernet	ANO	ANO	ANO	16.02.2021 (25.03.2020)		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Recertifikace verze z 25.03.2020 (ROCE016BT). LED matice, barva červená, 3 alfanumerická TP, pásma P, B, B1, 0...98.
Zobrazovač času a pásma	JKZ s.r.o.	ZOCP/ETH	Ethernet	ANO	ANO	NE	20.01.2010	03.07.2017	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet) ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	2-3 sedmisegmentové pole TP. Na dožití ve stávajících vozidlech. Ověřena funkčnost pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o. Do nových vozidel jsou požadovány 3 alfanumerické znaky TP v provedení LED červené barvy!
Zobrazovač času a pásma	JKZ s.r.o.	ZOCP-3P/ETH	Ethernet	ANO	ANO	ANO	03.07.2017		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (Ethernet)	bez omezení	Tři pozice LED červené barvy pro TP. Testováno s PP Telmax. Ověřena funkčnost pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol. Od 1.1.2022 přechází práva a povinnosti na TELMAX s.r.o.
Zobrazovač času a pásma	KonekTel, a.s.	IFZOCP1	Ethernet	ANO	ANO	NE	22.02.2018	31.07.2021	3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID (stávající vozidla)	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	2-3 sedmisegmentové pole TP. Ověřena funkčnost pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol. Do nových vozidel jsou požadovány 3 alfanumerické znaky TP v provedení LED červené barvy!
Zobrazovač času a pásma	KonekTel, a.s.	NBW 57 6D SS V1	Ethernet	ANO	ANO	NE	19.11.2015	31.07.2021	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	ARBOR – KonekTel, a.s. (Ethernet)	na dožití ve stávajících vozidlech	2-3 sedmisegmentové pole TP. Ověřena funkčnost pásem P, B, B1, 0...98 po přechodu na nový protokol. Do nových vozidel jsou požadovány 3 alfanumerické znaky TP v provedení LED červené barvy!
Zobrazovač času a pásma	Mikroelektronika spol. s r.o.	GTC 24B	IBIS	ANO	ANO	NE	01.01.2010	01.05.2017	9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE (stávající vozidla)	FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) USV 24C – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS)	na dožití ve stávajících vozidlech	2 sedmisegmentové pole TP. Na dožití ve stávajících vozidlech. Do nových vozidel jsou požadovány 3 alfanumerické znaky TP v provedení LED červené barvy!
Zobrazovač času a pásma	Mikroelektronika spol. s r.o.	GTC 24F	IBIS	ANO	ANO	ANO	27.03.2021 (01.05.2018)		3) CERTIFIKOVÁNO PRO PID	OCC3 – Mikroelektronika spol. s r.o. (IBIS) FCS 2000 – Telmax s.r.o. (IBIS) Mijola 126i – EmTest s.r.o. (IBIS)	bez omezení	Recertifikace verze z 01.05.2017 (ROCE008ME). LED matice, barva červená, 3 alfanumerická TP, pásma P, B, B1, 0...98.
* Povelový vysílač nevidomého	Apex spol. s r.o.	PV 24	IBIS	jiné	jiné	jiné	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	schválené palubní počítače na IBIS	bez omezení	Povelový vysílač pro dopravní prostředky.
* Povelový vysílač nevidomého	Apex spol. s r.o.	VPN 01	IBIS	jiné	jiné	jiné	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	schválené palubní počítače na IBIS	bez omezení	Funkčnost testována na schválených přijímačích nevidomého.
* Povelový vysílač nevidomého	Apex spol. s r.o.	VPN 02	IBIS	jiné	jiné	jiné	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	schválené palubní počítače na IBIS	bez omezení	Funkčnost testována na schválených přijímačích nevidomého.
* Povelový vysílač nevidomého	Apex spol. s r.o.	VPN 03	IBIS	jiné	jiné	jiné	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	schválené palubní počítače na IBIS	bez omezení	Hůl nevidomého. Funkčnost testována na schválených přijímačích nevidomého.
* Povelový vysílač nevidomého	Ing. Ivo Herman, CSc.	DOM2F	IBIS	jiné	jiné	jiné	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	schválené palubní počítače na IBIS	bez omezení	Funkčnost testována na schválených přijímačích nevidomého.
* Přenosné odbavovací zařízení	ODP-software, spol. s r.o.	CASIO IT-9000-x	-nespecifikováno-	jiné	jiné	jiné	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	-nespecifikováno-	bez omezení	Schváleno pro kontrolu MOS a výdej jízdenek v PID. Testováno při závádění MOS do systému PID.
* Revizorská čtečka	Telmax s.r.o.	KRZ-x	-nespecifikováno-	jiné	jiné	jiné	01.01.2010		9) SCHVÁLENÝ PROVOZ BEZ CERTIFIKACE	-nespecifikováno-	bez omezení	Schváleno pro kontrolu MOS. Testováno při závádění MOS do systému PID.

SAZEBNÍK POSTIHŮ

Dopravce je povinen zaplatit smluvní pokutu ve stanovené výši v Kč za každý zjištěný případ uvedený níže:

1. PROSTOJ A ZÁMĚNA PŘEDEPSANÉHO TYPU VOZIDLA

1a)	nahlášený prostož kategorie 1 vozidla na lince - do uplynutí 90 min od vzniku prostojie na výkonu	50,-/km	p n
1a*)	- po uplynutí 90 min od vzniku prostojie na výkonu	150,-/km	
1b)	nahlášený prostož kategorie 2 vozidla na lince - do uplynutí 90 min od vzniku prostojie na výkonu	-	p n
1b*)	- po uplynutí 90 min od vzniku prostojie na výkonu	50,-/km	
1c)	nenahlášený prostož vozidla na lince	2 000,- + 300,-/km	p
1d)	nezajištění spoje školní linky nebo spoje označeného ve VJŘ jako školní dle JŘ	1 500,-	
1e)	nezajištění posledního spoje na lince dle JŘ	5 000,-	
1f)	nahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska bezbariérové přístupnosti	15,-/km	n t
1g)	nenahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska bezbariérové přístupnosti	2 000,- + 30,-/km	t
1h)	nahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska kapacity	15,-/km	n t
1i)	nenahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska kapacity	2 000,- + 30,-/km	t
1j)	nahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska jiného, zde v ostatních bodech neuvedeného, kritéria, které je smluvně stanoveno (typ pohonu, emisní norma, počet dveří, intervalem stanovený počet míst k sezení/stání, prostor pro jízdní kola apod.)	15,-/km	n t
1k)	nenahlášená nepovolená záměna typu předepsaného vozidla na výkonu z hlediska jiného, zde v ostatních bodech neuvedeného, kritéria, které je smluvně stanoveno (typ pohonu, emisní norma, počet dveří, intervalem stanovený počet míst k sezení/stání, prostor pro jízdní kola apod.)	2 000,- + 30,-/km	t
1l)	nahlášený provoz vozidla nesplňujícího maximální povolené stáří vozidla nebo nejstaršího vozidla (vozidel), vlivem kterého není plněno maximální povolené průměrné stáří vozového parku	10,-/km	n
1m)	nenahlášený provoz vozidla nesplňujícího maximální povolené stáří vozidla nebo nejstaršího vozidla (vozidel), vlivem kterého není plněno maximální povolené průměrné stáří vozového parku	2 000,- + 20,-/km	

2. JÍZDNÍ ŘÁD

2a)	předčasný odjezd vozidla ze zastávky s odchylkou v rozmezí od 61 do 300 s za každou zastávku (v případě předčasného odjezdu s odchylkou vyšší než 300 s je postupováno podle odstavce 1 - viz pozn. p)	500,-	
2b)	provozně neodůvodněný pozdní odjezd vozidla z výchozí zastávky v rozmezí +60 s až +299 s	400,-	
2c)	provozně neodůvodněný pozdní odjezd vozidla z výchozí zastávky o 300 s a více (v případě pozdního odjezdu o více než 40 min je postupováno podle odstavce 1 - viz pozn. p)	1 000,-	
2d)	zaviněný pozdní odjezd vozidla z nácestné zastávky	400,-	
2e)	nezajištění předepsané návaznosti při násl. intervalu spojů navazujících linek do 29 minut	1 000,-	
2f)	nezajištění předepsané návaznosti při násl. intervalu spojů navazujících linek 30 minut a více	2 000,-	
2g)	neobsloužení zastávky, neumožnění nástupu/výstupu (za každou zastávku), provozně neodůvodněné sjetí z trasy dle licence nebo dopravního opatření	1 000,-	
2h)	zastavení vozidla jako 3. či dalšího v pořadí na zastávce bez následného zastavení u označníku (neumožnění nástupu)	400,-	
2i)	provoz na lince odlišný od platných VJŘ (neplatné VJŘ, neschválené úpravy; nevztahuje se na dispečerské řízení při mimořádných událostech)	5 000,-	
2j)	negarantování alespoň minimálního stanoveného podílu výkonů zajišťovaných bezbariérově přístupnými vozidly vyznačením příslušných spojů v JŘ (posuzuje se za kalendářní čtvrtletí; neplatí pro dopravce s méně než 5 vozidly evidovanými pro provoz v PID)	30 000,-	
2k)	nevykonání stanoveného manipulačního přejezdu vozidla, např. do určeného obratiště vhodného pro delší stání vozidla z důvodu koordinace obsazení stání v obratištích a/nebo neoprávněné blokování prostoru v obratišti či zastávce odstaveným vozidlem	1 000,-	
2l)	vozidlo není vybaveno platným vozovým jízdním řádem pro daný výkon	1 000,-	o

3. POVINNOSTI ŘIDIČE

3a)	nevydání platné jízdenky cestujícímu po převzetí hotovosti, vydání jízdenky v nižší než uhrazené hodnotě, prodání neodebrané jízdenky (vydané jinému cestujícímu), nebo umožnění přepravy cestujících bez řádně zaplaceného jízdného	4 000,-	
3b)	nesprávné přepínání tarifních pásem řidičem, vydání jízdenky s nesprávným tarifním pásmem	800,-	
3c)	nesprávné stanovení ceny jízdného nebo dovozného	800,-	
3d)	nepředložení platného a čitelně vyplněného záznamu o provozu vozidla (či provozního výkazu řidiče tramvaje) k zápisu	1 000,-	

3e)	neoprávněný zásah řidiče do součástí odbavovacího zařízení, informačního systému nebo systému pro sledování polohy vozidla	2 000,-	
-----	--	---------	--

3f)	kouření řidiče či jiné osoby s vědomím řidiče nebo používání elektronické cigarety ve vozidle před výkonem spoje na lince	1 000,-	
3g)	kouření řidiče nebo používání elektronické cigarety ve vozidle během výkonu spoje na lince	2 000,-	
3h)	nezajištění doplňkového prodeje jízdenek na spoji linky v tar. pásmu P	800,-	z *
3i)	znemožnění výkonu přepravní kontroly, neuposlechnutí výzvy pověřeného pracovníka kontroly (nevyčkání na žádost pracovníků PK do příjezdu policie, nevyčkání v zastávce na žádost pověřeného pracovníka při provádění zápisu do ZPV a podobné úmyslné překážky v kontrole)	6 000,-	
3j)	řidič nedodrжуje ustanovení SPP či Tarifu PID	2 000,-	
3k)	řidič neumí komunikovat českým nebo slovenským jazykem	2 000,-	
3l)	řidič neumí obsluhovat odbavovací zařízení na výdej jízdenek, pokud je na spoji předepsáno	2 000,-	
3m)	ústroj řidiče neodpovídá požadovanému standardu	500,-	
3n)	sedadla určená pro cestující jsou neoprávněně vyhrazena nebo zabrána věcmi řidiče	500,-	

4. INFORMAČNÍ SYSTÉM

4a)	závady v označení vozidla přední orientací – číslem linky a cílovou zastávkou (orientace chybí, resp. není funkční - při čitelném náhradním označení platí pozn. z *, nebo orientace není správná)	1 000,-	o
4b)	závady v označení vozidla boční orientací – číslem linky, cílovou zastávkou a vybranými nácestnými zastávkami (orientace chybí, resp. není funkční - pozn z *, nebo orientace není správná)	700,-	o
4c)	závady v označení vozidla zadní orientací – číslem linky (orientace chybí, resp. není funkční - pozn. z +, nebo orientace není správná)	500,-	o
4d)	závady v označení pořadovým číslem (chybí, nesprávné nebo nečitelné na jedné či obou stranách)	100,-	
4e)	neosvětlená přední orientace za snížené viditelnosti	500,-	z + o
4f)	neosvětlená boční nebo zadní orientace za snížené viditelnosti	200,-	z + o
4g)	závady v předepsaném označení vnitřní orientací nebo na vnitřním informačním panelu (chybí, nefunkční, neodpovídající požadovanému provedení nebo nesprávně zobrazující)	500,-	z + o
4h)	závady v hlášení zastávek (nehlášení zastávek, více než 3 zast. hlášeny místně nesprávně, nesprávný název zast.)	500,-	z + o
4i)	nefunkční vnější hlášení pro nevidomé	500,-	+ o
4j)	vozidlo vybaveno součástí informačního systému necertifikovanou pro provoz v PID nebo součástí informačního systému nejsou vzájemně kompatibilní pro zajištění bezchybné funkčnosti (neplatí pro zkušební provoz nového zařízení povolený objednatelem za účelem certifikace)	2 000,-	o

5. ODBAVOVACÍ SYSTÉM

5a)	dopravní prostředek není vybaven odbavovacím zařízením schváleného typu (zařízení na výdej jízdenek - je-li předepsáno, označovače jízdenek v předepsaném počtu a umístění, zobrazovač času a pásma požadovaného provedení)	5 000,-	o
5b)	závady na zařízení na výdej jízdenek (zařízení nefunguje, nečitelný tisk nebo tisk nesprávných údajů na jízdenky, nefunkční čtečka čipových karet)	2 000,-	z * o
5c)	závady na označovačích jízdenek (více než 50% označovačů nefunguje nebo opakovaně nefungující označovač, nečitelný tisk nebo tisk nesprávných údajů)	2 000,-	z * o
5d)	na jízdenky je tištěn časový údaj s odchylkou času vyšší než 1 minuta	1 000,-	o
5e)	závady na zobrazovači času a tarifního pásma (zobrazovač nefunguje - pozn. z +, nebo zobrazuje nesprávné údaje)	500,-	o
5f)	použití papíru jiného vzoru (bez specifických ochranných prvků) do zařízení na výdej jízdenek	1 000,-	
5g)	použití nesprávné barvicí pásky (jiné barvy nebo nereagující s ochranným prvkem na jízdenkách) do označovače jízdenek	1 000,-	
5h)	vydání jízdenky ve formátu neodpovídajícímu požadovanému vzoru, s chybějícími nebo nadbytečnými údaji	1 000,-	o
5i)	zařízení na výdej jízdenek evidující tržbu není označeno určenou nalepenou známkou s číslem zařízení, nebo je známka poškozena způsobem znemožňujícím jednoznačnou identifikaci	10 000,-	
5j)	vozidlo vybaveno součástí odbavovacího systému necertifikovanou pro provoz v PID nebo součástí odbavovacího systému nejsou vzájemně kompatibilní pro zajištění bezchybné funkčnosti (neplatí pro zkušební provoz nového zařízení povolený objednatelem za účelem certifikace)	2 000,-	o

6. VOZIDLO

6a)	vozidlo není označeno přiděleným evidenčním číslem jednotného vzoru (zvenčí na každé straně vozidla, uvnitř v přední části na místě viditelném z prostoru pro cestující, kontrastní provedení číslic vůči podkladu)	1 500,-	o
6b)	vozidlo není označeno obchodním jménem dopravce - držitele licence	1 500,-	o
6c)	vozidlo není označeno logem PID dle manuálu jednotného vzhledu vozidel PID	500,-	3 o
6d)	ve vozidle není určeným způsobem umístěn platný výňatek ze SPP nebo Tarifu PID	1 000,-	3 o
6e)	nefunkční dveře vozidla nebo jejich poptávkové ovládání	1 000,-	z * o
6f)	ve vozidle není prostor vyhrazený pro dětský kočárek, nebo dveře v blízkosti prostoru pro kočárek mají nástupní otvor užší než 750 mm	2 000,-	o
6g)	nezajištění přístupnosti garantovaného nízkopodlažního vozidla pro invalidní vozík (nefunkčnost plošiny, odmítnutí obsloužení plošiny řidičem)	2 000,-	o

6h)	ve vozidle nejsou tlačítka signalizace STOP dostupná po celé délce vozu a v max. výšce 1,5 m nad úrovní podlahy u každých dveří, nebo některé tlačítko není funkční (kromě 1. dveří vozidel zajišťujících provoz převážně ve vnějších tar. pásmech)	1 000,-	+ o
6i)	ve vozidle není v prostoru pro cestující signalizační světlo STOP, nebo není funkční	1 000,-	+ o
6j)	vozidlo není při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů), nebo z důvodu znečištění nejsou čitelné informační prvky či evidenční číslo	500,-	
6k)	nezajištění tepelné pohody v letním období - při teplotě uvnitř vozidla vyšší než 25°C a současném nedodržení podmínky dosažení o 1-6°C nižší vnitřní teploty než teploty venkovní (neuplatňováno dříve než 10 min po odjezdu z výchozí zastávky, u 1. spoje výkonu a po přestávce delší než 30 min neuplatňováno dříve než 30 min po odjezdu z výchozí zastávky, za předpokladu zapnuté a funkční klimatizace); pro případy, na které se povinnost klimatizace nevztahuje: ve vozidle není umožněno větrání otevíratelnými okny (min. u 50% oken) a při teplotě uvnitř vozidla vyšší než 25°C nejsou v provozu stropní ventilátory (pokud je jimi vozidlo vybaveno)	1 000,-	
6l)	nezajištění tepelné pohody v zimním období - při teplotě uvnitř vozidla nižší než 15°C a současném nedodržení podmínky dosažení alespoň o 20°C vyšší vnitřní teploty než teploty venkovní (neuplatňováno dříve než 10 min po odjezdu z výchozí zastávky, u 1. spoje výkonu a po přestávce delší než 30 min neuplatňováno dříve než 30 min po odjezdu z výchozí zastávky, za předpokladu zapnutého a funkčního topení v prostoru pro cestující)	1 000,-	
6m)	nedostatečné osvětlení interiéru vozidla v prostoru pro cestující za snížené viditelnosti (více než 50% osvětlovacích těles nesvítících nebo barevné krytí osvětlovacích těles, vyjma prvních osvětlovacích těles za kabinou řidiče)	500,-	o
6n)	u vozidel s více než dvěma dveřmi jsou dveře vozidla zavírány bez předcházející zvukové a světelné návěsti pro opuštění dveřního prostoru (neplatí pro 1. dveře)	1 000,-	z +
6o)	ve vozidle není příslušnými piktogramy označen stanovený počet sedadel vyhrazených pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nebo plošina vyhrazená pro kočárek a invalidní vozík	500,-	3
6p)	dveře vozidla nesprávně označeny jako pouze nástupní/výstupní nebo vyvěšeny pokyny cestujícím, které jsou v rozporu se SPP nebo Tarifem PID	500,-	3
6q)	závady ve výbavě vozidla ohrožující bezpečnost cestujících (např. nezajištěné dveře, neupevněné sedačky, nezajištěné nebo chybějící úchyty pro cestující)	5 000,-	o
6r)	neschválená reklama na vozidle, uvnitř vozidla nebo v placeném přepravním prostoru (v rozporu s ustanovením smlouvy)	2 000,-	o
6s)	vozidlo nevybaveno modemem pro sledování polohy v systému MPV, nebo zařízení není funkční	1 000,-	+ o
6t)	provedení sedadel ve vozidle (potah sedáku, výška opěráku) neodpovídá požadovaným parametrům pro daný výkon vozidla	500,-	+ o
6u)	barevné provedení vozidla odlišné od manuálu jednotného vzhledu vozidel PID (u vozidel, pro která je stanoveno)	2 000,-	

7. ZASTÁVKA

7a)	na zastávce není umístěn schválený zastávkový označnick	3 000,-	3 o
7b)	závady v označení zastávky symbolem zast., názvem, příp. charakterem zastávky a čísly linek	1 000,-	20 o
7c)	závady ve vývěsu JŘ a základních informací o Tarifu PID	1 000,-	3 o
7d)	zastávkové JŘ nejsou chráněny proti povětrnostním vlivům	300,-	20
7e)	neprovedení aktualizace zastávkových JŘ nejpozději k prvnímu dni platnosti změny (uplatňuje se souhrnně za celou linku při chybějících platných JŘ na více než 50% zastávek linky)	10 000,-	o

8. OSTATNÍ

8a)	nezadání vypravení vozidel na výkony v systému MPV nejpozději do okamžiku výjezdu 1. spoje dopravce v daném dni	2 000,-	
8b)	nenahlášení úplných a správných informací o vozidle do evidence vozidel PID před jeho nasazením	2 000,-	
8c)	nahlášení nebo zadání nesprávných údajů o vozidle do evidence vozidel PID, zařazení vozidla do provozu na linkách PID v rozporu se smluvně stanovenými podmínkami nebo další provozování takového vozidla po oznámení zjištěné skutečnosti	10 000,-	
8d)	nerespektování organizačního pokynu dispečinku PID k zajištění dopravy dle JŘ nebo dle opatření při mimořádné události	2 000,-	
8e)	nezaslání vyjádření ke stížnosti včetně požadovaných podkladů objednateli elektronickou poštou do 14 dnů od odeslání žádosti ze strany objednatele	2 000,-	
8f)	dopravce nezajistil po stanovenou dobu provoz dispečinku dopravce nebo nekomunikoval na kontaktním telefonním čísle určené pro komunikaci KOD - DIS - za každý zjištěný případ a den (za den se považuje každá započatá část dne, kdy není dispečink provozován)	20 000,-	
8g)	dopravce nepostupoval při řešení mimořádnosti podle příloh pravidel dispečerského řízení provozu autobusů (pokud tyto pro daný typ mimořádnosti existují) nebo podle modelových scénářů uvedených v TPSA - za každý zjištěný případ	1 000,-	
8h)	dopravce nenahlásil ve stanoveném časovém limitu událost s vlivem na kvalitu provozu (neschopnosti jízdy, nehody, zpoždění při výjezdu na linku nad 10 min., stejně jako obnovení provozu)	500,-	o

Pozn.:

o	v případě opakovaného zjištění stejné závady na stejném vozidle nebo zařízení, za kterou již byl během předchozích 60 dnů postih uložen, ukládá se postih v dvojnásobné výši základní sazby
p	prostopoj na lince pro účel tohoto sazebníku je definován jako situace při neprovedení spoje nebo jeho části v rozmezí -5 až +40 minut od času stanoveného JŘ nebo před obslužením trasy dvěma následujícími spoji linky v téže trase (rozhodující je okolnost, která nastane dříve) okamžikem vzniku prostoj se rozumí čas odjezdu dle JŘ z výchozí zastávky 1. nerealizovaného spoje výkonu, v případě provedení části spoje je za okamžik vzniku prostoj považován čas odjezdu dle JŘ z poslední obslužené zastávky před vznikem okolnosti bránící další jízdě s cestujícími prostopoj kategorie 1 - všechny prostoj z hlediska kategorizace zaviněné (technické závady, personální výpadky apod.) prostopoj kategorie 2 - všechny prostoj z hlediska kategorizace nezaviněné (dopravní nehody, prostoj způsobené cestujícími apod.), vyjma neprůjezdnosti komunikace v případě provedení spoje nebo jeho části předčasně o více než -5 min oproti JŘ je sankce ukládána podle bodu 1c)
n	v případě nahlášení prostoj nebo záměny vozidla objednateli nejpozději v následující prac. den do 9 hod.; při pozdějším nahlášení budou prostoj nebo záměny vozidel brány jako nenahlášené
t	nepovolenou záměnou typu vozidla se rozumí nasazení vozidla nesplňujícího uvedený předepsaný parametr; sankce není ukládána v případě hrazení nezaviněného prostoj, pokud vozidlo v prostoji předepsanému typu vozidla odpovídalo
z	postih se při současném dodržení ostatních podmínek (dle další pozn.) neuplatňuje v případě bezodkladného zápisu poruchy či jiné zjištěné skutečnosti (vč. času zjištění) řidičem do ZPV a současně nahlášení této skutečnosti objednateli do 60 min od zjištění, a to odesláním vyplněné standardizované tabulky Hlášení závady na e-mailovou adresu vypadky@ropid.cz, případně přímo odesláním zprávy z palubního počítače vozidla, pokud to umožňuje
*	postih se neuplatňuje při odstranění závady (resp. výměny vozidla) na nejbližším vhodném místě, nejpozději do 90 min., příp. do oběžné doby linky, je-li vyšší
+	v případě poruchy zařízení lze se závadou bez postihu pokračovat jen do konce výkonu
3	postih se neuplatňuje při odstranění závady do 3 pracovních dnů od oznámení
20	postih se neuplatňuje při odstranění závady do 20 pracovních dnů od oznámení

Vzor kontrolního průkazu pověřeného pracovníka

Vzor průkazu opravňujícího k provádění přepravního průzkumu

Aktuální vzory průkazů budou uvedeny v dodatku uzavřeném před Zahájením plnění Smlouvy

TECHNICKO-PROVOZNÍ STANDARDY PRO AUTOBUSOVOU DOPRAVU PID

1. VOZOVÉ JÍZDNÍ ŘÁDY

1.1 Obecné ustanovení

Vozové jízdní řády zasílá ROPID nebo IDSK podle správce oblasti (dále jen „**Organizátor**“) Dopravci po vzájemném odsouhlasení výhradně přes datové úložiště (v mimořádných situacích jiným dohodnutým způsobem). Dopravce je povinen vybavit každé vozidlo platným vozovým jízdním řádem pro daný den v papírové podobě a v nezměněné grafické a obsahové podobě tak, jak byl zaslán Organizátorem.

Bude-li kontrolou ze strany Organizátora ve voze zjištěno pochybení Dopravce spočívající v nevybavení vozidla platným vozovým jízdním řádem, uplatní se příslušná sankce dle Sazebníku potíhů.

1.2 Úpravy vozových jízdních řádů ze strany Dopravce

Dopravce může navrhnout úpravu vozových jízdních řádů, je-li to pro něj účelné z pohledu technického zajištění provozu nebo z pohledu personálního obsazení dle následujících podmínek:

1. Úprava v rámci stejného typu vozu včetně stejné garance nízkopodlažnosti na spojích
 - návrh projednat v takovém časovém předstihu, aby byla případná změna zapracována do softwaru objednatele minimálně 5 pracovních dní před uvažovanou platností
2. Úprava v rámci stejného typu vozu ale se změnou garance nízkopodlažnosti na spojích
 - návrh projednat v takovém časovém předstihu, aby byla případná změna zapracována k řádnému celostátnímu termínu změn jízdních řádů (minimálně 30 dní)
3. Úprava v rámci různého typu vozu ale se shodnou garancí nízkopodlažnosti na spojích
 - v případě shodných kilometrických výkonů dle jednotlivých typů vozů se uplatní dle bodu 1
 - v případě různých kilometrických výkonů dle jednotlivých typů vozů se termín realizace stanoví po projednání ekonomického zhodnocení navrhované změny
4. Úprava v rámci různého typu vozu a se změnou garance nízkopodlažnosti na spojích
 - v případě shodných kilometrických výkonů dle jednotlivých typů vozů se uplatní dle bodu 2
 - v případě různých kilometrických výkonů dle jednotlivých typů vozů se termín realizace stanoví po projednání ekonomického zhodnocení navrhované změny k nejbližšímu řádnému celostátnímu termínu změn jízdních řádů (minimálně 30 dní)

V případě svévolné změny oběhů, které nebudou řádně projednány s Objednatelem (a zapracovány Objednatelem do jeho návazných SW) dle bodů 1 – 4, bude uplatněna příslušná sankce dle Sazebníku potíhů.

Body 1 – 4 se neuplatňují v případě mimořádností a provozních změn na bázi jednodenních operativních změn, které Dopravce řeší přímo s Koordináčním dispečinkem PID (KOD). V těchto případech se neuplatňují ani uvedené sankce.

2. PŘEDÁVÁNÍ DAT JÍZDNÍCH ŘÁDŮ DOPRAVCI

Data jízdních řádů poskytuje Organizátor Dopravci výhradně přes datové úložiště (v mimořádných situacích jiným dohodnutým způsobem). Data jsou zasílána výhradně v univerzálním datovém formátu XML ROPID a vždy v poslední verzi datového formátu, který je v dostatečném předstihu zveřejněn na datovém úložišti (jeho aktuálně platná verze je součástí této Zadávací dokumentace). Dopravce je povinen aktivně spolupracovat se svým dodavatelem OIS v případě úpravy/opravy formátu.

Datový soubor XML ROPID může v jedné dávce obsahovat více po sobě jdoucích platností jízdních řádů, které musí Dopravce umět zpracovat.

Dopravce musí zajistit načtení a zpracování dat XML ROPID do svého interního informačního systému pro zpracování jízdních řádů a do odbavovacího zařízení, a to tak, aby nedošlo ke změně věcného obsahu.

V případě nepředvídatelné události (havárie, povodeň apod.) zajistí Dopravce neprodlené nahrání zaslaných jízdních řádů Organizátorem ve formátu XML ROPID do jeho interního informačního systému pro zpracování jízdních řádů a následně do odbavovacího zařízení. Předmětná data musí být v odbavovacím zařízení nahrána od jejich odeslání Organizátorem do 90 minut v pracovní den a do 120 minut v nepracovní den.

Data budou předávána ve struktuře výměnného formátu XML ROPID, který je k dispozici na: <https://cloud.ropid.cz/index.php/s/N3iIRbhTO0pk3zO>

3. OPERATIVNÍ ŘÍZENÍ PROVOZU

3.1 Základní pravidla pro zajištění návazností a pro provádění dispečerského řízení PID

Základní pravidla návazností a dispečerského řízení PID jsou řešena dokumentem Pravidla dispečerského řízení PID pro autobusovou dopravu (PDŘA), který je návazným dokumentem TPSA a obsahuje modelové scénáře mimořádných situací, sestavených pro konkrétní oblast a platné jízdní řády. PDŘA se stávají přílohami TPSA. Jsou zde specifikovány povinnosti jednotlivých pracovníků dopravců a definovány postupy při výlukové činnosti, dlouhodobých omezeních v dopravě a při mimořádnostech v dopravě. PDŘA zpracovává (příklad je uveden v příloze TPSA) a upravuje Objednatel při současném dodržení ujednání uvedených ve smlouvě a v TPSA. Změny PDŘA zasílá Objednatel dotčeným dopravcům elektronicky. Po prokazatelném obdržení dokumentu (tzn. potvrzení o doručení e-mailu na server příjemce nebo doručení prostřednictvím datové schránky) je Dopravce podle nového znění povinen postupovat do 1 měsíce (v případě služebních jízdních řádů do 5 dnů před začátkem platnosti) od doručení Objednatelem, pokud není dohodnuto jinak.

3.2 Koordinační dispečink PID (KOD)

3.2.1 Činnost KOD

KOD je provozován ROPID ve spolupráci s IDSK. Jeho úkolem je dozorovat a podporovat bezproblémový provoz na všech linkách PID, zejména dohlížet na dodržování návazností mezi spoji, aktivně se podílet na řešení mimořádných událostí v provozu PID a ve spolupráci s dopravci minimalizovat jejich dopady na cestující a přispívat k co nejrychlejšímu obnovení pravidelného stavu. Pravomoci KOD vůči Dopravci jsou stanoveny níže. KOD je vybaven softwarovým systémem MPV vyhodnocujícím polohu vozidel a

automaticky informujícím řidiče vozidel a dispečery o případném zpoždění přípojů nebo navazujících spojů. KOD rozhoduje ve spolupráci s dopravci o případném využití vozidel operativní zálohy (v případě její aktivace) při řešení mimořádných situací.

3.2.2 Sledování polohy vozidel

Všichni dopravci v PID musí být vybaveni správně nastavenými systémy umožňujícími sledování polohy jejich vozidel v reálném čase a oboustranné textové komunikace prostřednictvím zpráv z/do vozů plně kompatibilními se systémem MPV. Tyto systémy musí umožňovat předávání dat o poloze, příjezdu do zastávky a odjezdu ze zastávky do KOD a přebírání pokynů z KOD k opoždění odjezdů. Dopravce je povinen zajistit, aby před výjezdem každého spoje byl tento správně zadán (vypraven) v systému MPV a v případě změny (výměny vozidla, změna oběhů atd.) tuto změnu neprodleně do systému zavést nebo o této skutečnosti vyrozumět KOD.

3.3 Dispečink Dopravce (DID)

Dopravce je povinen po celou dobu provozu zajišťovat provoz Dispečinku Dopravce (DID). Dispečer musí být po celou dobu výkonu služby dostupný a schopný řešit nastalé situace a zejména být schopen komunikovat s řidiči vozidel (disponovat kontakty na řidiče). Není bezprostředně nutné mít okamžitý přístup k aplikaci MPV. Dopravce je povinen mít jednotné telefonní číslo, na němž bude dispečer po celou dobu výkonu práce dostupný.

3.4 Komunikace mezi dispečinky

3.4.1 Lhůta na hlášení problémů v provozu

Dopravce je povinen zajistit, aby DID hlásil KOD veškeré události s vlivem na kvalitu provozu, zejména pak vzniklé problémy – zpoždění při výjezdu na linku nad 10 min., neschopnosti jízdy, nehody, stejně jako obnovení provozu, a to ve lhůtě do 5 minut od zjištění události (u nehod do 15 min. od zjištění události). Výjimkou jsou situace pravidelného charakteru (např. běžně se denně opakující zpoždění v důsledku silné IAD, snížení kapacity komunikací apod.). Hlášení může podat dispečer, řidič, popř. jiná osoba zastupující dopravce, hlášení je možné podat telefonicky, e-mailem, zadáním výpadku do MPV, zadáním provozní změny do MPV (od data vyhlášení) nebo zprávou z vozu.

Pokud hrozí neodjetí či zpoždění spoje, KOD vysílá (v případě je-li již realizována vyhrazená změna zavedení operativní zálohy) neprodleně operativní zálohu. Do doby realizace vyhrazené změny - zavedení operativní zálohy, budou provozní problémy tohoto charakteru řešeny součinností KOD a DID.

3.4.2 Telefonický kontakt mezi KOD a DID

Dopravce je dále povinen zabezpečit přímé kontaktní telefonní číslo určené pro komunikaci KOD - DID. Dispečer DID jsou povinni na příchozí hovor na tomto čísle odpovědět do 5 minut a zodpovědět dotazy KOD.

3.4.3 Informace KOD s vlivem na Dopravce

KOD informuje DID o událostech s vlivem na Dopravce a konzultuje s DID realizovaná opatření. DID je povinen přenášet obousměrně tyto informace směrem k provoznímu personálu, pokud tuto informaci nezajistí KOD sám.

3.4.4 Specifické požadované pravomoci Dispečinku Dopravce

DID je povinen zabezpečit na výzvu KOD hledání případných ztracených osob, zvířat nebo věcí v konkrétních spojkách.

3.4.5 Předávání informací o mimořádnostech

DID je povinen postupovat tak, aby při řešení mimořádnosti byla vždy zajištěna výměna informací o situaci a o výhledu řešení mimořádnosti s KOD. Dopravce je povinen podle možností zajistit a usilovat, aby v informačních systémech Dopravce byly v případě mimořádné události uvedeny správné informace.

3.4.7 Další pravidla komunikace s Koordinačním dispečinkem

Telefonní hovory vedené mezi KOD a Dopravcem jsou nahrávány a po dobu nejméně 1 měsíce archivovány na straně KOD. O rozhodnutích KOD se vede evidence. Dopravce je povinen předat Objednateli telefonní čísla kontaktních osob zodpovědných za řízení provozu dopravce a tyto údaje v případě jakékoliv změny aktualizovat.

3.5 Postup v případě mimořádnosti v dopravě

3.5.1 Postup podle Pravidel dispečerského řízení PID

V případě, že nastane mimořádná situace popsaná v přílohách pravidel dispečerského řízení provozu autobusů, tj. v případě mimořádné situace na dálnicích a vybraných úsecích silnic I. třídy, přerušení provozu metra v uvedených úsecích nebo přerušení provozu železniční dopravy v uvedených úsecích, postupuje se dle modelových scénářů uvedených v TPSA s přihlédnutím k aktuální situaci.

3.5.2 Jiný postup

Pokud nelze na danou mimořádnou událost aplikovat žádný modelový scénář, projedná DID s KOD možná opatření a dohodnou se na dalším postupu. DID následně projedná návrh řešení s dalšími zainteresovanými subjekty, dohodne další postup a informuje KOD o přijatých opatřeních.

3.5.3 Provedení úkonů pro omezení vlivu mimořádnosti na cestující

Dopravce (DID, provozní zaměstnanci) je povinen provést další potřebné úkony definované platnými právními předpisy tak, aby byla zajištěna bezpečnost cestujících a dopady na cestující byly minimalizovány.

3.5.4 Zajištění náhradní autobusové dopravy Koordinačním dispečinkem

V případě, že DID v rozporu se scénářem uvedeným v PDŘA neodsouhlasí nasazení náhradní dopravy, je KOD oprávněn tuto dopravu zajistit sám a Objednatel má právo po Dopravci vyžadovat úhradu nákladů s tím spojených.

Pravidla nasazení operativní zálohy v případě jejího zavedení budou specifikována v souladu se Smlouvou. Objednatel je oprávněn doplnit a upravit tuto přílohu Smlouvy tak, aby zde byla obsažena souhrnně pravidla a postupy potřebné pro dispečerské řízení.

3.5.5 Vedení záznamů o mimořádnostech

Dopravce (příp. ve spolupráci s KOD) vede záznamy o neodjetí spojů nebo jejich částí a neobsloužených zastávkách, příp. výraznějších zpožděních, snížení kvality přepravy a dalších událostech předepsanou formou v systému MPV nejpozději do 9:00 následujícího provozního dne. Prostřednictvím příslušných kódů je v případě výpadku celého či části spoje uvedeno, zda se jedná o výpadek zaviněný či nezaviněný.

3.6 Návaznosti

3.6.1 Vyčkávání vozidla na přípojný spoj - návaznosti

Vyčkávání vozidla na přípojný spoj se řídí čekacími dobami uvedenými ve vozových jízdních řádech a automatizovanými zprávami zasílanými do odbavovacího zařízení vozidla obsahujícími informace o aktuálním zpoždění přípojného spoje a maximální době čekání. KOD má pravomoc tuto čekací dobu prodloužit nebo naopak zkrátit zasláním zvláštní zprávy uvezené označením „CED“ (označení zprávy, která je zaslána dispečerem), která má přednost před zprávou automatizovanou. Řidiči musí být vybaveni rovněž tištěnou formou vozových jízdních řádů obsahujících informace o čekacích dobách.

3.7 Tarifní opatření v případě mimořádných situací

V případě kalamit, krizových stavů, mimořádností v dopravě a nedodržení návazností má KOD právo dát pokyn DID, aby zajistil krátkodobé uznávání prodloužené časové platnosti jednorázových jízdenek PID, případně změny zónové platnosti jednorázových i předplatních jízdenek PID, po dobu nezbytně nutnou k operativnímu řešení situace. V případě dlouhodobých výluk jsou tarifní opatření součástí Dopravních opatření, pokud jsou pro takovou situaci zavedena.

3.8 Odřeknutí spojů

KOD i DID mají právo navrhnout druhému subjektu:

- odřeknutí v případech, kdy se vedení spoje vzhledem k výši jeho zpoždění (nebo zpoždění jiného spoje) stalo bezpředmětným. DID je povinen odřeknutí spoje projednat s KOD.
- DID je povinen mimořádné zastavení či změnu trasy projednat s KOD.

Přílohy:

Příloha č. 1 k Technicko-provozním standardům pro autobusovou dopravu PID (TPSA): Vzor PDŘA (Pravidla dispečerského řízení PID pro autobusovou dopravu) – slouží pouze jako modelový příklad

Příloha č. 2 k Technicko-provozním standardům pro autobusovou dopravu PID (TPSA): XML ROPID - požadavky na import a zpracování dat

Příloha č. 1 k Technicko-provozním standardům pro autobusovou dopravu PID (TPSA):

Vzor PDŘA (Pravidla dispečerského řízení PID pro autobusovou dopravu)

slouží pouze jako modelový příklad

Opatření při mimořádnostech v provozu na dálnici D4 vč. navazujícího úseku ulice Strakonická a na dálnici D0

Úsek Barrandovský most – Malá Chuchle

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 30 minut

Opatření pro linky 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 360, 361, 390, 392, 393, 395 oba směry:

- v úseku Barrandovský most – mimoúrovňová křižovatka Zbraslav odkloněny přes komunikace K Barrandovu a Pražský okruh

Zastávky:

- **Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovice - zrušeny**



Úsek Malá Chuchle – Obchodní centrum Chuchle / Dostihová

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 15 minut při možnosti využití odklonu ulicí Mezichuchelská, v opačném případě při zpoždění větším jak 30 minut

Opatření pro linky 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 360, 361, 390, 392, 393, 395 směr z centra

- v dotčeném úseku odkloněny ulicemi Zbraslavská – Paroplavební - Mezichuchelská a dále dle aktuálních podmínek buď spojkou u zastávky Obchodní centrum Chuchle, nebo ulicí Dostihová
- Při zavádění opatření je třeba věnovat pozornost riziku zahlcení odklonové trasy
- V případě zahlcení odklonové trasy zaveden odklon v úseku Barrandovský most – mimoúrovňová křižovatka Zbraslav přes komunikace K Barrandovu a Pražský okruh

Zastávky:

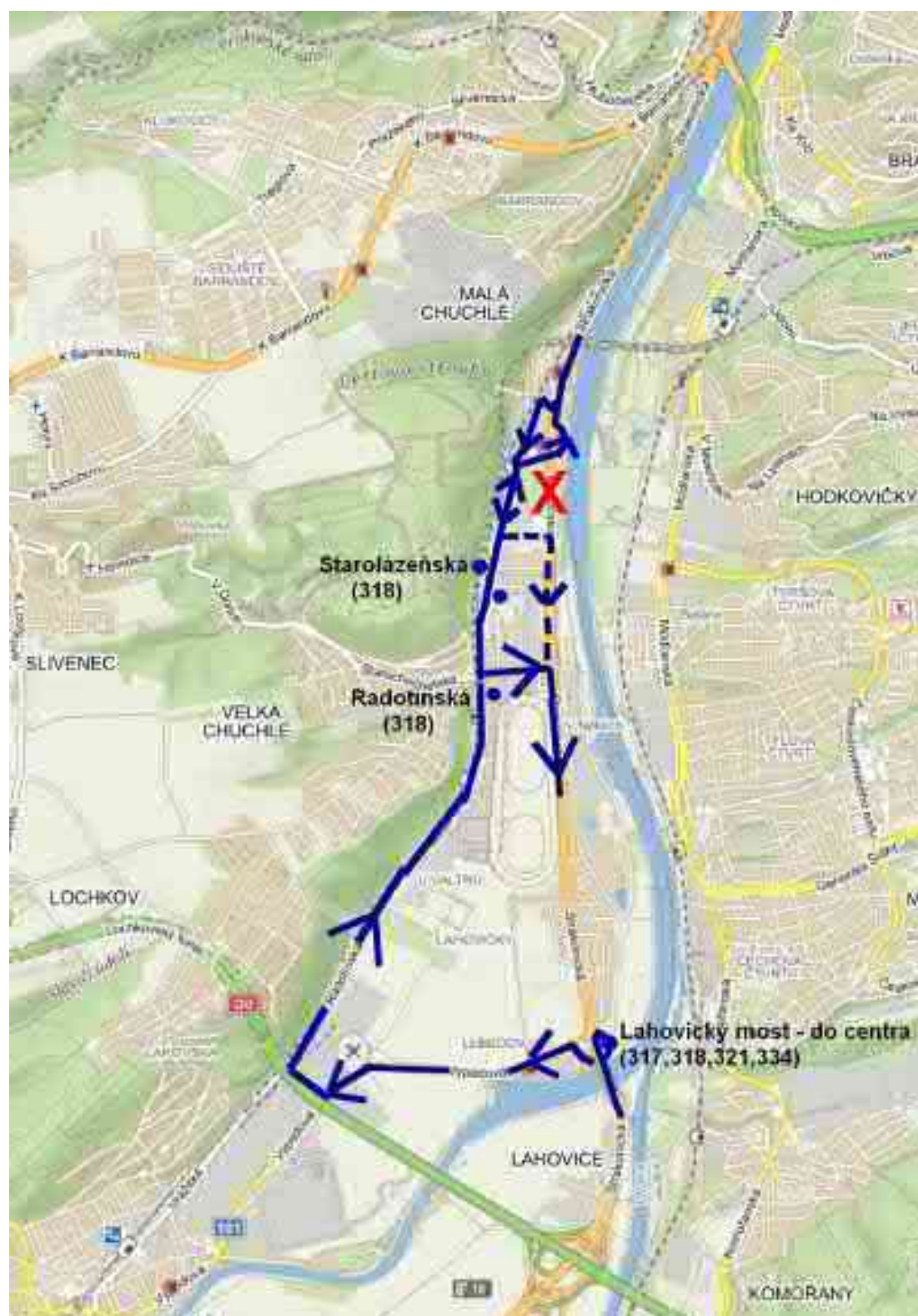
- **Dostihová** – v případě vedení odklonu ulicí Dostihová se nahrazuje zastávkou Starolázeňská
- **Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovice** – v případě vedení odklonem po Pražském okruhu zrušeny

Opatření pro linky 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 360, 361, 390, 392, 393, 395 do centra

- v úseku Lahovický most – Malá Chuchle odkloněny ulicemi Výpadová – Přeštínská – Radotínská - Mezichuchelská
- Při zavádění opatření je třeba věnovat pozornost riziku zahlcení odklonové trasy
- V případě zahlcení odklonové trasy odklon v úseku mimoúrovňová křižovatka Zbraslav – Barrandovský most přes komunikace Pražský okruh a K Barrandovu

Zastávky:

- **Lahovičky** – nahrazuje se zastávkou Lahovický most
- **Dostihová** – nahrazuje se zastávkami Radotínská a Starochuchelská
- **Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovice** – v případě vedení odklonem po Pražském okruhu zrušeny



Úsek Obchodní centrum Chuchle - Dostihová

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 15 minut při možnosti využití odklonu ulicí Mezichuchelská, v opačném případě při zpoždění větším jak 30 minut

Opatření pro linky 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 360, 361, 390, 392, 393, 395 směr z centra

- v úseku Obchodní centrum Chuchle – Dostihová odkloněny spojkou u zastávky Obchodní centrum Chuchle a dále ulicemi Mezichuchelská a Dostihová
- Alternativně dle aktuální situace možný odklon v úseku Malá Chuchle – Dostihová ulicemi Zbraslavská – Paroplavební - Mezichuchelská - Dostihová.
- Při zavádění opatření je třeba věnovat pozornost riziku zahlcení odklonové trasy
- V případě zahlcení odklonové trasy odklon v úseku Barrandovský most – mimoúrovňová křižovatka Zbraslav přes komunikace K Barrandovu a Pražský okruh

Zastávky:

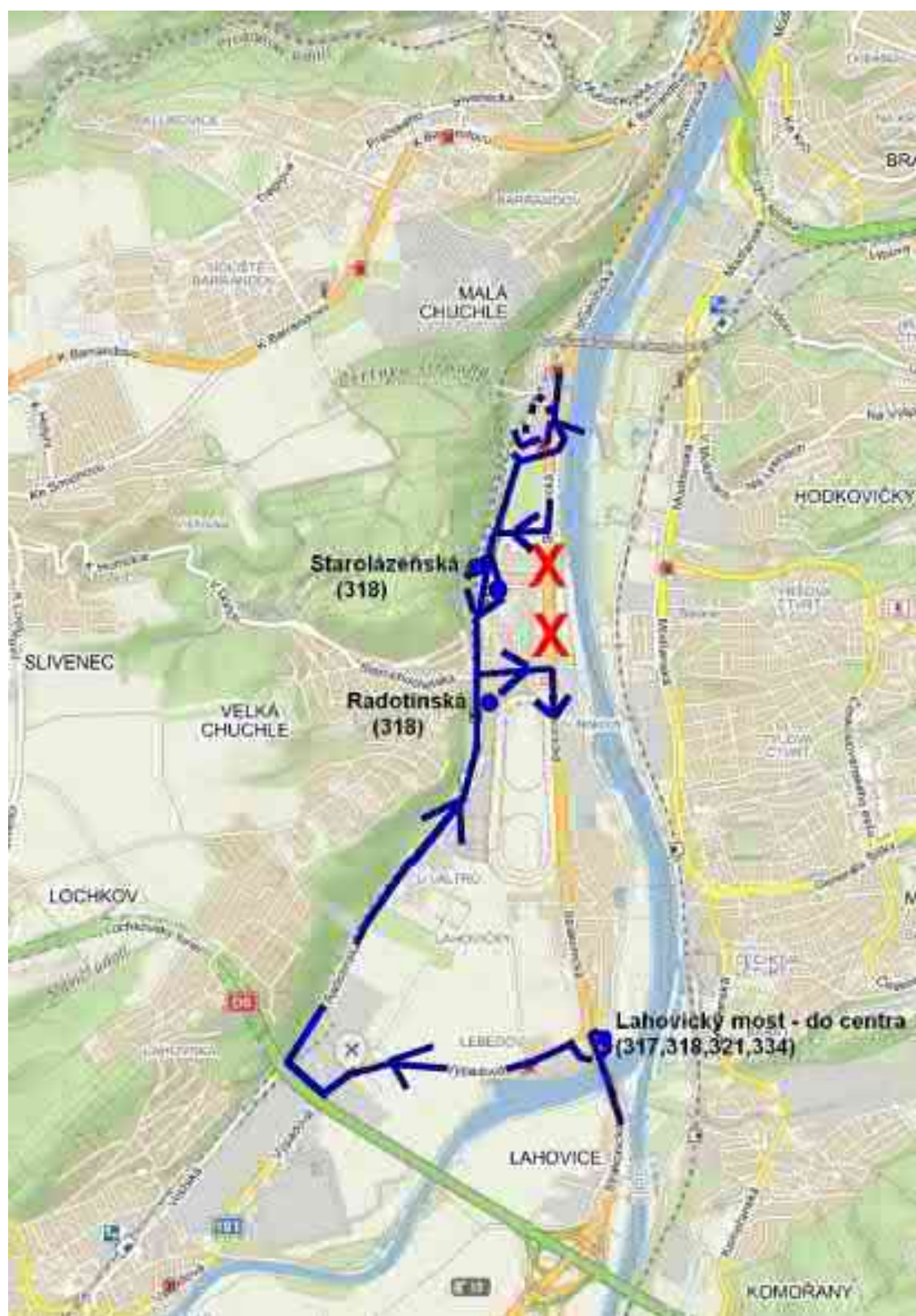
- **Dostihová** – nahrazena zastávkou Starolázeňská
- **Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovice** – v případě vedení po odklonem Pražském okruhu zrušeny

Opatření pro linky 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 360, 361, 390, 392, 393, 395 směr do centra

- v úseku Lahovický most – Malá Chuchle odkloněny ulicemi Výpadová – Přestínská – Radotínská - Mezichuchelská
- Při zavádění opatření je třeba věnovat pozornost riziku zahlcení odklonové trasy
- V případě zahlcení odklonové trasy zaveden odklon v úseku mimoúrovňová křižovatka Zbraslav – Barrandovský most přes komunikace Pražský okruh a K Barrandovu

Zastávky:

- **Lahovičky** – nahrazena zastávkou Lahovický most
- **Dostihová** – nahrazena zastávkami Radotínská a Starolázeňská
- **Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovice** – v případě vedení odklonem po Pražském okruhu zrušeny



Úsek Obchodní centrum Chuchle / Dostihová – Lahovický most

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 15 minut při možnosti využití odklonu ulicí Mezichuchelská, v opačném případě při zpoždění větším jak 30 minut

Opatření pro linky 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 360, 361, 390, 392, 393, 395 směr z centra

- v úseku Dostihová – Lahovický most odkloněny ulicemi Dostihová (resp. spojkou kolem OC Chuchle) – Radotínská – Přeštínská - Výpadev
- Dle aktuálních podmínek alternativní odklonová trasa již z Malé Chuchle ulicemi Zbraslavská – Paroplavební – Starochuchelská – Radotínská - Přeštínská - Výpadev
- Při zavádění opatření je třeba věnovat pozornost riziku zahlcení odklonové trasy
- V případě zahlcení odklonové trasy zaveden odklon v úseku Barrandovský most – mimoúrovňová křižovatka Zbraslav přes komunikace Pražský okruh a K Barrandovu

Zastávky:

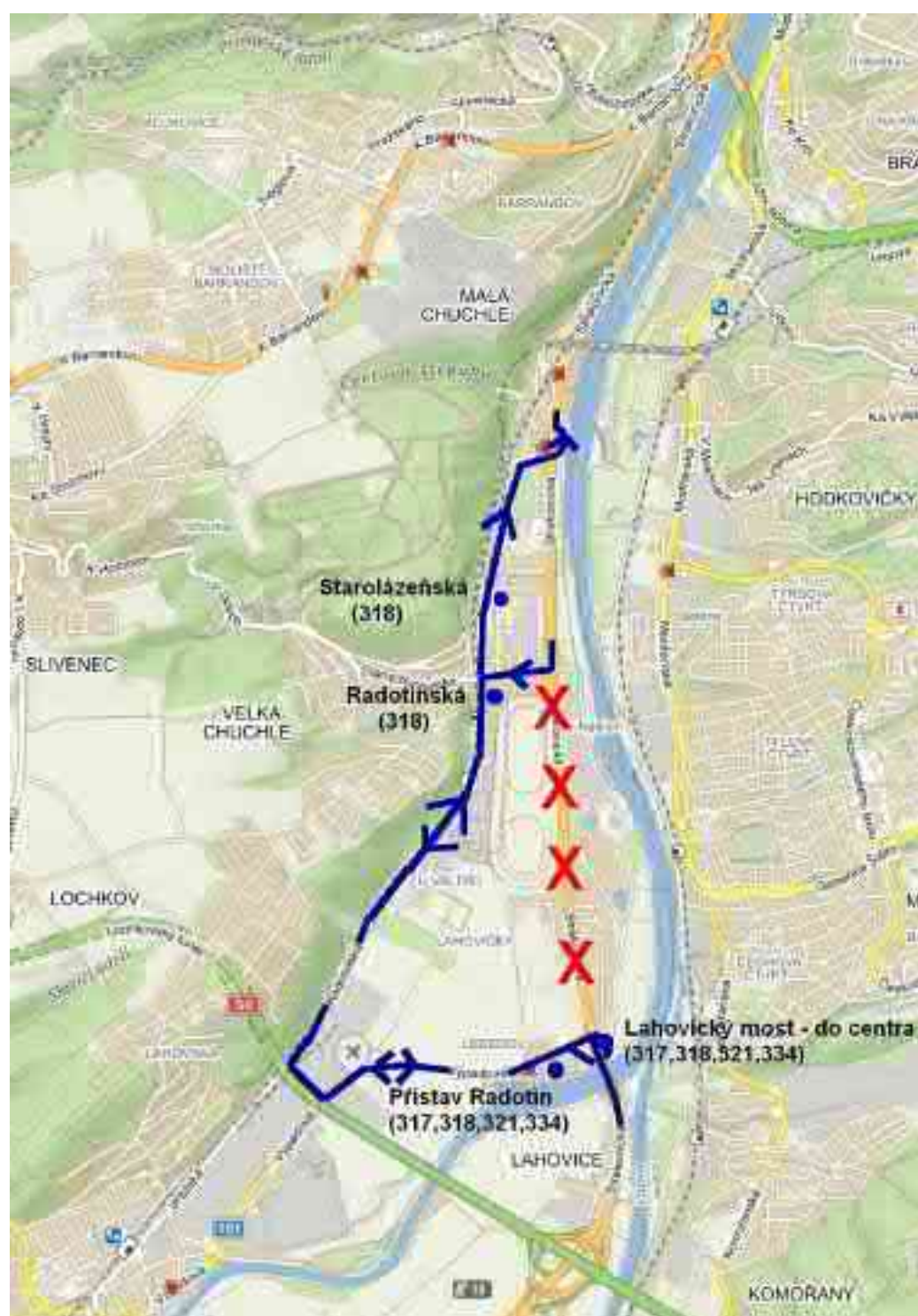
- **Lahovičky** – nahrazena zastávkou Přístav Radotín
- **Dostihová** – v případě odklonu z Malé Chuchle nahrazena zastávkami Starolázeňská a Radotínská
- **Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovice** – v případě vedení odklonem po Pražském okruhu zrušeny

Opatření pro linky 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 360, 361, 390, 392, 393, 395 směr do centra

- v úseku Lahovický most – Malá Chuchle vedeny odklonem ulicemi Výpadev – Přeštínská – Radotínská - Mezichuchelská
- Při zavádění opatření je třeba věnovat pozornost riziku zahlcení odklonové trasy
- V případě zahlcení odklonové trasy zaveden odklon v úseku mimoúrovňová křižovatka Zbraslav – Barrandovský most přes komunikace Pražský okruh a K Barrandovu

Zastávky:

- **Lahovičky** – nahrazena zastávkou Lahovický most
- **Dostihová** – nahrazena zastávkami Radotínská a Starolázeňská
- **Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovice** – v případě vedení odklonem po Pražském okruhu zrušeny



Úsek Lahovický most – mimoúrovňová křižovatka Zbraslav

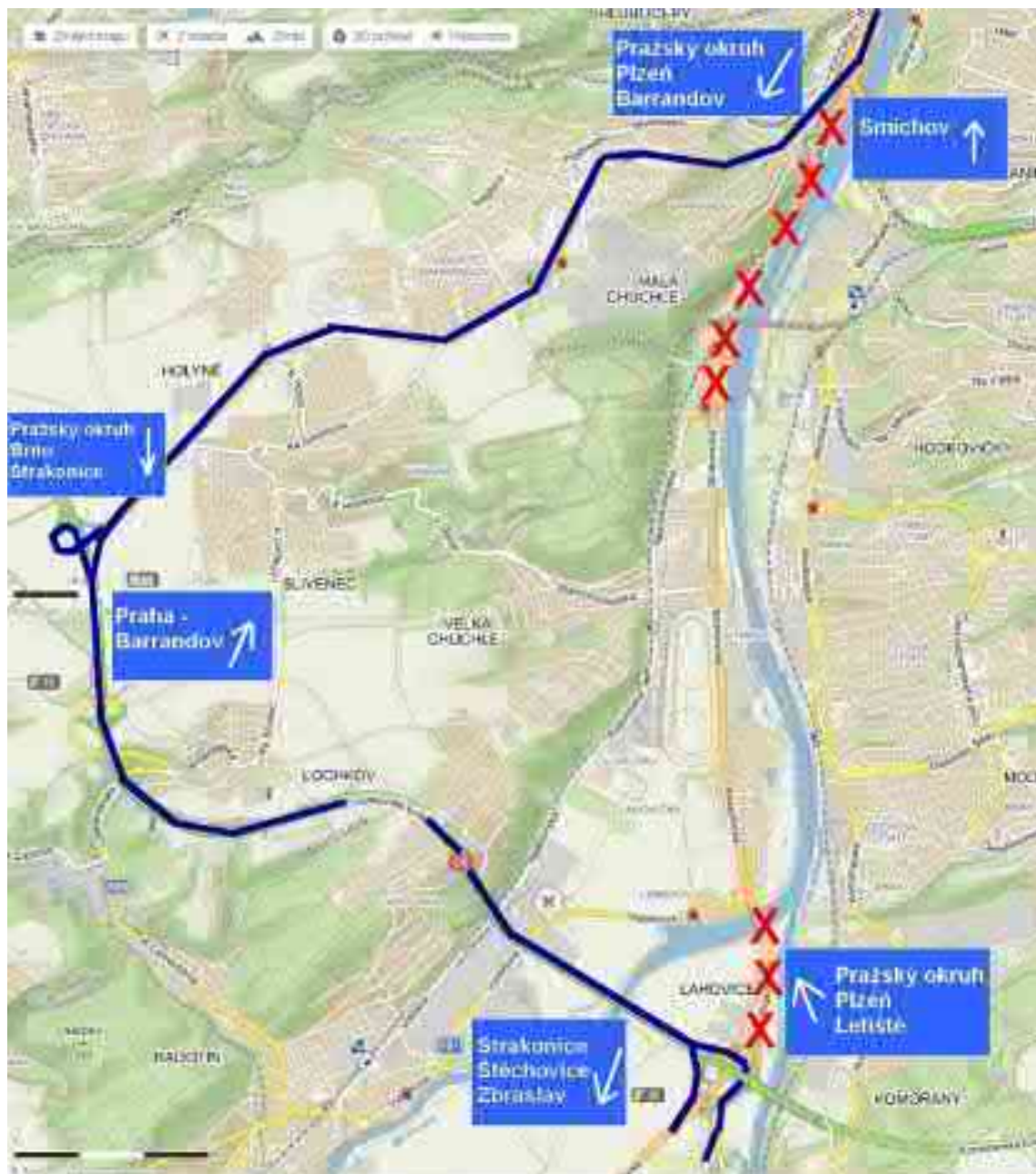
Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším 30 minut

Opatření pro linky 314, 317, 318, 320, 321, 334, 338, 360, 361, 390, 392, 393, 395

- úseku Barrandovský most – mimoúrovňová křižovatka Zbraslav odkloněny přes komunikace K Barrandovu a Pražský okruh

Zastávky:

- **Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovice – zrušeny**



Úsek mimoúrovňová křižovatka Zbraslav - Baně

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším 20 minut

Opatření pro linky 317, 320, 321, 392, 393, 395

- Autobusové linky řady jsou v úseku Lahovice – Jíloviště, Cukrák vedeny přes Zbraslav po trase linky 318

Zastávky:

- Nemění se



Úsek Baně – Jíloviště

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a zpoždění delší jak 60 minut

Opatření pro linky 317, 320, 321:

- V úseku Lahovice – Jíloviště (exit 9) odkloněny přes Radotín – Černošice – Dobřichovice – Všenory - Jíloviště
- Ve směru Mníšek p.Brdy jsou v Jílovišti linky vedeny závlekem po trase Všenorská – Klínecká – otočení v prostoru křižovatky směr Trnová – Klínecká – Všenorská – nájezd na D4

Zastávky:

- **Jíloviště, rozc. Trnová** – ve směru Mníšek p.B. – zřizuje se navíc v ulici Klínecká v zast. PID 318 směr Řitka
- **Jíloviště, U Mostu** – zřizuje se pro oba směry u chodníku v ulici Všenorská za křižovatkou s ulicí Klínecká (společná pro oba směry)
- **Dobřichovice, nádraží** – zřizuje se v obou směrech v zastávkách linky 448
- **Jíloviště, hl.silnice; Jíloviště, Cukrák; Lahovice** – ruší se v obou směrech

Opatření pro linku 318:

- Spoje vedené v trase Smíchovské nádraží – Jíloviště jsou zkráceny do trasy Smíchovské nádraží – Pod Zátáčkou / Baně
- Alternativně je možné projednání s DPP a náhrada těchto spojů posílením linkou 129
- Spoje vedené dále za Jíloviště „dlouhé spoje“ (ať už jako linka 318 nebo s přejezdem na linku 449) jsou vedeny v úseku Lahovice – Jíloviště (exit 9) odkloněny přes Radotín – Černošice – Dobřichovice – Všenory - Jíloviště
- Je třeba vzít na vědomí absenci „dlouhých“ spojů linky 318 ve Zbraslavi a dle možností jejich nahrazení

Zastávky:

- **Pod Zátáčkou** – ve směru Jíloviště se mění na výstupní
- **Baně** – ve směru Smíchovské nádraží se mění na nástupní
- **K Chatám; Jíloviště, Cukrák; Jíloviště** – ruší se
- **Jíloviště, U Mostu** – přemísťuje se pro „dlouhé spoje“ směr Smíchovské nádraží k chodníku v ulici Všenorská za křižovatkou s ulicí Klínecká
- **Dobřichovice, nádraží** – zřizuje se pro „dlouhé spoje“ v obou směrech v zastávkách linky 448

Opatření pro linku 449:

- Linka je ukončena v zastávce Jíloviště, U Mostu, nástup v zastávce Jíloviště, Trnová rozc.
- Opatření pro jednotlivé spoje mohou být odlišná s ohledem na individuální povahu pro každý spoj dle konkrétní situace (zda dále pokračuje jako linka 318 apod.)

Zastávky:

- **Jíloviště** - zrušena
- **Jíloviště, U Mostu** – směr Jíloviště se mění na výstupní, přemísťuje k chodníku v ulici Všenorská za křižovatkou s ulicí Klínecká;
- **Jíloviště, U Mostu** – ve směru Mníšek p.B. zrušena
- **Jíloviště, rozc. Trnová** – ve směru Mníšek p.B. se mění na nástupní

Opatření pro linky 392, 395

- Linky jsou v úseku Lihovar – Dobříš, Větrník odkloněny po trase Smíchovské nádraží – K Barrandovu – Pražský okruh – D5 – Exit 28 – Lochovice – Hostomice – Dobříš

Zastávky:

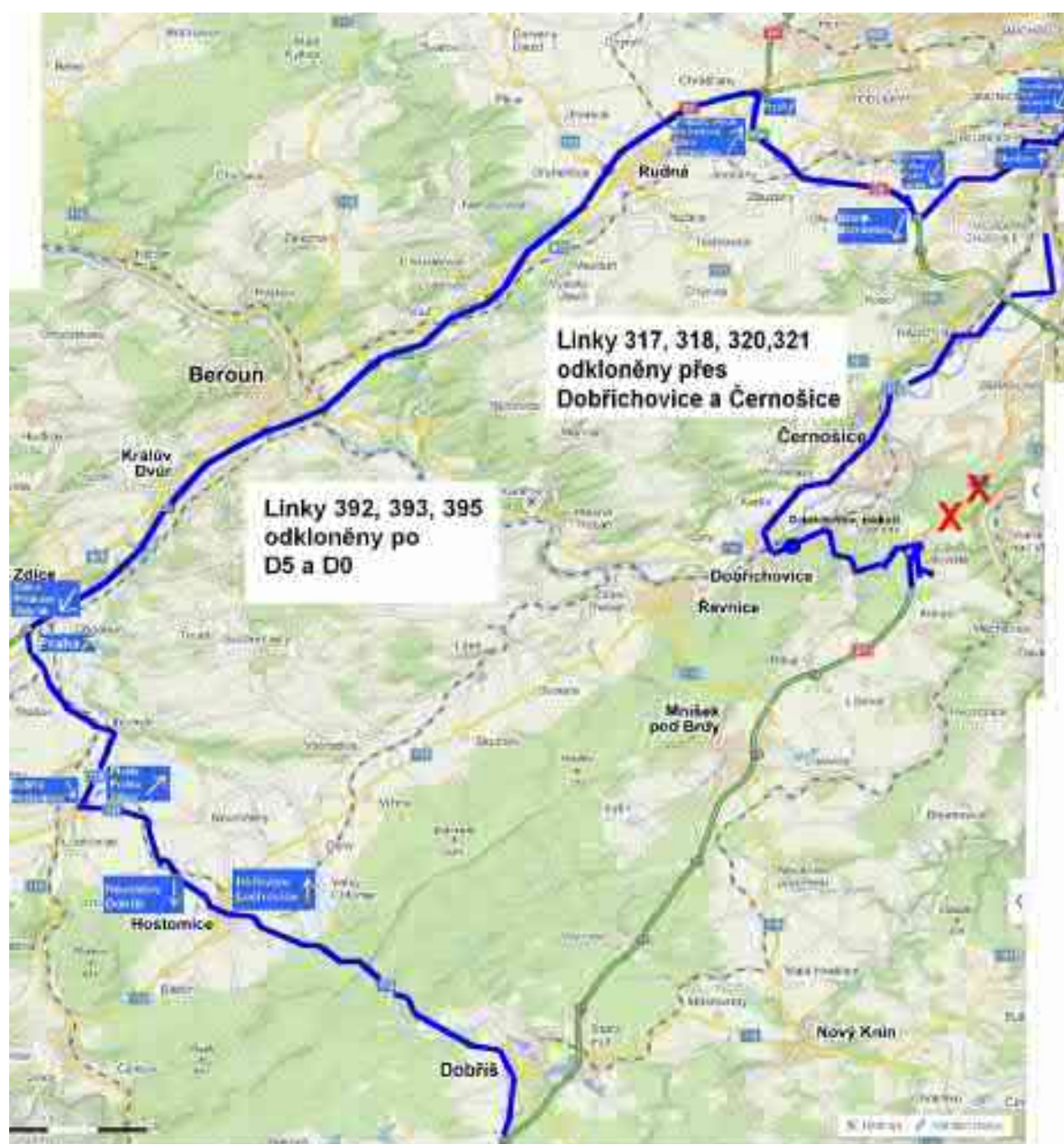
- **Dobříš, průmyslová zóna; Dobříš, Kodetka; Voznice, Polesí; Voznice**– obousměrně zrušeny

Opatření pro linku 393

- Linka je v úseku Lihovar – Drásov, Skalka odkloněna po trase Smíchovské nádraží – K Barrandovu – Pražský okruh – D5 – Exit 28 – Lochovice – Hostomice – Dobříš – D4

Zastávky:

- **Mníšek p.B., hl.silnice**– zrušena





Úsek Baně – Jíloviště

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace v delším časovém horizontu

Opatření pro linky 317, 321:

- na exitu 9 Jíloviště odkloněny přes Jíloviště a Všenory do Dobřichovic k nádraží, kde je možný přestup na vlaky linky S7
- V případě nemožnosti otočení na parkovišti u budovy nádraží manipulačně dále Tyršova – Palackého – otočení na kruhovém objezdu v křižovatce s ulicí Pražskou – zpět Palackého – Tyršova – nástup
- Ve směru Mníšek p.Brdy jsou v Jílovišti linky vedeny závlekem po trase Všenorská – Klínecká – otočení v prostoru křižovatky směr Trnová – Klínecká – Všenorská – nájezd na D4
- Provoz linek řízen dispečersky

Zastávky:

- **Jíloviště, rozc. Trnová** – ve směru Mníšek p.B. – zřizuje se navíc v ulici Klínecká v zast. PID 318 směr Řitka
- **Jíloviště, U Mostu** – zřizuje se pro oba směry u chodníku v ulici Všenorská za křižovatkou s ulicí Klínecká (společná pro oba směry)
- **Dobřichovice, nádraží** – nástupní v zastávce linky PID 448 směr Řitka,
- **Dobřichovice, nádraží** - výstupní a manipulace dle možností v prostoru parkoviště nebo v ulici Tyršova ve směru do centra Dobřichovic dle aktuálních možností
- **Jíloviště, hl.silnice; Jíloviště, Cukrák; Lahovice; Lahovičky; Lihovar; Smíchovské nádraží** – ruší se v obou směrech

Opatření pro linku 320:

- na exitu 9 Jíloviště odkloněny přes Jíloviště a Všenory do Dobřichovic k nádraží, kde je možný přestup na vlaky linky S7
- V případě nemožnosti otočení na parkovišti u budovy nádraží manipulačně dále Tyršova – Palackého – otočení na kruhovém objezdu v křižovatce s ulicí Pražskou – zpět Palackého – Tyršova – nástup

Zastávky:

- **Dobřichovice, nádraží** – nástupní v zastávce linky PID 448 směr Řitka,
- **Dobřichovice, nádraží** - výstupní a manipulace dle možností v prostoru parkoviště nebo v ulici Tyršova ve směru do centra Dobřichovic dle aktuálních možností
- **Smíchovské nádraží, Lihovar** – ruší se v obou směrech

Opatření pro linku 318:

- Linka je rozdělena na dvě provozní větve:
 1. Smíchovské nádraží – Pod Zátáčkou
 2. Dobřichovice, nádraží – Trnová - Řitka

Opatření pro linku 318 v úseku Smíchovské nádraží – Pod Zátáčkou / Baně

- V úseku Smíchovské nádraží – Pod Zátáčkou provozována tak, aby byly zajištěny odjezdy dle jízdního řádu
- Na linku nasazovány přednostně Sd vozy (dle možností)
- Alternativně možné omezení či zrušení linky a posílení linky 129

Zastávky:

- Pod Chatami – ruší se v obou směrech
- **Pod Zátáčkou** – ve směru Jíloviště se mění na výstupní
- **Baně** – ve směru Smíchovské nádraží se mění na nástupní

Opatření pro linku 318 v úseku Dobřichovice, nádraží – Řitka

- Spoje vedeny v trase Dobřichovice, nádraží – Jíloviště, trnová, rozc. A dále po pravidelné trase
- Spoje vedené v pravidelném provozu jen do zastávky Jíloviště vedeny v trase Dobřichovice, nádraží - Jíloviště, Trnová, rozc.
- V případě nemožnosti otočení na parkovišti u budovy nádraží manipulačně dále Tyršova – Palackého – otočení na kruhovém objezdu v křižovatce s ulicí Pražskou – zpět Palackého – Tyršova – nástup
- Provoz linky je řízen dispečersky s důrazem na zajištění zejména spojů vedených dále za Jíloviště směr Trnová a Řitka, resp. jako linka 449, spoje ukončené na Jílovišti jsou provozovány zejména jako posilové dle aktuální potřeby

Zastávky:

- **Jíloviště** – zrušena v obou směrech
- **Jíloviště, U Mostu** – ve směru Dobřichovice, nádraží se přemísťuje k chodníku v ulici Všenorská za křižovatkou s ulicí Klínecká
- **Jíloviště, U Mostu** – ve směru Řitka zrušena
- **Dobřichovice, nádraží** – nástupní v zastávce linky PID 448 směr Řitka, výstupní a manipulace dle možností v prostoru parkoviště nebo v ulici Tyršova ve směru do centra Dobřichovic dle aktuálních možností

Opatření pro linku 449:

- Linka je ukončena v zastávce Jíloviště, U Mostu, nástup v zastávce Jíloviště, Trnová rozc.
- Opatření pro jednotlivé spoje mají individuální povahu pro každý spoj dle konkrétní situace (zda dále pokračuje jako linka 318 apod.)

Zastávky:

- **Jíloviště** - zrušena
- **Jíloviště, U Mostu** – směr Jíloviště se mění na výstupní, přemísťuje k chodníku v ulici Všenorská za křižovatkou s ulicí Klínecká;
- **Jíloviště, U Mostu** – ve směru Mníšek p.B. zrušena
- **Jíloviště, rozc. Trnová** – ve směru Mníšek p.B. se mění na nástupní

Opatření pro linky 392, 393, 395

- Opatření jsou shodná jako v případě pro krátkodobé opatření v předchozím bodě





Úsek Jíloviště - Řitka

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 30 minut

Opatření pro linky 317, 320, 321, 392, 393, 395 oba směry:

- v úseku Jíloviště (exit 9) a Řitka (exit 14) vedeny odklonem přes Jíloviště, Klíнец a Líšnici
- Ve směru do centra najíždí na D4 v Jílovišti nájezdem u Všenorské ulice, popř. až po průjezdu obcí z Pražské ulice dle aktuální situace

Zastávky:

- **Jíloviště, hl.silnice** – ve směru Řitka náhradou zastávka Jíloviště linky PID 318 směr Řitka
- **Jíloviště, hl.silnice** - ve směru Praha v zastávce linky PID 318 Jíloviště směr Praha (platí pouze v případě využití odklonové trasy skrz obec)
- **Jíloviště, rozc. Trnová** – přemístěna do zastávek linky PID 318
- **Klíнец, hl.silnice** – náhradou zastávky Klíнец, u hřiště
- **Líšnice, hl.silnice** – náhradou zastávky Líšnice
- **Řitka, hl.silnice** – přemístěna do zastávek linky PID 318



Úsek Řitka – Mníšek pod Brdy

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 30 minut

Opatření pro linky 317, 321, 392, 393, 395 oba směry:

- v úseku Řitka (exit 14) a Mníšek pod Brdy (exit 18) vedeny odklonem kolem průmyslového závodu v Mníšku a přes Bučinu

Zastávky:

- **Mníšek p.B., závod** (hl.silnice) – ve směru z Prahy náhradou zastávka linky PID 320 Mníšek p.B.,závod směr Mníšek p.B.



Úsek Mníšek pod Brdy – Kytín

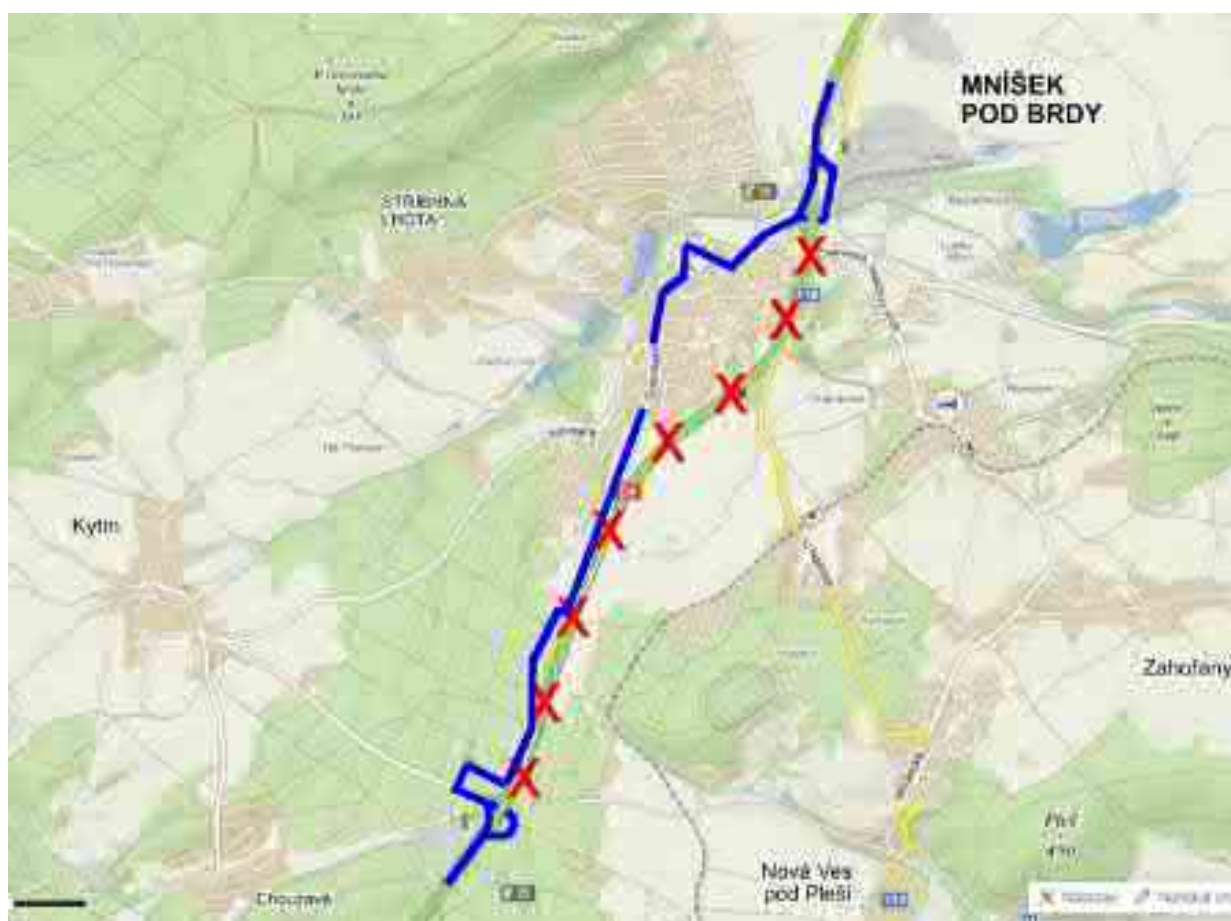
Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 30 minut

Opatření pro linky 392, 393, 395 oba směry:

- v úseku Mníšek pod Brdy (exit 18) a Kytín (exit 21) vedeny odklonem přes Mníšek pod Brdy a rozcestí Kytín

Zastávky:

- Nemění se



Úsek Kytín - Voznice

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 45 minut

Opatření pro linky 392, 393, 395 oba směry:

- v úseku Mníšek p.B (exit 18) a Voznice (exit 24) odkloněny kolem nádraží Mníšek p.B. a přes Novou Ves pod Pleší
- Pro obsluhu obce Voznice náhradou za linku 317 je linka 395 vedena přes Voznici

Zastávky:

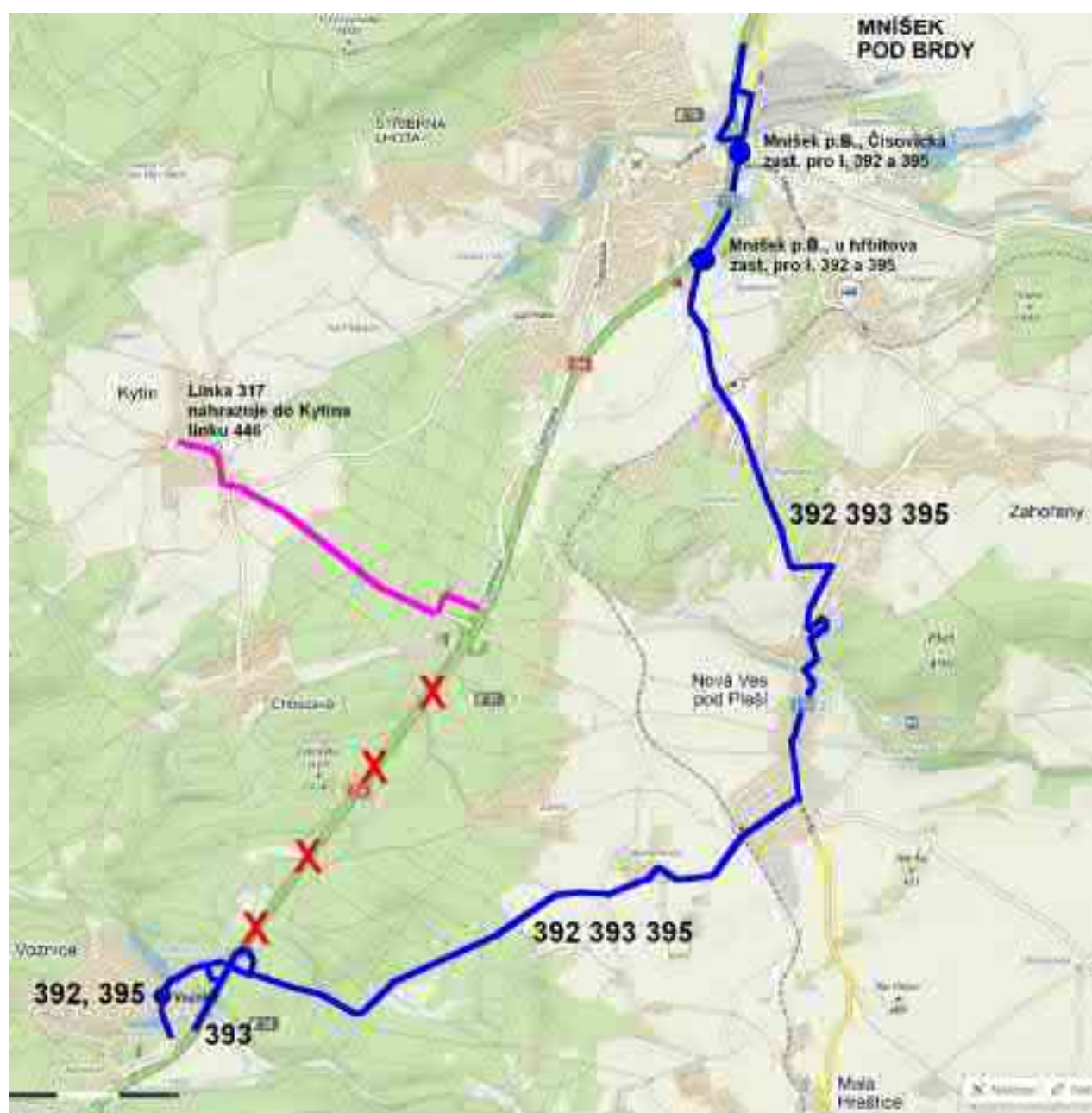
- **Mníšek p.B., u hřbitova, Mníšek p.B., Čisovická** – zřizují se pro linky 392, 395 v obou směrech v zastávkách linky 449
- **Voznice, Voznice, Polesí** – zřizuje se pro linku 395 v zastávkách linky PID 392

Opatření pro linky 317 a 446

- Linka 317 se zkracuje do trasy Smíchovské nádraží – Mníšek p.B., kaple – Kytín
- Linka 446 se ruší, vozidlo je použito pro kyvadlovou dopravu Mníšek p.B., náměstí – Mníšek p.B., Pražská – Mníšek p.B., Čisovická
- Výjimkou jsou spoje linky 446 obsluhující zastávku Voznice, Chouzavá, které jsou zachovány včetně navazujících spojů do Mníšku pod Brdy

Zastávky:

- **Mníšek p.B., rozc. Kytín; Voznice; Voznice, Polesí; Dobříš, Kodetka; Dobříš, průmyslová zóna; Dobříš, žel.st.; Dobříš, kostelíček; Dobříš, náměstí** – ruší se obousměrně pro linku 317
- **Kytín, u hřbitova** – zřizuje se obousměrně pro linku 317
- **Kytín, náves** – zřizuje se výstupní a nástupní pro linku 317
- **Kytín, náves; Kytín, u hřbitova, Mníšek p.B., kaple; Mníšek p.B., U Šibence; Mníšek p.B., Nad Špejcharem; Mníšek p.B., náměstí; Mníšek p.B., Pražská** – ruší se pro linku 446 (vyjma školního spoje)



Úsek Voznice – Dobříš sever

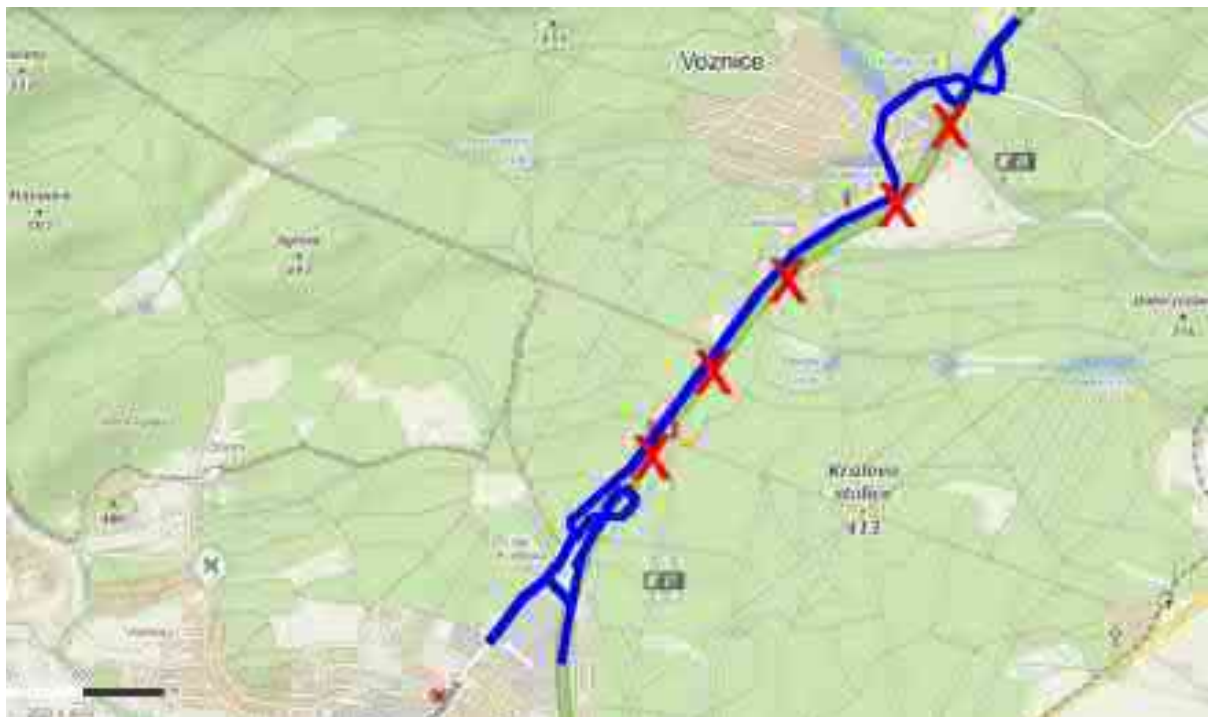
Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 20 minut

Opatření pro linky 393, 395 oba směry:

- v úseku Voznice (exit 24) – Dobříš sever (exit 27) odkloněny přes Voznici

Zastávky:

- Nemění se



Úsek Dobříš sever – Dobříš jih

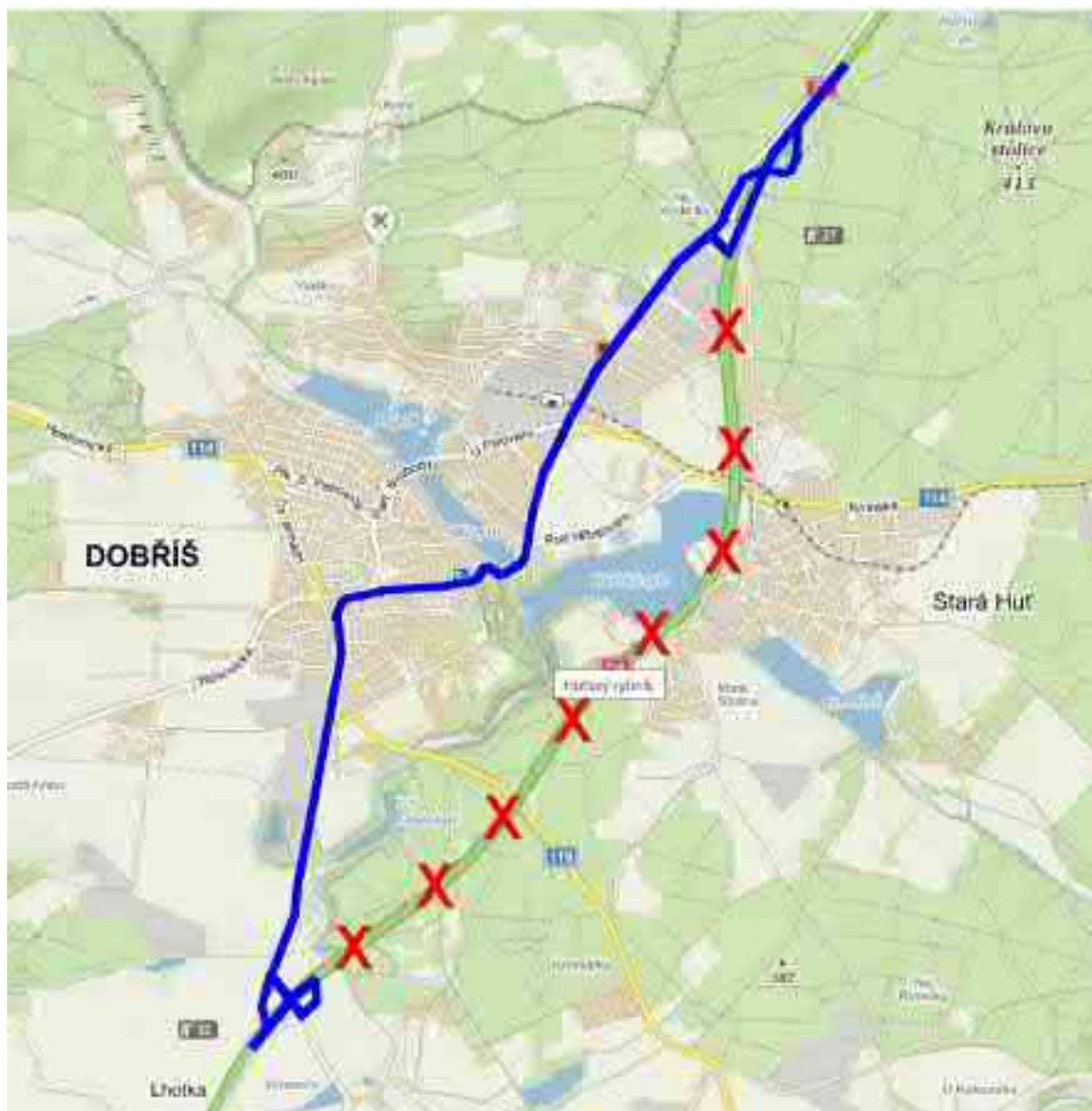
Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 20 minut

Opatření pro linku 393 oba směry:

- v úseku Dobříš sever (exit 27) – Dobříš jih (exit 32) odkloněna přes Dobříš

Zastávky:

- Nemění se



Úsek Dobříš jih - Dubenec

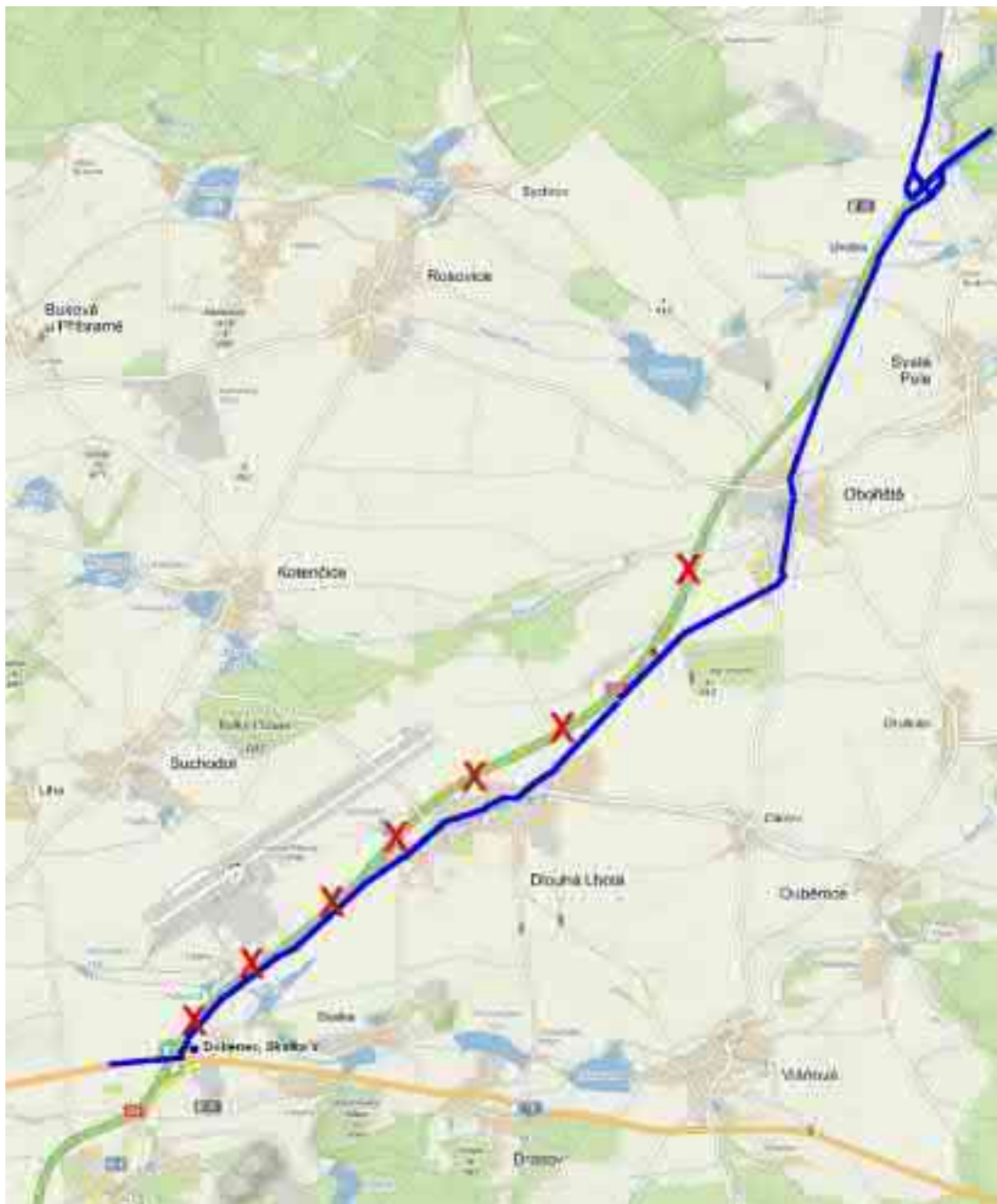
Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 20 minut

Opatření pro linky 393, 395 oba směry:

- v úseku Dobříš jih (exit 32) – Dubenec (exit 41) odkloněna přes Obořiště a Dlouhou Lhotu

Zastávky:

- Dubenec, Skalka VII – přemísťuje se do zastávky Dubenec, Skalka V



Úsek mimoúrovňová křižovatka Zbraslav - Vestec

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 20 minut s přihlédnutím k průjezdnosti objízdných tras

Opatření pro linky 334 oba směry:

- v úseku mezi zastávkami Jesenice – Lahovice vedena po odklonové trase Jesenice – Zlatníky a Hodkovice – Dolní Břežany – Břežanské údolí – Zbraslav – Lahovice
- V případě neprůjezdnosti objízdné trasy možno využít trasu Jesenice – Zlatníky a Hodkovice – Dolní Břežany – Cholutice – Modřany – Braník – Barrandovský most – Lihovar, popřípadě jinou alternativní trasu

Zastávky:

- Lahovice, **Lahovičky** – zrušeny v případě odklonu mimo trasu přes Zbraslav



Úsek Vestec - Jesenice

Opatření se aktivuje při neprůjezdnosti komunikace a při zpoždění větším jak 20 minut s přihlédnutím k průjezdnosti objízdných tras

Opatření pro linky 334 oba směry:

- V úseku mezi zastávkou Jesenice a exitem 3 odklon přes Vestec
- Alternativně v případě zahlcení objízdných komunikací možnost využít tras jako v opatření pro úsek mimoúrovňová křižovatka Zbraslav - Vestec

Zastávky:

- Nemění se



Příloha č. 2 k Technicko-provozním standardům pro autobusovou dopravu PID (TPSA): XML ROPID - požadavky na import a zpracování dat

XML ROPID | požadavky na import a zpracování dat

Úvod

Tento dokument má za cíl seznámit dodavatele SW s obsahem datového formátu XML ROPID relevantním pro zpracování dat pro palubní počítače. Z celkového popisu formátu (autor CHAPS) vybírá ty části, které souvisejí přímo s odbavovacím a informačním systémem vozidla. V popisovaném elementu tedy mohou být vynechány atributy, které nejsou pro tento účel významné. Dokument zároveň stanovuje požadované chování informačního systému ve vozidlech při používání těchto dat.

Slovník pojmů

ASW JŘ = aplikační software pro tvorbu jízdních řádů používaný v PID.

Číslo linky = jedinečné číslo linky v ASW, obvykle poslední trojčíslí z licenčního čísla linky. Náhradní nebo smluvní doprava může mít jiné označení.

Číslo spoje ROPID = unikátní číslo spoje v rámci linky (obvykle je čtyřmístné).

Dávka JŘ = soubor dat ve formátu XML ROPID časově ohraničený datem platnosti od – do.

IDS = integrovaný dopravní systém.

Kalendář jízd = v rámci XML dat je platnost jednotlivých záznamů vyjádřena tzv. kalendářem jízd – jedná se o bitovou masku vztahenou k rozmezí platnosti dávky JŘ (0 = nejede, 1 = jede).

Licenční číslo linky = šestimístné číslo linky stanovené dopravním úřadem.

Linkospoj = označení spoje náležícího do linky ve formátu licenční číslo linky/číslo spoje ROPID (např. 290665/1036).

Maják = bod na trase spoje, kde dochází ke komunikaci vozidla s radičem křižovatky a na základě vyměněných informací a splnění podmínek dojde k preferenci vozidla při průjezdu křižovatkou.

MPV = dispečerský systém pro Monitorování Provozu Vozidel.

Návaznost = jedná se o stav, kdy na sebe vyčkávají dvě vozidla za účelem možnosti přestupu cestujících. Rozlišují se dva typy návazností „vyčká“ a „navazuje“.

Návazný spoj = „pokračuje“ nebo „dlouhý spoj“ = pokračování vozidla po jiném linkospoji bez nutnosti vystoupení cestujících v zastávce (tato zastávka je poslední prvního linkospoje a zároveň výchozí druhého linkospoje).

Oběh = pořadí/služba/kurz/turnus, jedná se o sekvenci linkospojů zajišťovaných jedním vozidlem (služba jednoho řidiče).

OIS = odbavovací a informační systém vozidla.

Okožní linka = linka, která má stejnou výchozí i konečnou zastávku. Na takové lince zpravidla neexistuje směr tam a zpět, ale pro přehlednost a sdělení směru jízdy cestujícím je jedna zastávka na trase linky vybrána jako „průjezdná konečná“, která se zobrazuje na panelech. Při jejím dosažení zde vozidlo jízdu nekončí ani nehlásí konečnou zastávku, ale pokračuje dále ke skutečné konečné zastávce, kterou odtud zobrazuje na panelech.

PID = Pražská integrovaná doprava.

Provozní den = den přizpůsobený potřebám provozu používaný v ASW JŘ. Zpravidla začíná ve 3:00 výjezdem denních linek a končí druhý den zatažením nočních linek. Na tomto principu jsou založeny jízdní řády a je důležitý pro správné zařazení spojů do oběhu. Půlnoc neznamená konec provozu – spoje jedoucí po půlnoci běžně zajišťují vozidla, která započala svůj výkon předchozí den (tj. noční doprava jedoucí kalendářně v sobotu brzy ráno patří provozně k pátku).

Přejezd = technologicky nutná jízda k přesunu vozidla v případě, kdy se výchozí zastávka následujícího linkospoje nenachází tam, kde skončil předchozí linkospoj. Přejezd může být v rámci jedné linky nebo zcela na jinou linku a může se na oběhu vyskytovat libovolně dle provozních potřeb.

Smyčka = neveřejná, ale technologicky nutná část trasy spoje umožňující obracení vozidel do opačného dopravního směru. Jde o trasu od poslední zastávky prvního linkospoje do první (výchozí) zastávky druhého linkospoje.

Tarifní pásmo = rozdělení IDS do tarifních jednotek za účelem vypočtení ceny jízdného.

Uzel ● = množina zastávek se společnými dopravními a přepravními vazbami. Každá zastávka náleží do nějakého uzlu, v rámci uzlu lze mezi jeho zastávkami uskutečňovat přestupy. Zastávky patřící do jednoho uzlu mohou mít odlišný název nebo vlastnosti.

Výjezd = jízda vozidla z deponovacího místa (obvykle provozovny) na linku. Na jednom oběhu se může vyskytovat výjezd vícekrát, záleží na provozních potřebách a typu služby.

Zastávka ■ = podmnožina uzlu, konkrétní bod/sloupek/označník, u kterého probíhá nástup nebo výstup cestujících. Pro označení zastávky se lze setkat se zápisem Uzel/Zastávka (např. 1141/1 = Zličín/výstupní zastávka).

Zatažení = jízda vozidla po ukončení služby na lince do deponovacího místa (obvykle provozovny). Na jednom oběhu se může vyskytovat zatažení vícekrát, záleží na provozních potřebách a typu služby.



Kalendář jízdy „kj“

Například datovým formátem XML ROPID se vyskytuje u některých elementů (dopravci <d>, zastávky <z>, provozovny <p>, linky <l>, oběhy <o>, spoje <s>, tabla <t>) atribut „kj“, který určuje platnost záznamu, resp. jeho příslušnost k provoznímu dni vztahenou k rozmezí platnosti dávky JŘ <JR_XML_Exp od="2021-06-07" do="2021-06-13">. V XML datech tedy díky kalendáři jízdy může být obsaženo více platností jednotlivých záznamů.

Znamená to například, že se zde může vyskytovat tentýž linkospoj označený <s l="751" c="1001"> s různým průběhem trasy během platnosti dávky JŘ (např. trvalá a výluková varianta). Každý spoj má však v rámci dávky JŘ vždy své unikátní ID spoje „s“). Obdobně se zde může vyskytovat tatáž linka <l c="952" /> se změnou názvu linky, typu linky, nebo čísla licence během platnosti dávky JŘ. Dopravce či provozovna může během platnosti dávky JŘ změnit své jméno nebo identifikační údaje. Zastávka <z u="1141" z="1" /> může během platnosti dávky JŘ změnit svůj název, charakter, souřadnice nebo jiné vlastnosti.

Příklad kalendáře jízdy (tentýž spoj 751/1001, změna trasy v průběhu platnosti dávky JŘ):

```
<s s="100" l="751" p="4" dd="3" pr="83" d="21" tv="33" kj="1110000" ty="1" ch="1" ids="true" c="1001">
<s s="777" l="751" p="4" dd="3" pr="83" d="21" tv="33" kj="0001100" ty="1" ch="1" ids="true" c="1001">
```

Příklad kalendáře jízdy (tatáž linka 952, změna trasy a licence v průběhu platnosti dávky JŘ):

```
<l c="952" d="21" kj="1110000" lc="100952" tl="B" n="Zastávka A - B" ids="true" kli="4" cids="1" />
<l c="952" d="21" kj="0001111" lc="101952" tl="B" n="Zastávka C - D" ids="true" kli="4" cids="1" />
```

Zjednodušeně – během platnosti dávky JŘ se může změnit jakákoliv položka. Proto je požadované, aby SW dopravce uměl pracovat s více platnostmi jednotlivých záznamů (například aby SW dal obsluhu na výběr, jakou variantu importovat). V případě potíží se zpracováním kalendáře jízdy u jednotlivých záznamů je pak doporučeno u výše zmíněných elementů pracovat s první platností daného záznamu, a to samozřejmě s respektováním příslušnosti daného záznamu k dopravci, resp. provozovně. V takovém případě je však nezbytné ke každé změně jízdního řádu importovat a načítat nový XML soubor a aktualizovat všechny již zavedené údaje.

Dopravci <d>

Seznam použitých dopravců v dávce JŘ. Data XML jsou obvykle generována s omezením na dopravce, avšak v některých případech (subdodávka, více dopravců na lince, náhradní doprava aj.) může být v jedné dávce JŘ použito více dopravců. V takovém případě je doporučen úvodní dialog, kde SW obsluhu umožní výběr dopravce, jeho linek, spojů a oběhů k importu. V určitých případech může být požadované importovat i data jiných dopravců. Údaje slouží především pro CIS JŘ nebo hlavičku jízdenky. Na dopravce odkazují provozovny <p> nebo přímo hlavičky spojů <s>.

Příklad dopravce:

```
<d c="21" n="ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o." kj="1111111" ncis="ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o."
ico="25620886" dic="CZ699001947" ul="Pod Hájem 97" me="Králův Dvůr" psc="26701" tel="+420 725 100 725"
em="info.strednicehy@arriva.cz" />
```

atribut	popis (chování)
c	číslo dopravce v ASW JŘ
n	název dopravce v ASW JŘ
kj	kalendář platnosti dopravce v rámci dávky JŘ (0 = neaktivní, 1 = aktivní)
ncis	název dopravce v CIS JŘ
ico	IČO dopravce
dic	DIČ dopravce
ul	adresa – ulice
me	adresa – město
psc	adresa – PSČ
tel	telefon na dopravce
em	email na dopravce

Provozovny <p>

Seznam použitých provozoven v dávce JŘ. Provozovna je podmnožina dopravce, jde o organizační jednotku dopravce. Každá provozovna patří právě jednomu dopravci. Údaje slouží především pro CIS JŘ. Na provozovnu se odkazují například hlavičky spojů <s>. Vždy je nutné načíst spoje ke správnému dopravci, aby se propsalo příslušné licenční číslo linky.

Příklad provozovny:

```
<p c="83" kj="1111111" n="Zličín" d="21" dd="3" u="3551" telz="+420 725 100 725" mail="dispecink.praha@arriva.cz" />
```

atribut	popis (chování)
c	číslo provozovny v ASW JŘ
kj	kalendář platnosti provozovny v rámci dávky JŘ (0 = neaktivní, 1 = aktivní)
n	název provozovny v ASW JŘ
d	číslo dopravce, pod kterého provozovna patří ➔ odkazuje na „c“ v „Dopravci <d>“
dd	výchozí druh dopravy, který provozovna provozuje ➔ odkazuje na „c“ v „Druhy dopravy <dd>“ (pravděpodobně nemá využití pro data)
u	číslo uzlu, ve kterém se nachází provozovna ➔ odkazuje na zastávku, pro kterou platí tu="Provozovna" (taková zastávka je uvedena v sekci „Zastávky <z>“, pravděpodobně nemá využití pro data)
telz	telefon na provozovnu (může se lišit od dopravce; uvádí se na vývěsné JŘ)
mail	email na provozovnu (může se lišit od dopravce)

Integrovaný dopravní systém <ids>

Seznam použitých IDS v dávce JŘ. Odkazují se na něj jednotlivé zastávky ze sekce „Zastávky <z>“, které mohou náležet do jednoho nebo více IDS. Na IDS se odkazují také linky ze sekce „Linky <l>“, které mohou rovněž být současně zařazeny do více IDS zároveň (např. mezikrajská linka). Pro jiný IDS jsou do XML generovány ty samé informace jako pro PID (tzn. zastávky včetně jejich vlastností, zóny, tabla, spoje, poznámky, zastavení a oběhy). Zacházení s daty a jejich chování v odbavovacím a informačním systému v jiném IDS však musí být nadefinováno příslušným organizátorem dopravy, případně Standardy kvality pro mezikrajské linky. ROPID neodpovídá za případné změny na území jiného IDS. Chování odbavovacího a informačního systému v PID definuje dokument [Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID](#).

atribut	popis (chování)
c	číslo IDS dle ASW JŘ
z	zkratka IDS
n	název IDS (oficiální název systému)
tapoj	pojmenování tarifní jednotky v daném IDS

číslo	zkratka IDS
1	PID
2	DÚK
3	IREDO
4	IDPK
5	IDOL
6	IDS JK
7	SID
8	VDV
9	IDOK

Příklad IDS:

```
<ids c="1" z="PID" n="Pražská integrovaná  
doprava" tapoj="tarifní pásma" />
```

Druhy dopravy <dd>

Seznam použitých druhů dopravy v dávce JŘ. Lze využít pro uvedení druhu dopravy, kterých se data týkají, popř. druhu dopravy navazujícího spoje v poznámkách „vyčká“ a „navazuje“ (nejčastěji autobus, tramvaj nebo vlak). V XML datech mohou být obsaženy níže uvedené hodnoty.

atribut	popis (chování)
c	číslo druhu dopravy
z	zkratka druhu dopravy
n	název druhu dopravy

Příklad druhu dopravy:

```
<dd c="3" z="A" n="autobus" />
```

číslo	zkr.	název
1	M	metro
2	E	tramvaj
3	A	autobus
4	L	lanovka
5	V	vlak
6	P	loď
7	T	trolejbus

Typy vozů <tv>

Seznam použitých typů vozů v dávce JŘ. Typ vozu je podmnožina druhu dopravy. Je uváděn u hlavičky spoje, kde slouží mimo jiné pro CIS JŘ, kde lze z typu vozu získat informaci o bezbariérově přístupném vozidle.

Typy vozů je nezbytné evidovat také z důvodu exportování plánu vypravení (seznam turnusů dopravce pro určitý den) do MPV, který s typem vozu pracuje. Je doporučeno jej vztahovat k oběhu [strana 15] a pracovat s jeho zkratkou „z“, kterou MPV očekává. Rovněž vhodné je přenášet s tímto informací o bezbariérově přístupném vozidle dle atributu „np“.

atribut	popis (chování)
c	číslo typu vozu (použito v hlavičce spoje)
z	zkratka typu vozu (využití pro MPV)
n	název typu vozu
dd	číslo druhu dopravy ➔ odkazuje na „c“ v sekci „Druhy dopravy <dd>“
np	= "true" nízkopodlažní typ vozidla

Příklad typu vozu:

```
<tv c="33" z="SdN" n="Standard (NP)" dd="3"
np="true" />
```

Kategorie linek <k>

Seznam použitých kategorií linek v dávce JŘ. Jedná se o číselník, který používá IDOS a MPV, jenž kategorie linek zpracovává a na jejich základě následně linky vyhodnocuje. Na kategorii linky mohou reagovat LCD panely ve vozidlech, které podle zasílané hodnoty (viz tabulku níže) barevně formátují číslo linky, resp. čísla návazných linek.

atribut	popis (chování)
c	číslo kategorie linky
n	název kategorie linky

Příklad kategorie linky:

```
<k c="4" n="autobus regionální" />
```

číslo	kategorie linky – upřesnění
1	metro
2	tramvaj – denní linka
3	autobus městský – denní linka
4	autobus regionální – denní linka
5	autobus městský – noční linka
6	tramvaj – noční linka
7	náhradní autobusová doprava
8	lanová dráha
9	školní linka
10	pro tělesně postižené
11	smluvní doprava
12	přívaz
13	vlak
14	náhradní autobusová doprava za vlak
15	náhradní tramvajová doprava
16	autobus regionální – noční linka
17	ostatní
18	trolejbus

Kraje <kr>

Seznam použitých krajů ČR (územních samosprávných celků) v dávce JŘ. Odkazují se na něj jednotlivé zastávky ze sekce „Zastávky <z>“. Kraj je označen kódem dle RZ. Definice kraje je důležitá zejména pro odbavení a výpočet ceny jízdného na mezikrajských linkách (kombinace tarifu PID s jiným tarifem), kde příslušnost zastávky ke kraji vymezuje mj. výchozí tarifní systém (výchozí IDS).

Linka s překryvem tarifů má v atributu „cids“ v elementu <l> uveden kromě PID i druhý IDS2 (např. cids="1 5" ⇒ náležitost linky do IDS [strana 8]). Na takové lince je nutné pro korektní odbavení řešit geografickou hranici krajů, neboť tarif PID může sahát na území jiného kraje (resp. IDS) a tarif IDS2 naopak na území PID. Zde platí, že zastávka s atributem kr="A" a kr="S" v elementu <z> leží na území Prahy nebo Středočeského kraje, kde je výchozím tarifním systémem PID (<ids c="1" z="PID">).

Pokud u zastávky kr≠"A" a kr≠"S", je výchozím tarifním systémem druhý IDS2 uvedený u linky v atributu „cids“ (<ids c="5" z="IDOL">). Vzhledem k tomu, že mezikrajská linka může v tarifu IDS2 dále pokračovat i na území ještě jiného kraje, nedoporučuje se kromě Prahy a Středočeského kraje napevno svázat kraj s IDS.¹

Na kraj se odkazují i vzdálenosti z vnořeného elementu <vk> v sekci „Zastavení <x>“, kde definují náležitost předchozích/následujících zastavení do příslušného kraje.

zkratka	kraj	IDS
A	hlavní město Praha	PID
S	Středočeský	PID

Příklad kraje:

```
<kr z="S" n="Středočeský kraj" />
```

¹ Seznam použitých krajů <kr> v dávce JŘ a definice kraje „kr“ v zastávkách <z> je v XML ROPID uvedena od února 2022. Do té doby bylo nutné náležitost zastávky do příslušného kraje ČR odvozovat od atributu „spz“, jakožto okresu, tedy podmnožiny kraje.

Zastávky <z>

Seznam zastávek použitých v dávce JŘ. Je koncipován na jednotlivé zastávky v rámci jednoho uzlu. Takto jsou postavena veškerá data v SW pro tvorbu jízdních řádů (ASW JŘ), potažmo v celém XML souboru. Je to především z důvodu, že jednotlivé zastávky nabývají odlišných hodnot (jiné tarifní pásmo, jiné souřadnice, přestup na metro, na znamení, aj.) od ostatních zastávek stejného uzlu. Není chybou, pokud se nějaká zastávka v uzlu jmenuje odlišně.

Příklad zastávky:

```
<z u="1141" z="1" kj="1111111" n="Zličín" n2="Zličín" n3="Zličín" n4="Zličín" n5="Zličín" n6="Zličín"
n7="Zličín" n8="Zličín" pop="výstupní" cis="28037" ois="1141" co="554782" no="Praha" spz="AB" kr="A"
ids="1" tp="P,0,B" ids2="7" tp2="F34,F36" sx="-752593.032598925" sy="-1045388.86893399"
lat="50.0542374" lng="14.2904291" sta="V" m="80" bbn="true" xB="true" kidos="301003" st="CZ" />
```

atribut	popis (chování)
u	číslo uzlu
z	číslo zastávky (jedinečné v kombinaci s číslem uzlu nebo číslem CIS)
kj	kalendář platnosti zastávky v rámci dávky JŘ (0 = neaktivní, 1 = aktivní)
n	název zastávky podle ASW JŘ (ostatní názvy n2...n7 slouží pro různé výstupy z ASW JŘ)
n8	název zastávky podle CIS (odpovídá registru CIS, tzn. stejně použitá malá/velká písmena, zkratky a čárky) ²
pop	popis zastávky pro bližší určení konkrétní zastávky
tu	="SvetelnaKrizovatka" příznak, že se jedná o maják (křižovatku SSZ s preferencí MHD)
cis	číslo CIS (dle registru CIS, využití pro vyhlášení zastávek, zasílání do dispečinku MPV, nebo pro spárování se současnými zastávkami v databázi dopravce) ⇒ nahrávky poskytuje organizátor v číslování CIS a OIS
ois	číslo OIS (unikátní číslo pro externí hláše, využívají ho také například kódově řízená tabla)
no	název obce, ve které leží zastávka (např. Beroun)
nco	název části obce, ve které leží zastávka (např. Jarov)
spz	označení okresu, resp. blízké obce, ve které leží zastávka (např. BE)
kr	označení kraje, ve kterém leží zastávka (např. S) ➔ odkazuje na „z“ v sekci „Kraj <kr>“
ids	náležitost zastávky k IDS ➔ odkazuje na „c“ v sekci „Integrovaný dopravní systém <ids>“ (zastávka může náležet do více IDS – v takovém případě jsou další IDS označeny jako „ids2“, „ids3“ atd.)
tp	tarifní pásma zastávky oddělená čárkou (rozdílení pásma 12 vs. dvoupásma 1,2) ⇒ v případě zařazení zastávky do více IDS je pásmo patřící do „ids2“ označeno jako „tp2“, pásmo patřící do „ids3“ jako „tp3“ atd.)
tp="-"	při ids="1" ⇒ explicitní vyjádření, že zastávka je mimo systém PID (všechny zastávky jsou z pohledu ASW JŘ totiž implicitně v ids="1"; význam je tedy stejný, jako by u zastávky tarifní pásmo PID nebylo uvedeno)
sx	souřadnice X zastávky (S-JTSK)
sy	souřadnice Y zastávky (S-JTSK)
lat	souřadnice WGS-84 – šířka
lng	souřadnice WGS-84 – délka
sta	označení stanoviště (číslo, písmeno nebo kombinace – pro JDF, CIS, MPV)
ve	="false" příznak neveřejné zastávky (provozovna, neslouží pro cestující, dočasně zrušená zastávka, aj.)
xA	="true" příznak možnosti přestupu na metro A (neslouží k vyhlášení a zobrazení na LCD)
xB	="true" příznak možnosti přestupu na metro B (neslouží k vyhlášení a zobrazení na LCD)
xC	="true" příznak možnosti přestupu na metro C (neslouží k vyhlášení a zobrazení na LCD)
xD	="true" příznak možnosti přestupu na metro D (neslouží k vyhlášení a zobrazení na LCD)
xVla	="true" příznak možnosti přestupu na vlak linky S (neslouží k vyhlášení a zobrazení na LCD)
xLod	="true" příznak možnosti přestupu na přívaz (neslouží k vyhlášení a zobrazení na LCD)
xLet	="true" příznak možnosti přestupu na leteckou dopravu (neslouží k vyhlášení a zobrazení na LCD)
kidos	kategorie zastávky pro IDOS (301003 = autobusová, 600003 = vlaková)
st	označení státu, ve kterém zastávka leží (např. CZ)

Doporučuje se zakládat záznamy zastávek v databázi pod ID ve formátu Uzel/Zastávka nebo CIS/Zastávka pro garantování unikátnosti záznamu s rozlišením na konkrétní zastávku (sloupek), ke které se pak vztahují konkrétní vlastnosti.

Tarifní pásmo (výjimka pro P)

V položce „tp“ jsou uvedena všechna tarifní pásma náležící k zastávce oddělená čárkou. Nikde jinde se v XML datech informace o tarifním pásmu zastávky nenachází. Zde obsažené hodnoty odpovídají reálnému označení pásma, tzn. nejsou zde použity žádné aliasy (8 pro B, nebo 9 pro P). Je-li nějaké zastávce přiřazeno pásmo P (např. tp="P,0,B"), použije se

² Položka „n8“ je v XML ROPID obsažena od listopadu 2020. Koresponduje s registrem CIS všude kromě zastávek v Praze (spz="AB"), kde je nutné před hodnotou v položce „n8“ uvažovat text „Praha,,“.

toto pásmo pro linky MHD (linky mající tl="A" [strana 8]). Pro ostatní linky, resp. typy linek pásmo P neplatí, použije se tedy u nich ostatní uvedené pásmo/pásma. Je potřeba počítat s tím, že v atributu „tp“ mohou být k jedné zastávce uvedena až 3 tarifní pásma PID (např. tp="P,0,B") a zároveň mohou k téže zastávce náležet i zóny jiného IDS [strana 8]. Čistě v PID se v současnosti používají maximálně 2 tarifní pásma (viz příklad výše: linka MHD = P, ostatní linky = 0,B). Zobrazení tarifních pásem na jednotlivých periferiích definuje dokument [Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID](#) (kapitola 4.5.2).

Zastávky na znamení

Je-li zastávka na znamení, není v elementu „Zastávky <z>“ uvedeno. Tato hodnota (zn="true") se nachází přímo v jednotlivých zastaveních spoje v elementu „Zastavení <x>“ [strana 11]. Je to z důvodu, že existují zastávky, které jsou na znamení jen od 20:00 hod. nebo jen v sobotu a neděli – je tedy nutné tento příznak propisovat přímo do spojů.

Nácestné zastávky (významné zastávky)

Podobně se zde nenacházejí ani nácestné zastávky. Pro každou linku může být významná jiná zastávka, a proto není systémové mít jednu zastávku označenu jako významnou pro všechny linky. Tato hodnota (na="true") se nachází v jednotlivých zastaveních spoje v elementu „Zastavení <x>“ a je vztažena přímo ke spoji.

Majáky (křižovatky s preferencí MHD)

Je-li u zastávky uvedeno tu="SvetelnaKrizovatka", jedná se o bod, který prezentuje maják. V tomto bodě dochází ke komunikaci vozidla s řadičem křižovatky a na základě vyměněných informací a splnění podmínek dojde k preferenci vozidla při průjezdu křižovatkou. Konkrétní majáky na spoji se nacházejí v elementu „Zastavení <x>“, kde mají pro rozpoznání svůj příznak (t="Majak").

Přestupy (hlášení a zobrazení)

Přestupy na návaznou dopravu (metro, vlak, přívoz, aj.) jsou definovány také přímo v zastavení jednotlivých spojů „Zastavení <x>“, kde pružně reagují na denní dobu a typ linkospoje. Jedná-li se o spoj noční linky, automaticky se do jeho seznamu zastavení přestupy negenerují, protože v noci není možný přestup na metro nebo některé vlaky linek S. Podobně se negenerují ani zastávky na znamení do spojů školních linek, neboť pro tyto linky neplatí. Je tedy žádoucí **přestupy čerpat ze zastavení a vztahovat je k jednotlivým spojům** stejně jako zastávky na znamení nebo nácestné zastávky.

V jednom zastavení spoje může docházet k více přestupům. Běžně dochází ke stavům, kdy je v zastávce přestup na metro (např. xA="true") a zároveň přestup na vlak linky S (xVla="true"). Shodně tak může dojít k přestupům na více linek metra v jedné zastávce (např. Florenc = xB="true" xC="true"). Pořadí vyhlášených informací řeší Příloha 2 dokumentu [Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID](#) (strana 6).

Neveřejná zastávka

Běžně bývají jako neveřejné zastávky (ve="false") označeny provozovny. Při některých výlukách však dochází k pouhému vynechání zastávky na lince, kdy se určitá zastávka pouze označí jako neveřejná. Tím se přestane generovat do zastávkových JŘ, vyhledávačů a dalších dat. Pokud bude v zastaveních spoje, který má v hlavičce spoje <s> uvedeno ty="1" (tzn. typ výkonu = linkový), použita zastávka, která má v sekci „Zastávky <z>“ uvedeno ve="false", je potřeba tuto zastávku v dráze spoje prominout.

Obecné požadavky na import

Vzhledem ke struktuře dat a jejich pokaždé jiné datové platnosti jsou uvnitř dávky JŘ pokaždé jiná unikátní ID položek. Z toho důvodu je žádoucí, aby se při každém importu načítal celý obsah XML dat vždy znovu a aktualizovaly se již zavedené položky. Toto je důležité rovněž pro zajištění správnosti dat v každém okamžiku v souvislosti s častými změnami dopravy.

Stěžejní položky k aktualizaci jsou:

- zastávky (obzvlášť nové zastávky)
- tarifní pásma zastávek
- souřadnice zastávek
- texty zastávek pro tabla
- zastávky na znamení
- nácestné zastávky
- přestupy (metro, vlak, přívoz, letecká doprava)
- spoje včetně jednotlivých zastavení
- návazné spoje
- návazné poznámky
- poznámky pro palubní počítač
- oběhy (včetně typů vozů)

Tabla <t>

Seznam textů pro vnější a vnitřní informační panely. Tyto texty jsou definovány pro všechny zastávky v dávce (ID=Uzel/Zastávka nebo CIS/Zastávka) a obsahují texty přizpůsobené šířce jednotlivých panelů včetně piktogramů. Piktogramy jsou zastoupeny tisknutelnými znaky, jejichž seznam je uveden níže, případně graficky v Příloze 2 dokumentu [Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID](#) (strana 9–42). Je nutné rozlišovat podle typu linky [strana 8], zda se jedná o linku MHD nebo příměstskou a podle toho zobrazovat na panelech příslušný text. Pro linky MHD jsou používány jiné texty než pro příměstské linky.

Příklad tabla:

```
<t u="1141" z="1" kj="1111111" ois="1141" cis="28037" nza="Zličín" ri="Zličín" ji="Zličín"
vtm="Zličín =MB=" vtn="Zličín =MB=" btm="Zličín [B]" btn="Zličín [B]" ctm="ZLIČÍN <" ctn="`ZLIČÍN
<" lcdm="Zličín" lcdn="Zličín" hl="přestup na metro B" n="Zličín" nf="Zličín" />
```

atribut	popis (chování)
u	číslo uzlu (koresponduje s „u“ v <z>)
z	číslo zastávky (koresponduje se „z“ v <z>) ⇒ jedinečné v kombinaci s číslem uzlu nebo číslem CIS
kj	kalendář platnosti tabla pro zastávku v rámci dávky JŘ (0 = neaktivní, 1 = aktivní)
ois	číslo OIS (unikátní číslo pro externí hlásiče, využívají ho také například kódově řízená tabla)
cis	číslo CIS (dle registru CIS, využití pro vyhledávání zastávek, zasílání do dispečinku MPV, nebo pro spárování se současnými zastávkami v databázi dopravce) ⇒ nahrávky poskytuje organizátor v číslování CIS a OIS
nza	název zastávky podle ASW JŘ
ri	text zastávky pro palubní počítač (zkrácený na 20 znaků)
ji	text zastávky pro tiskárnu jízdenek a jízdenku (zkrácený na 20 znaků)
vtm	text zastávky pro vnitřní jedno- a dvouřádkové tablo (linka MHD)
vtn	text zastávky pro vnitřní jedno- a dvouřádkové tablo
btm	text zastávky pro boční tablo (linka MHD)
btn	text zastávky pro boční tablo
ctm	text zastávky pro přední tablo (linka MHD)
ctn	text zastávky pro přední tablo
lcdm	text zastávky pro vnitřní LCD panel (linka MHD) ³
lcdn	text zastávky pro vnitřní LCD panel ³
hl	text doplňkového hlášení (využití pro syntézu hlasu)
n	plný název zastávky (rozepsaný bez zkratk)
nf	plný název zastávky zapsaný foneticky (využití pro syntézu hlasu)

Piktogramy

V textech pro tabla jsou použity níže uvedené znaky. Není-li možné některé znaky v back office zapsat přímo, je nutné použít jiný zápis (např. pomocí decimální hodnoty). V XML datech jsou určité znaky nahrazeny, aby nebyly při zpracování souboru brány jako tagy, ale jako prostý textový řetězec. Jedná se o znak " nahrazený ", znak & nahrazený &, znak < nahrazený <, a znak > nahrazený >.

Pro rozdělení dlouhého textu na dva řádky je v textech pro přední tablo použita svislá čára | (svislítko #124), kdy text za ním je nutné naformátovat do druhého řádku (příklad: STARÁ BOLESLAV, ŽEL. STANICE ). Vozidla PID jsou na tento stav připravena a očekávají zobrazení čísla fontu 3 na IBIS, čísla fontu 3 na ETH, čísla fontu 4 na RS485.

znak	dec	popis
!	#33	symbol kola (cyklobus)
"	#34	symbol autobusu
#	#35	výstražný trojúhelník
\$	#36	symbol výluky
%	#37	logo Českých drah
&	#38	symbol přestávka/pause
*	#42	symbol míče (zájezd)
+	#43	symbol divadla (zájezd)
<	#60	piktogram metra
>	#62	invalidní vozík
?	#63	symbol X (náhradní linka)

znak	dec	popis
@	#64	zúžená mezera
[	#91	linka metra (levá část)
\	#92	symbol letadla
]	#93	linka metra (pravá část)
^	#94	symbol dětí (školní autobus)
_	#95	symbol krajiny (zájezd)
`	#96	symbol Praha (název obce)
{	#123	symbol klíče (porucha vozidla)
}	#125	logo PID
~	#126	piktogram linky S (vlak)
Ł	#138	symbol kotvy (přívaz)

³ Na LCD panel ovládaný po IBIS je potřeba zasílat texty pro vnitřní jedno- a dvouřádkové tablo. Takový LCD panel totiž neumí pracovat s příznaky přestupů jako panely na LAN. Toto je řešeno překládáním textových řetězců na piktogram přímo v panelu (např. =MB= → ).

Linky <l>

Seznam linek obsažených v dávce JŘ. Jejich platnost je definována kalendářem jízd „kj“ v rámci dávky JŘ, kde 0 = nejede, 1 = jede. V jedné dávce JŘ se může vyskytovat více linek se stejným číslem „c“. Jedná se o případy, kdy jednu linku provozuje společně více dopravců a existuje na ni více licencí. Každý záznam má ale vždy přiděleno své unikátní licenční číslo „lc“ a přiřazeného příslušného dopravce „d“, který je následně také uveden u spojů <s>.

Příklad linky:

```
<l c="742" d="22" kj="111111" lc="240742" a="X742" aois="X742" tl="Z" n="Čáslav - Zbýšov - Třebětín -  
Ledeč nad Sázavou" kup="1" ids="true" kli="4" cids="1 7" />
```

atribut	popis (chování)
c	číslo linky dle ASW JŘ (s touto hodnotou pracují spoje a oběhy) ⇒ nemusí odpovídat reálnému označení linky, například linka X332: c="2032" lc="290332" aois="X332"
d	číslo dopravce linky ➔ odkazuje na „c“ v sekci „ Dopravci <d> “
kj	kalendář platnosti linky v rámci dávky JŘ (0 = neaktivní, 1 = aktivní)
lc	licenční číslo linky (je doporučeno, aby byly linky v palubním počítači uváděny pod licenčním číslem) ⇒ licenční číslo linky má být rovněž tištěno na vydané jízdenky
a	alias linky (speciální označení linky pro cestující – výstup na jízdní řád, IDOS, CIS, apod.)
aois	alias linky pro OIS (hodnota, která se má v případě vyplnění zobrazovat na informačních panelech)
tl	typ linky (A = městská linka; jiné označení = příměstská linka)
kli	kategorie linky pro IDOS a MPV ➔ odkazuje na „c“ v sekci „ Kategorie linek <k> “
n	název linky (trasa linky)
ids	= "true" linka je zařazena do systému PID (tzn. dopravní systém/oblast PID – koresponduje s cids="1")
noc	= "true" noční linka (na této lince se nevyhlašuje ani nezobrazuje přestup na metro, vlak linky S, přívoz, aj.)
sks	= "true" školní linka (pro tuto linku neplatí zastávky na znamení)
cids	náležitost linky do IDS ⇒ definuje, do kterých IDS je linka zařazena – důležité pro zpracování tarifních pásem ➔ odkazuje na „c“ v sekci „ Integrovaný dopravní systém <ids> “ (čísla IDS jsou oddělená mezerou)

Číslo linky na informačních panelech

V případě, že není uveden alias pro OIS, zobrazuje se na vnějších a vnitřních informačních panelech číslo linky podle atributu „c“, které obvykle koresponduje s posledním trojčíslím licenčního čísla linky „lc“. Je-li alias OIS u linky uveden, zobrazuje se na vnějších a vnitřních informačních panelech hodnota podle „aois“. Stejné chování platí pro označovače jízdenek.

Typ linky

V XML datech je rozlišen typ linky, od něhož se odvíjí další chování. Především se jedná o zacházení s tarifními pásmy zastávek [strana 5] a zobrazování informací na informačních panelech. Pokud je v atributu „tl“ hodnota „A“, jedná se o linku MHD, která musí zobrazovat texty z položek pro MHD [strana 7]. Je-li v tomto atributu jiná hodnota, nejedná se o linku MHD a texty jsou zobrazovány z běžných položek. K typu linky se mohou vztahovat další nastavení v back office. V současnosti bývají vyplněny tyto hodnoty:

hodnota	význam
A	městská
B	městská s obsluhou příměstských oblastí
D	vnitrostátní – dálková
N	mezinárodní – s vyloučenou vnitrostátní dopravou
P	mezinárodní – s povolenou vnitrostátní dopravou
V	vnitrostátní – vnitrokrajská
Z	vnitrostátní – mezikrajská

Náležitost linky do IDS

V sekci „**Zastávky <z>**“ jsou vždy uvedena všechna tarifní pásma všech IDS, která zastávce náleží. V rámci zavádění mezikrajských linek je nutné při zpracování tarifních pásem brát v potaz atribut „cids“ v sekci „**Linka <l>**“, který definuje, do kterých IDS je daná linka zařazena. Lince pak přísluší jen ta tarifní pásma, která náleží do shodně označených IDS. Na příkladu níže to znamená, že při cids="1 5" přísluší lince tarifní pásma z IDS 1 a 5. Pro linku 345 tedy v zastávce Mladá Boleslav, aut.st. platí pásmo 7 a 3101, ale pásmo 136 nikoliv. V zastávce Liberec, aut.nádr. pak platí pouze pásmo 0001 (neboť pro ids="1" je uvedeno tp="-"). Číslo IDS není pevně spjato s atributem („ids2“ vs. „ids3“). Oddělovačem čísel IDS je mezera.

Příklad (uvedeny pouze vybrané atributy):

```
<l c="345" d="21" kj="111111" lc="100345" tl="Z" ids="true" cids="1 5" />  
<z u="2987" z="1" n="Mladá Boleslav, aut.st." ids="1" tp="7" ids2="3" tp2="136" ids3="5" tp3="3101" />  
<z u="31070" z="1" n="Liberec, aut.nádr." ids="1" tp="-" ids2="5" tp2="0001" />
```


Spoje <s>

Seznam spojů obsažených v dávce JŘ. Jedná se o hlavičku spoje, která definuje vlastnosti spoje a jeho zařazení k lince a pořadí. Každý spoj má v rámci dávky JŘ své unikátní ID (s="x"), se kterým následně pracují oběhy, které jsou tvořeny seznamem ID spojů. Samotnou trasu spoje (zastávky, časy, vzdálenosti, majáky) vymezuje až vnořený element <x> popsany dále v dokumentu.

Příklad spoje:

```
<s s="100" id="258407" l="665" p="4" sm="false" dd="3" pr="83" d="21" tv="33" kj="1111100" ty="1"
ch="1" po="3 12" ids="true" vy="true" c="1036">
```

atribut	popis (chování)
s	unikátní ID spoje v rámci dávky JŘ (číslováno 1 až n)
id	ID grafikonu (má využití pro rozpoznání více platností JŘ v dávce JŘ) ⇒ pokud je v datech spoj se stejnou linkou „l“ a číslem spoje ROPID „c“, ale jiným ID grafikonu „id“, jedná se o jinou platnost JŘ dané linky
l	číslo linky ➔ odkazuje na „c“ do sekce „ Linky <l> “
p	číslo pořadí, do kterého je spoj zařazen (nemusí vždy nutně souhlasit s položkou „p“ v „ Oběhy <o> “)
sm	=“false” směr spoje ZPĚT, není-li atribut uveden = směr spoje TAM
pr	číslo provozovny spoje ➔ odkazuje na „c“ do „ Provozovny <p> “ (využití např. pro CIS JŘ nebo back office dopravce, který umí spoje a oběhy přiřadit k provozovně)
tv	číslo typu vozu (slouží dále pro export do MPV, kde se k oběhu přiřazuje typ vozu ➔ odkazuje na „c“ do „ Typy vozů <tv> “ – nutno získat z čísla typu zkratku typu vozu: př. c="33" ⇒ z="SdN")
kj	kalendář jízdy daného spoje v rámci dávky JŘ (0 = nejede, 1 = jede) ⇒ nahrazuje časové kódy
ty	typ výkonu (1 = linkový; 7 = výjezd; 8 = zatažení; 9 = přejezd na lince; 10 = přejezd na jinou linku; 11 = režijní jízda) ⇒ pro data je relevantní ty="1" (ostatní jsou neveřejné, lze je automaticky považovat za služební jízdy)
po	ID poznámek použitých na spoji ⇒ relevantní je však práce s poznámkami přímo v „ Zastavení <x> “
ids	=“true” spoj je zařazen do systému PID (tzn. dopravní systém/oblast PID) ⇒ doporučeno je pracovat s atributem „cids“ v sekci „ Linky <l> “, jenž určuje příslušnost dané linky k IDS
pos	=“true” posilový spoj (jedná se o duplicitu existujícího spoje náležící zároveň do jiného oběhu)
man	=“true” manipulační spoj (není určen pro cestující, koresponduje s ty="7...11")
neve	=“true” neveřejný spoj (je určen pro cestující, ale není zveřejněn ve vyhledávačích a vývěsných JŘ)
vy	=“true” výlukový spoj (spoj nejede po pravidelné trase linky) ⇒ může sloužit jako indikátor, že je linka ve výluce
c	číslo spoje ROPID ⇒ pevné číslo spoje s prefixem (obvykle čtyřmístné, stejné jako v JDF) [více strana 15]
x	seznam všech zastavení spoje (konkrétní body na trase spoje, kde dochází k zastavení = zastávky a majáky) ⇒ detailně popsáno v sekci „ Zastavení <x> “

Linkospoj

Číslo linkospoje ve formátu Linka/Spoj lze sestavit z položek „l“ a „c“, přičemž licenční číslo nutno vyčíst z atributu „lc“ v sekci „**Linka <l>**“.

Návazný spoj (dlouhý spoj)

Jedná se o přímé pokračování vozidla na jiný linkospoj bez nutnosti vystoupení cestujících v zastávce (tato je poslední zastávkou prvního linkospoje a zároveň výchozí zastávkou druhého linkospoje). V zastávce může být pobyt 0 až n minut. V některých SW bývá tento stav označen jako „pokračuje“ nebo „dlouhý spoj“. V XML datech je informace o návazném spoji uvedena v sekci „**Oběhy <o>**“ [strana 16], kde je rovněž detailně popsáno chování. Původní atribut „ns“ v hlavičce spoje se v XML datech nadále již nevyskytuje.

Poznámky na spoji

V hlavičce spoje jsou v atributu „po“ uvedena ID poznámek použitých na daném spoji. Pro požadovanou funkci XML dat je však požadováno číst tyto poznámky přímo v „**Zastavení <x>**“, kde jsou vztaženy ke konkrétnímu zastavení spoje, s nímž je spjat text poznámky. V zastavení spoje se může vyskytovat více poznámek.

Časové kódy (negativní poznámky)

V XML datech nejsou ke spojům explicitně přiřazeny časové kódy a negativní poznámky jede/nejede. Tento status spoje je vyjádřen kalendářem jízdy „kj“ (0 = nejede, 1 = jede) odpovídající jednotlivým dnům platnosti dávky JŘ.

Poznámky <po>

Seznam poznámek použitých v dávce JŘ. V textech a zkratkách poznámek bývají užity uvozovky, lomítka a zpětná lomítka – ve výstupech ASW JŘ formátují texty. Pro zpracování dat lze tyto znaky vypustit. V elementu <po> se nachází informace o výchozí zastávce navazujícího spoje („u2“ a „z2“), vzhledem ke generování XML dat po dopravcích se však tento výchozí Uzel/Zastávka nemusí v datech vždy vyskytovat (v případě, že návazná linka patří jinému dopravci) – doporučeno je tedy **pracovat přímo s textem poznámky**.

Příklad poznámky:

```
<po c="14" t="Vyčkej v zast. &quot;\Dobříš,Nám.\&quot;; příjezdu linky \317\ ze směru \Dlouhá Lhota\
5 minut" zkr1="DH5" zkr2="DH5" zkr3="DH5" ois="true" vjr="true" n="true" tn="m" u="1851" z="4"
u2="1851" z2="2" nl="317" anl="317" cd="300" usm="9644" zsm="2" dd="3" />
```

atribut	popis (chování)
c	ID poznámky v rámci dávky JŘ (číslováno 1 až n)
t	text poznámky
zkr1	zkratka poznámky používané pro zastávkové JŘ
zkr2	zkratka poznámky používané pro CIS JŘ
ois	= "true" poznámka určená k zobrazení na palubním počítači
n	= "true" jedná se o návaznou poznámku
tn	typ návazné poznámky (vyskytuje se pouze, když n="true") ⇒ „m“ = vyčká na příjezd jiného spoje; „M“ = jiný spoj vyčkává na příjezd tohoto spoje
nl	číslo linky navazujícího spoje (číslo linky dle ASW JŘ – nemusí však odpovídat reálnému označení linky, například vlaková linka S7: nl="1307" anl="S7")
anl	alias linky navazujícího spoje (doporučeno pracovat s touto položkou – reflektuje skutečné označení linky)
dd	číslo druhu dopravy navazujícího spoje ➔ odkazuje do „ Druhy dopravy <dd> “ – nutno získat z čísla druhu název druhu, př. c="3" ⇒ n="autobus")
cd	čekací doba v sekundách

Návazná poznámka

Pokud je poznámka označena jako n="true", poté s touto poznámkou pracuje MPV, který při přiblížení vozidla k definované zastávce vyhodnotí nastavené parametry poznámky (tj. polohu vozidla navazujícího spoje, který jede ze zadaného Uzlu/Zastávky v zadaném směru). Řidiče pak v této zastávce systém automaticky informuje o zpoždění navazujícího spoje, resp. o stihnutí návaznosti).

Typ návazné poznámky (vyčká × navazuje)

V XML datech se rozlišují dva typy návazné poznámky v atributu „tn“. Hodnota „m“ koresponduje s legislativně ukotveným „vyčká“ (tj. v zastávce vyčká tento vůz na příjezd jiného spoje). „M“ pak odpovídá stavu „navazuje“ (tj. v zastávce vyčkává jiný vůz na příjezd tohoto spoje). Vždy se v těchto případech jedná o návaznost vůz × vůz.

Poznámka pro palubní počítač

Bez ohledu na to, zda je poznámka návazná nebo ne, může se v poznámce vyskytovat ois="true". V tomto případě je taková poznámka určena pro zobrazení řidiči na palubním počítači. Její příslušnost k zastávce definuje opět až sekce „**Zastavení <x>**“ – poznámka tedy bude zobrazena v příslušném zastavení spoje.

Zastavení <x>

Seznam všech zastavení v rámci jednoho spoje. Definuje trasu spoje (zastávky, majáky, časy, vzdálenosti, příznaky zastávek, TČ zastávky, smyčku, aj.) a odkazuje přímo na Uzel a Zastávku do sekce „Zastávky <z>“. Charakter zastávky (na znamení, nácestná, pouze pro výstup, pouze pro nástup) a přestupy na návaznou dopravu (metro, vlak, přívoz, leteckou dopravu) nutno zapisovat přímo ke spoji.

atribut	popis (chování)
u	číslo uzlu zastavení ➔ odkazuje na „u“ do sekce „Zastávky <z>“
z	číslo zastávky zastavení ➔ odkazuje na „z“ do sekce „Zastávky <z>“
p	čas příjezdu v sekundách od začátku provozního dne
o	čas odjezdu v sekundách od začátku provozního dne
t	= "Majak" příznak, že se jedná o maják (křižovatku se SSZ s preferencí MHD)
ty	typ výkonu (1 = linkový; 7 = výjezd; 8 = zatažení; 9 = přejezd na lince; 10 = přejezd na jinou linku; 11 = režijní jízda) ➔ pro data je relevantní ty="1" (ostatní jsou manipulační, lze je použít automaticky jako služební jízdy); typ výkonu zastavení by měl korespondovat s typem výkonu spoje
ces	= "false" zastavení není určeno pro cestující (vyskytuje se zpravidla na manipulačních spojích, které mají v hlavičce spoje <s> uvedeno ty="7...11" a man="true")
po	ID použité poznámky v místě zastavení ➔ odkazuje na „c“ do sekce „Poznámky <po>“ (čísla ID jsou oddělena mezerou)
zn	= "true" příznak zastávky na znamení
na	= "true" příznak nácestné zastávky (významné zastávky na trase k zobrazení)
vyst	= "true" příznak zastávky pouze pro výstup
nast	= "true" příznak zastávky pouze pro nástup
poj	= "true" příznak přestávky na oddech a jídlo
bp	= "true" příznak bezpečnostní přestávky
s	= "true" příznak střídání řidičů (lze využít pro rozdělení směny na ranní a odpolední část)
s1	= "true" příznak začátku smyčky
s2	= "true" příznak konce smyčky
zsol	= "true" příznak průjezdné konečné zastávky okružní linky (zastávka, která se má na panelech zobrazovat jako cílová, dokud není projeta [strana 14])
icls	index čáry linkového seznamu (odpovídá běžně používanému tarifnímu číslu zastávky = TČ) ➔ unikátní pořadí zastávky na trase linky
xA	= "true" příznak přestupu na metro A (vyhlášení a zobrazení na LCD)
xB	= "true" příznak přestupu na metro B (vyhlášení a zobrazení na LCD)
xC	= "true" příznak přestupu na metro C (vyhlášení a zobrazení na LCD)
xD	= "true" příznak přestupu na metro D (vyhlášení a zobrazení na LCD)
xVla	= "true" příznak přestupu na vlak linky S (vyhlášení a zobrazení na LCD)
xLod	= "true" příznak přestupu na přívoz (vyhlášení a zobrazení na LCD)
xLet	= "true" příznak přestupu na leteckou dopravu (zobrazení na LCD)

Příjezd a odjezd

Časy příjezdů a odjezdů jsou v místech zastavení vyjádřeny sekundami od začátku dne. V provozu se běžně vyskytují spoje, které jedou přes půlnoc nebo vyjíždějí až po půlnoci, ale provozně patří do starého dne (jsou zařazeny do oběhu, který svou jízdu začíná ve starém dni). Taková zastavení jsou řešena tak, že je k nim přičteno 86 400 sekund. Není chybou, pokud je vozidlo (oběh) v provozu až do 5:00 hod. následujícího dne. Spoje nočních linek mají obvykle o= "86400" a vyšší.

Příklad přespůlnočního spoje:

```
<x u="1671" z="1" o="86340" ty="1" icls="23"> (čas 23:59)
  <v />
</x>
<x u="2572" z="2" p="86400" o="86400" ty="1" icls="22"> (čas 0:00)
  <v m="450" />
  <v p="1" m="450" />
</x>
<x u="1957" z="2" p="86460" o="86460" ty="1" zn="true" icls="21"> (čas 0:01)
  <v m="340" />
  <v p="1" m="340" />
</x>
```

Posun času

V zastavení spoje je také zohledněn stav, kdy dochází k posunu času a některá zastavení se vyskytují po jeho posunu. Takové zastavení má pak u příjezdu a odjezdu zvláštní atribut „ppoposunu“ (příjezd po posunu času) a „opoposunu“ (odjezd po posunu času). Posouvá-li se čas o hodinu dopředu, je v attributech uvedena hodnota "1", přičemž uvedený příjezd/odjezd odpovídá reálnému času (tzn. po 1:59 nastane 3:00).

Příklad spoje přes posun času dopředu:

```
<x u="1652" z="2" p="93420" o="93420" ty="1" icls="19"> (čas 1:57)
  <v m="670" />
  <v p="1" m="670" />
</x>
<x u="1651" z="2" p="93480" o="93480" ty="1" icls="18"> (čas 1:58)
  <v m="550" />
  <v p="1" m="550" />
</x>
<x u="2324" z="2" p="93540" o="93540" ty="1" icls="17"> (čas 1:59)
  <v m="1450" />
  <v p="1" m="1450" />
</x>
<x u="1649" z="2" p="97200" o="97200" ppoposunu="1" opoposunu="1" ty="1" icls="16"> (čas 3:00)
  <v m="560" />
  <v p="1" m="560" />
</x>
<x u="1648" z="2" p="97260" o="97260" ppoposunu="1" opoposunu="1" ty="1" icls="15"> (čas 3:01)
  <v m="820" />
  <v p="1" m="820" />
</x>
<x u="2323" z="2" p="97320" o="97320" ppoposunu="1" opoposunu="1" ty="1" icls="14"> (čas 3:02)
  <v m="350" />
  <v p="1" m="350" />
</x>
```

Podobně se chovají zastavení, posouvá-li se čas o hodinu dozadu. V takovém případě je v attributech uvedena hodnota "-1", přičemž uvedený příjezd/odjezd odpovídá reálnému času (tzn. po 2:59 nastane 2:00) a označen je tedy atributem „ppoposunu“ a „opoposunu“ ten příjezd/odjezd, který nastal po změně času. Je důležité posun času rozlišit, aby bylo zřejmé, o kterou druhou hodinu ranní se jedná.

Příklad spoje přes posun času dozadu:

```
<x u="2370" z="1" p="96960" o="96960" ty="1" na="true" icls="24"> (čas 2:56)
  <v m="920" />
  <v p="2" m="920" />
</x>
<x u="2371" z="1" p="97020" o="97020" ty="1" zn="true" icls="25"> (čas 2:57)
  <v m="570" />
  <v p="2" m="570" />
</x>
<x u="2372" z="1" p="97140" o="97140" ty="1" zn="true" icls="26"> (čas 2:59)
  <v m="1540" />
  <v p="3" m="1540" />
</x>
<x u="2373" z="1" p="93660" o="93660" ppoposunu="-1" opoposunu="-1" ty="1" icls="27"> (čas 2:01)
  <v m="490" />
  <v p="3" m="490" />
</x>
<x u="4272" z="1" p="93960" o="93960" ppoposunu="-1" opoposunu="-1" ty="1" icls="28"> (čas 2:06)
  <v m="3710" />
  <v p="3" m="3710" />
</x>
<x u="1745" z="1" p="94020" o="94020" ppoposunu="-1" opoposunu="-1" ty="1" icls="30"> (čas 2:07)
  <v m="650" />
  <v p="4" m="650" />
</x>
```

Maják

V tomto bodě dochází ke komunikaci vozidla s řadičem křižovatky a na základě vyměněných informací a splnění podmínek dojde k preferenci vozidla MHD při průjezdu křižovatkou. V zastavení spoje <x> je maják označen jako `t="Majak"` a není k němu vztažena vzdálenost. V čase příjezdu „p“ a odjezdu „o“ je uveden počet sekund k majáku od posledního zastavení (na příkladu níže jde o 10 sekund). Mezi zastávkami se může vyskytovat i několik majáků za sebou. K majáku se nevztahuje žádný index čáry linkového seznamu „icls“. Pro správnou komunikaci s řadičem křižovatky je nutné doplnit k číslu zastávky „z“ zleva nulu a Uzel/Zastávku následně spojit v jednu hodnotu, čímž vznikne osmičíslí **82930102**, kde jednotlivé části tohoto kódu jsou popsány níže v tabulce.

Příklad majáku:

```
<x u="1000" z="2" o="88500" ty="1" s2="true" xC="true" icls="6">
  <v />
</x>
<x u="8293" z="102" p="88510" o="88510" t="Majak" ty="1">
  <v />
  <v p="0" />
</x>
<x u="803" z="1" p="88620" o="88620" ty="1" zn="true" icls="7">
  <v m="1200" />
  <v p="0" m="1200" />
</x>
```

položka	popis (chování)
8	jedná se o maják (lze ignorovat – pouze interní označení pro potřeby ASW JŘ)
293	číslo křižovatky (001 až 999)
01	číslo majáku (01 až 15)
02	směr jízdy za křižovatkou (01 až 15)

Začátek a konec smyčky

Data XML běžně pracují se smyčkami. Smyčkou je trasa z poslední zastávky jednoho linkospoje k výchozí zastávce druhého linkospoje. Smyčka je neveřejná část spoje, která v datech musí být uvedena pro správné vyčíslení kilometrů. Začátek smyčky je v místě zastavení označen jako `s1="true"` a její konec jako `s2="true"`. Ne vždy se na konci spoje musí nutně nacházet smyčka – může dojít k situaci, kdy v jednom Uzlu/Zastávce spoj končí a ze stejného místa pokračuje jiný spoj – zde pak žádná smyčka není. Pokud se však na spoji u některého zastavení vyskytuje příznak `s1="true"`, pak je toto zastavení poslední zastávkou na spoji a všechna zastavení za ní již nejsou veřejnou součástí spoje. U takového zastavení je relevantní pouze čas příjezdu „p“ a metry „m“; čas odjezdu „o“ se již vztahuje ke smyčce.

Nový spoj může mít v prvním zastavení `s2="true"`, neboť začíná za smyčkou. Na začátku spoje to však nemá žádnou funkci a lze zde tento příznak opomenout.

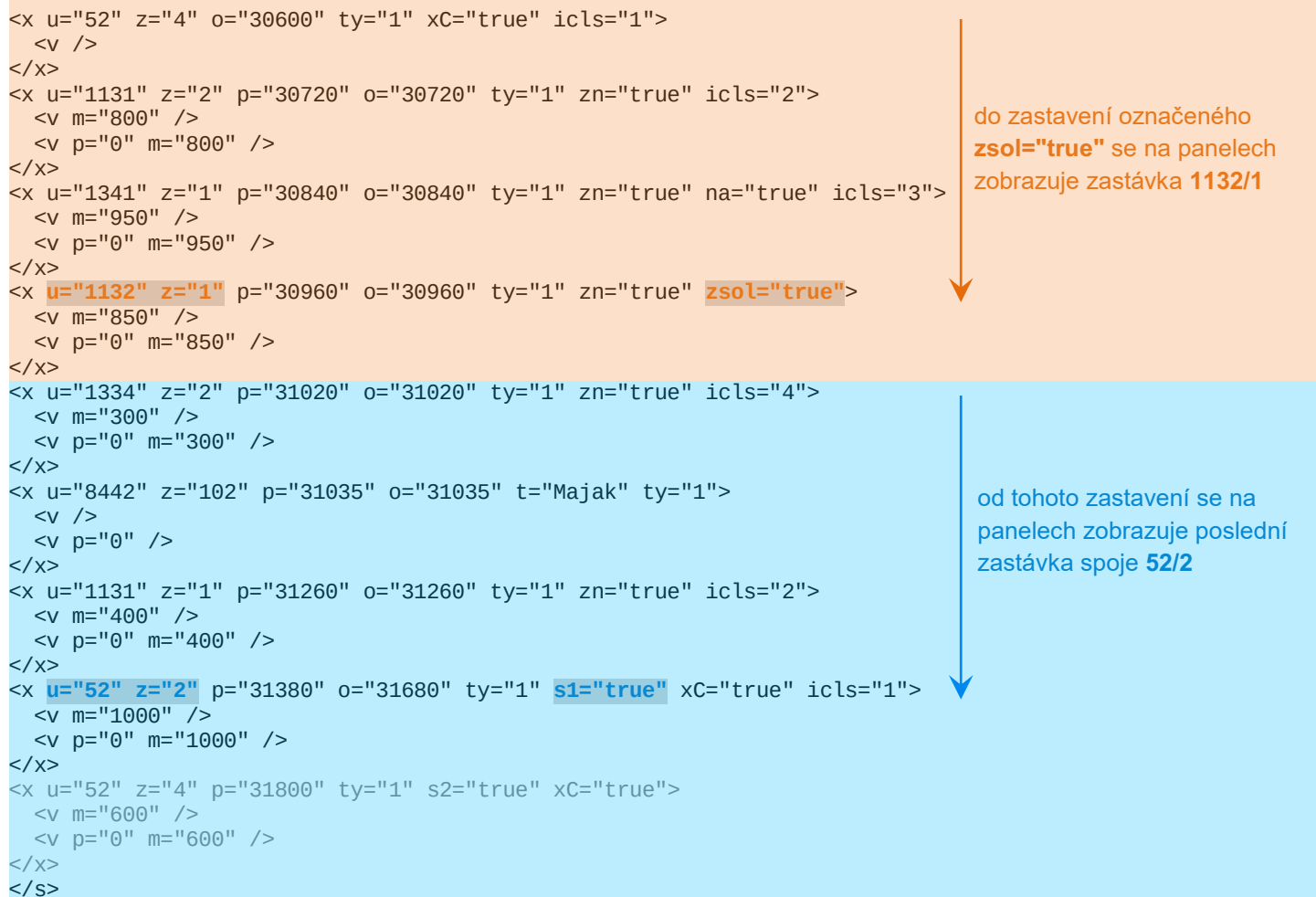
Příklad smyčky:

```
<x u="1334" z="2" p="31020" o="31020" ty="1" zn="true" icls="4">
  <v m="300" />
  <v p="0" m="300" />
</x>
<x u="181" z="1" p="31200" o="31200" ty="1" na="true" icls="3">
  <v m="500" />
  <v p="0" m="500" />
</x>
<x u="1131" z="1" p="31260" o="31260" ty="1" zn="true" icls="2">
  <v m="400" />
  <v p="0" m="400" />
</x>
<x u="52" z="2" p="31380" o="31680" ty="1" s1="true" xC="true" icls="1">
  <v m="1000" />
  <v p="0" m="1000" />
</x>
<x u="52" z="4" p="31800" ty="1" s2="true" xC="true">
  <v m="600" />
  <v p="0" m="600" />
</x>
</s>
```


Změna směru okružní linky

Jedná se o příznak, který se vyskytuje pouze u okružních linek. Okružní linky mají zpravidla stejnou výchozí i konečnou zastávku. Pro cestující musí být ale jedna zastávka na trase označena na panelech jako konečná, aby bylo zřejmé, jakým směrem linka jede. K tomu slouží příznak „zsol“. Vyskytuje-li se u nějaké zastávky `zsol="true"`, musí být tato zastávka zobrazována na panelech až do doby jejího vyhlášení. Při dosažení zastávky označené `zsol="true"` se nevyhlašuje a ani na vnitřních panelech nezobrazuje stav „konečná zastávka“. Poté se již po zbytek jízdy zobrazuje poslední zastávka na spoji.

Příklad změny směru okružní linky:



```

<x u="52" z="4" o="30600" ty="1" xC="true" icls="1">
  <v />
</x>
<x u="1131" z="2" p="30720" o="30720" ty="1" zn="true" icls="2">
  <v m="800" />
  <v p="0" m="800" />
</x>
<x u="1341" z="1" p="30840" o="30840" ty="1" zn="true" na="true" icls="3">
  <v m="950" />
  <v p="0" m="950" />
</x>
<x u="1132" z="1" p="30960" o="30960" ty="1" zn="true" zsol="true">
  <v m="850" />
  <v p="0" m="850" />
</x>
<x u="1334" z="2" p="31020" o="31020" ty="1" zn="true" icls="4">
  <v m="300" />
  <v p="0" m="300" />
</x>
<x u="8442" z="102" p="31035" o="31035" t="Majak" ty="1">
  <v />
  <v p="0" />
</x>
<x u="1131" z="1" p="31260" o="31260" ty="1" zn="true" icls="2">
  <v m="400" />
  <v p="0" m="400" />
</x>
<x u="52" z="2" p="31380" o="31680" ty="1" s1="true" xC="true" icls="1">
  <v m="1000" />
  <v p="0" m="1000" />
</x>
<x u="52" z="4" p="31800" ty="1" s2="true" xC="true">
  <v m="600" />
  <v p="0" m="600" />
</x>
</s>
  
```

do zastavení označeného `zsol="true"` se na panelech zobrazuje zastávka **1132/1**

od tohoto zastavení se na panelech zobrazuje poslední zastávka spoje **52/2**

Vzdálenost <v>

V **Zastavení <x>** se nachází definice vzdálenosti od předchozí zastávky. Součástí vzdálenosti je vždy také rozdělení trasy do jednotlivých tarifních pásem včetně v nich ujetých metrů. V případě, že trasa překračuje hranici krajů, je daná trasa analogicky rozdělena do jednotlivých krajů ve vnořeném elementu `<vk>`. Definice krajů se na rozdíl od tarifních pásem vyskytuje pouze u hraničních tras. Příslušnost předchozích/následujících tras do krajů tedy nutno odvodit od těchto hraničních tras.

Příklad vzdálenosti v zastavení:

```

<x u="2139" z="2" p="26100" o="26100" ty="1" icls="2">
  <v m="38160" />
  <v p="0" m="6700" />
  <v p="5" m="31460" />
  <vk kr="A" m="6700" />
  <vk kr="S" m="31460" />
</x>
  
```

atribut	popis (chování)
m	vzdálenost v metrech od předchozího zastavení v zastávce (majáky se neberou v potaz)
p	tarifní pásmo pro započtení vzdálenosti (atribut „m“ zde vyjadřuje počet ujetých metrů v daném tarifním pásmu ⇒ pro data do palubních počítačů je doporučeno pracovat s prvním atributem „m“ = skutečné metry)
kr	započtení vzdáleností do kraje (atribut „m“ zde vyjadřuje počet ujetých metrů v daném kraji) ⇒ odkazuje na „Z“ v sekci „Kraj <kr>“

Oběhy <o>

Seznam oběhů v dávce JŘ. V oběhu jsou uvedeny všechny spoje, které daný oběh zajišťuje. Jsou zde obsaženy i výjezdy, zatažení a přejezdy označené příslušným typem výkonu (ty="7...11"). Pro data jsou relevantní spoje určené pro cestující (ty="1"), nicméně lze manipulační jízdy využít pro automatické nastavení služební jízdy na panely, či započítání přejezdových kilometrů do směny řidiče. Čísla ID spojů se nemusí vždy vyskytovat ve vzestupném pořadí.

Příklad oběhů:

```
<o l="313" p="51" kj="1111000" sp="157 158 159 160 161 162" tv="31" td="6" />
<o l="313" p="51" kj="0000100" sp="620 621 622 623 624 625" tv="31" td="7" />
```

atribut	popis (chování)
l	linka (označení kmenové linky)
p	pořadí (označení pořadí)
kj	kalendář jízdy daného oběhu v rámci dávky JŘ (0 = nejede, 1 = jede)
sp	ID spojů, které do daného oběhu náleží ➔ odkazuje na „s“ do sekce „ Spoje <s> “ (čísla ID spojů jsou oddělena mezerou)
tv	číslo typu vozu (slouží dále pro export do MPV, kde se k oběhu přiřazuje typ vozu ➔ odkazuje na „c“ do „ Typy vozů <tv> “ – nutno získat z čísla typu zkratku typu vozu, př. c="31" ⇒ z="Sd")
td	typ dne (číselná hodnota dle ASW JŘ, která indikuje pro jaký provozní den je daný oběh určen [viz tabulka níže])

Označení oběhu (turnusu)

K jednoznačné identifikaci oběhu je zapotřebí zpracovat údaj „l“ + „p“ + „kj“. Tím vznikne unikátní označení oběhu. Je běžné, že se v XML datech vyskytuje několik oběhů označených stejnou linkou „l“ a stejným pořadím „p“ a odlišuje je pouze kalendář jízdy (tj. dny, ve kterých daný oběh jede). Na příkladu uvedeném výše lze vidět, že se v dávce JŘ generované pro účely tohoto dokumentu vyskytuje dvakrát oběh 313/51. Tato XML data byla generována na 7 dní s platností od pondělí do neděle. Na kalendáři jízdy „kj“ je zřejmé, že první oběh 313/51 jede od pondělí do čtvrtka, zatímco druhý oběh 313/51 jede pouze v pátek. Toto rozdělení stejně označeného oběhu je zapříčiněno tím, že v pátek jede jiné spoje (patrně z ID spojů).

Označení oběhu si může dopravce v back office změnit podle svých provozních potřeb (označení turnusu pro odbavovací zařízení). Je nicméně nezbytné, aby se hodnota uvedená v atributu „p“ vždy propisovala na panel kurzu vozidla (panel zobrazující pořadí vozu na lince – slouží dispečerům a kontrole k identifikaci oběhu v terénu).

Typ dne

Dopravci, kteří si nepotřebují označovat turnusy dle svých potřeb, a vyhovuje jim označení podle ROPID, mohou využít označení „l“ + „p“ + „td“ (např. **313517**). Jedná se o číselnou hodnotu, která indikuje, v jaký provozní den daný oběh jede. Typ dne se vyskytuje také u čísel spojů ROPID, kde představuje jakýsi prefix čísla spoje (**1001**, **4001**, **7001**, apod.). Nutno však dbát, že se položka „td“ vztahuje jen k provoznímu dni a slouží především jako vodítko pro obsluhu (řidiče). Příslušnost ke kalendářnímu dni určuje vždy výhradně kalendář jízdy „kj“.⁴

hodnota	provozní den	den provozu
1	Pracovní den	1111100
2	Sobota	0000010
3	Neděle	0000001
4	Sobota+Neděle	0000011
5	Celý týden	1111111
6	Pondělí–Čtvrtek	1111000
7	Pátek	0000100
8	Pondělí+Středa	1010000
9	Úterý+Čtvrtek	0101000

Export do MPV

Ať je označení oběhu (turnusu) pro odbavovací zařízení jakékoliv, je nutné, aby pro export do MPV byly zachovány hodnoty „l“ a „p“, které se musí do MPV přenést. Na základě těchto hodnot MPV pracuje, přiřazuje čísla vozidel a provádí vyhodnocení. Při exportu do MPV je potřeba s oběhem přenést také typ vozu „tv“, který je uveden přímo v oběhu <o>. Je zapotřebí z čísla typu vozu získat zkratku typu vozu, př. c="31" ⇒ z="Sd" a tu propsat do MPV k danému oběhu (turnusu).

⁴ Položka typ dne „tp“ u oběhů je v XML ROPID uvedena od června 2021. Obvykle se používá 1 až 9. Nelze však vyloučit vícemístné varianty, které by měly dopad i na čísla spojů ROPID, která by díky tomu mohla být pěti až šestimístná (např. **13001**, nebo **135001**). Taková čísla spojů mohou používat například linky náhradní dopravy za ČD.

Dlouhý spoj <ds>

V **Oběhu <o>** se ve vnořeném elementu <ds> nacházejí definice dlouhých spojů na daném oběhu. Jedná se o ID spojů, které spolu vzájemně tvoří tzv. dlouhý spoj (přímé pokračování vozidla na návazný linkospoj bez nutnosti výstupu cestujících). Nutno uvažovat, že návaznost je vždy mezi dvěma po sobě jdoucími spoji a je nutné ji takto interpretovat. Z ID návazného spoje (tj. toho druhého) je pro další zpracování potřeba z hlavičky spoje <s> vyčíst linku „l“ a číslo spoje „c“. V atributu „sp“ může být uvedeno neomezeně ID spojů a čísla ID spojů se nemusí vždy vyskytovat ve vzestupném pořadí.⁵

Příklady dlouhých spojů na oběhu:

```
<o l="402" p="18" kj="1111100" sp="54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64" tv="49" td="1">
  <ds sp="59 60 61" />
```

```
<o l="402" p="62" kj="0000010" sp="564 565 483 484 485 486 487 566 567 568 569 570" tv="49" td="2">
  <ds sp="565 483 484" />
  <ds sp="485 486" />
```

```
<o l="402" p="62" kj="0000001" sp="564 565 483 484 485 997 998 999" tv="49" td="3">
  <ds sp="565 483 484" />
  <ds sp="485 997" />
  <ds sp="998 999" />
```

Vysvětlení příkladů výše:

- 1) Na prvním příkladu (pracovní den) je na spoj ID 59 návazný spoj ID 60, na spoj ID 60 je pak návazný spoj ID 61. Spoj ID 61 nemá žádný návazný spoj.
- 2) Na druhém příkladu (sobota) je na spoj ID 565 návazný spoj ID 483, na spoj ID 483 je pak návazný spoj ID 484. Spoj ID 484 nemá žádný návazný spoj. Návazný spoj má opět až spoj ID 485, a to spoj ID 486.
- 3) Na třetím příkladu (neděle) je na spoj ID 565 návazný spoj ID 483, na spoj ID 483 je pak návazný spoj ID 484. Spoj ID 484 nemá žádný návazný spoj. Návazný spoj má až spoj ID 485, a to spoj ID 997. Spoj ID 997 nemá žádný návazný spoj. Ten má opět až spoj ID 998, a to spoj ID 999.

atribut	popis (chování)
sp	ID spojů, které vzájemně tvoří dlouhý spoj ➔ odkazuje na „s“ do sekce „ Spoje <s> “ (čísla ID spojů jsou oddělena mezerou)

Chování informačního systému

Na dlouhých spojích je žádané, aby byla na předním panelu uvedena informace o pokračování spoje („a dále jako linka XXX“ ve spodním řádku). Pokud se na oběhu vyskytuje více návazných spojů za sebou, vždy se uvádí informace pouze o následujícím spoji. Rovněž je požadováno při vyhlášení poslední zastávky linkospoje oznámit cestujícím informaci o pokračování spoje. Tyto požadavky konkrétně definuje Příloha 2 dokumentu [Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID](#) (strana 7).

⁵ Vnořený element <ds> je v XML ROPID přítomen od září 2021. Do té doby byla informace o návazném spoji uvedena jako atribut „ns“ v hlavičce spoje <s>. Toto však působilo duplikování spojů, a proto byla definice návazných spojů vymístěna do oběhů.

S M L O U V A

o poskytování služeb k zajištění jednotného plnění veřejných služeb v přepravě cestujících
v systému PID - „**Smlouva o službách**“
kterou uzavřely

evidenční číslo IDSK:

Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace

se sídlem Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8 – Karlín

Spisová značka: Pr 1564 vedená u Městského soudu v Praze

IČO: 05792291 DIČ: CZ05792291

Bankovní spojení: PPF banka, a.s.

Provozní účet: 2022870006/6000

zastoupená JUDr. Zdeňkem Šponarem, ředitelem

(dále jen „**IDSK**“)

na straně jedné

a

Dopravce

se sídlem

Spisová značka:

IČO:

číslo účtu:

DIČ:

konstantní symbol:

variabilní symbol:

specifický symbol:

zastoupená

(dále jen „**Dopravce**“)

na straně druhé

I.

Předmět smlouvy

1. Předmětem smlouvy jsou systémové služby, které poskytuje IDSK ve spolupráci s Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy, příspěvková organizace; se sídlem Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 60437359; DIČ: CZ60437359 (dále jen „**ROPID**“).
2. Hl. m. Praha a Středočeský kraj uzavřely dne 11. 9. 2017 Smlouvu o spolupráci na přípravě a rozvoji společného integrovaného dopravního systému hlavního města Prahy a Středočeského kraje, na jejímž základě je založena dle § 12 zákona o zadávání veřejných

zakázek horizontální spolupráce mezi těmito veřejnými zadavateli za účelem dosahování jejich společných cílů směřujících k zajišťování veřejných potřeb, které mají tito veřejní zadavatelé zajišťovat, v tomto případě v oblasti veřejných služeb v přepravě cestujících za účelem spolupráce a koordinace činností IDSK a ROPID ve věcech přípravy a rozvoje společného integrovaného dopravního systému a s dalším cílem do budoucna – vytvořit také společného organizátora. Hl. m. Praha je příslušným orgánem podle čl. 2 písm. b) nařízení o veřejných službách, § 3 odst. 2 zákona o veřejných službách a § 59 odst. 2 písm. j) zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, oprávněným uzavřít smlouvu o veřejných službách s pravomocí zasahovat do veřejné přepravy cestujících na svém území. Středočeský kraj je příslušným orgánem podle čl. 2 písm. b) nařízení o veřejných službách, § 3 odst. 2 ZVS a § 59 odst. 2 písm. j) zákona č. 129/2000 Sb., krajích, ve znění pozdějších předpisů, oprávněným uzavřít smlouvu o veřejných službách s pravomocí zasahovat do veřejné přepravy cestujících na svém území. V případě linek přesahujících na území dalšího kraje uzavřel Středočeský kraj s dalším krajem mezikrajskou smlouvu, v níž je explicitně vyjádřen souhlas s objednávkou veřejných služeb na území dalšího kraje a další podmínky spolupráce. V této smlouvě mohou být tyto příslušné orgány označeny také: příslušný orgán Hl. m. Praha dále také jako „Objednatel HMP“; příslušný orgán Středočeský kraj dále také „Objednatel SČK“ případně spolu „Objednatelé“).

3. Systémové služby jsou poskytovány IDSK a ROPID ve spolupráci tak, aby vedly k rozvoji společného integrovaného dopravního systému na území Středočeského kraje a Hl. m. Prahy.
4. Systémovými službami smluvní strany rozumí vývoj, tvorbu a zajišťování:
 - trvalých a dočasných změn dopravy linek Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“) pro výše uvedeného dopravce provozujícího autobusovou dopravu linek PID;
 - komplexní přípravy a distribuce výstupů z jízdních řádů v jednotné podobě v rámci systému PID;
 - tvorby podkladů sloužících pro ekonomické i dopravní vyhodnocování provozu PID;
 - příprava smluvních přepravních podmínek a tarifu;
 - informačních materiálů pro cestující veřejnost;
 - koordinace dopravy a podpory dispečerského řízení;
 - vyvěšování zastávkových jízdních řádů a dalších provozních informací týkajících se dopravce na zastávkových zařízeních v majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., na základě objednávky dopravce, případně na dalších objednaných zastávkách dopravce.
5. IDSK a ROPID ve věcech přípravy, rozvoje a fungování společného integrovaného dopravního systému zajišťují společné poskytování uvedených systémových služeb na základě vzájemné dohody s tím, že (a) na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy (pouze za linky, které dopravce provozuje) jsou předmětné služby na území Středočeského kraje zajištěny z 20 % IDSK a z 80 % ROPID, (b) v případě ostatních linek PID vedených jen na území Středočeského kraje (pouze za linky, které dopravce provozuje) jsou služby zajištěny z 80 % IDSK a z 20 % ROPID. Náklady na MOS nejsou předmětem sdílených služeb na území

Středočeského kraje a jsou zahrnuty do činností příslušného organizátora jen na základě územního principu. Služby zajišťované ROPID pro systém PID na území Středočeského kraje vyplývají z činností, které ROPID zajišťuje v současném systému PID a ve vazbě na provázanost veřejných služeb obou krajů.

6. Předmětem této smlouvy je dále závazek dopravce uhradit IDSK cenu za prováděné činnosti. Cena za činnosti zajišťované ROPID je předmětem samostatné smlouvy mezi dopravcem a ROPID. V případě, že by došlo ke spojení obou organizátorů do jednoho subjektu, budou smlouvy o službách, které dopravce uzavřel s ROPID a s IDSK sloučeny do jedné společné „Smlouvy o službách“, s tím, že sjednané povinnosti smluvních stran a výše úhrady za systémové služby budou pouze formálně upraveny, tak aby vyhověly podmínkám společného organizátora.

II.

Povinnosti IDSK

1. IDSK se zavazuje zajistit spolupráci s ROPID v oblasti systémových služeb ve věcech přípravy, rozvoje a fungování společného integrovaného dopravního systému v souladu s touto smlouvou.
2. IDSK je povinna ve spolupráci s ROPID realizované podle pravidel specifikovaných v čl. I odst. 5:
 - a) zajišťovat pro dopravce ke konkrétním linkám PID včasné (nejméně 10 dnů před vlastním termínem změny v případě, že pro realizaci změny není nutné správní řízení o udělení licence, či změnové řízení již platné licence) zpracování trvalých a dočasných změn dopravy včetně zadávacích dokumentů, resp. dopravních opatření k dočasným změnám (itineráře linek odpovídající platným předpisům a vyhláškám). V případě, že pro realizaci změny je nutné zahájit správní řízení na vydání licence nebo řízení na změnu stávající licence, bude zpracování návrhu předloženo dopravci v termínu nejpozději 10 dnů před posledním termínem možného podání návrhu na zahájení správního řízení o udělení resp. vydání rozhodnutí o změně licence, které je příslušným zákonem stanoveno na 45 dnů. Tj. nejzazším termínem, kdy dopravce obdrží zpracovaný návrh na tuto změnu, je celkem 10 plus 45 kalendářních dnů;
 - b) zpracovávat jízdní řády pro linky PID v takových zákonných termínech, které jsou nutné pro zahájení řízení o udělení licence, změně rozhodnutí o udělení licence nebo o odsouhlasení změn jízdních řádů podle zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě ve znění pozdějších předpisů;
 - c) projednávat s dopravcem trvalé i dočasné změny provozu linek PID;
 - d) zajišťovat a garantovat pro dopravce podklady potřebné k zabezpečení provozu (zhotovení vozových, zastávkových jízdních řádů a dat pro odbavovací systém v elektronické podobě), a to včetně předložení jízdních řádů ke schválení do Celostátního informačního systému o jízdních řádech;

- e) předávat průběžně dopravci všechny předpisy, pokyny a směrnice související se zajišťováním provozu linek PID;
- f) zajišťovat do jednoho měsíce po skončení jednotlivých čtvrtletí roku čtvrtletní vyhodnocení a závěrečné vyúčtování z plnění Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast č...../bude doplněno/ -/název oblasti bude doplněno/– území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 /bude doplněno podle svazku/ oddo) a Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast č...../bude doplněno/ -/název oblasti bude doplněno/– území Středočeského kraje) pro období let 2024 až 2034 /bude doplněno podle svazku/ oddo) – dále jen „Smlouvy o veřejných službách PID“. Dopravce obdrží tyto ekonomické podklady v elektronické podobě s minimálně s těmito údaji:
- číslo linky;
 - počet ujetých km na území Středočeského kraje na lince;
 - tržby na linku a na 1 km na území Středočeského kraje na lince;
 - další podklady pro vyhodnocení a vyúčtování veřejných služeb z plnění „Smluv o veřejných službách PID“.
- g) zajišťovat přípravu a tisk informačních materiálů pro cestující veřejnost, knižní jízdní změnové letáky, tarifní informace atd.;
- h) stanovovat a projednat s příslušnými orgány, institucemi a organizacemi objíždě trasy v mimořádných situacích v případech, kdy se akce týká více dopravců nebo má časový rozsah větší než 24 hodin;
- i) zajišťovat či zprostředkovat aktuální informace pro cestující veřejnost prostřednictvím webových stránek, zastávkového informačního systému, středisek dopravních informací
- j) zajišťovat či zprostředkovat aktuální informace o dopravní situaci pro dopravce od ostatních dopravců, obcí a Policie ČR;
- k) řešit operativní změny v úzké spolupráci s dispečinkou příslušných dopravců.
3. IDSK prohlašuje, že na základě Smlouvy Poskytování služeb multikanálového odbavovacího systému (dále jen Smlouva o MOS) má zajištěné odpovídající zázemí nezbytné pro poskytování Služeb dle této smlouvy a že disponuje dostatečnými organizačními a právními možnostmi pro jejich zavedení, udržování a rozvoj. Službami systému MOS se rozumí:
- (a) provoz aplikačního programového vybavení MOS (dále jen „APV MOS“);
 - (b) provoz infrastruktury pro APV MOS a mobilní aplikaci PIDlítačka;
 - (c) provoz mobilní aplikace PIDlítačka pro prodej jízdních dokladů a poskytování dalších služeb cestujícím;

- (d) provoz kontaktních míst pro styk s veřejností;
 - (e) vystavování whitelistů a sběr dat z odbavovacích zařízení;
 - (f) jednotné kontaktní místo pro poskytování služeb Servicedesk;
 - (g) služba tokenizace;
 - (h) koncepční služby a požadavky MOS;
 - (i) provoz testovacího prostředí MOS;
 - (j) rozvojové a konzultační služby MOS;
- (každá z nich dále jen „Dílčí Služba“).
4. IDSK poskytuje Dílčí Služby pouze jako komplexní Služby, s výjimkou Dílčí Služby dle písm. (j) předchozího odstavce smlouvy, která se pro dopravce poskytuje v rozsahu konzultací. Dopravce není oprávněn zadávat závazné rozvojové požadavky, v případě, že tak učiní, není IDSK povinen implementaci takového rozvojového požadavku u OICT zajistit.
5. Každá z Dílčích Služeb má stanovený rozsah, dostupnost a parametry (dále jen „SLA“), které se řídí Smlouvou o MOS a jejími dodatky, uveřejněnou v plném znění v registru smluv pod ID smlouvy 4175928. Dostupnost každé z Dílčích Služeb činí minimálně 99 %.
- smluvně zajistit u Operátora ICT poskytování komplexních služeb souvisejících s Multikanálovým odbavovacím systémem (MOS)
 - provoz aplikačního programového vybavení MOS
 - provoz centrálního datového úložiště MOS
 - provoz mobilní aplikace pro prodej jízdních dokladů a poskytování dalších služeb cestujícím a umožnění jejího využívání;
 - provoz e-shop řešení pro prodej jízdních dokladů a poskytování dalších služeb cestujícím a umožnění jeho využívání;
 - provoz kontaktních míst pro styk s veřejností
6. Dopravce je oprávněn vrátit podklady v případě jejich neúplnosti či nepřesnosti, a to bez zbytečného odkladu po zjištění zmíněných vad, které budou zpracovatelem, tj. IDSK a ROPID odstraněny a přepracovány.
7. Dopravce je oprávněn uplatnit smluvní pokuty, které vzniknou neplněním této smlouvy ze strany IDSK, a které budou vymáhány na dopravci ze strany příslušného dopravního úřadu.

III.

Povinnosti dopravce

1. Dopravce se zavazuje poskytnout aktivní součinnost a nezbytné informace, aby bylo umožněno řádné plnění smlouvy.
2. Dopravce se zavazuje hradit IDSK cenu za prováděné činnosti.

IV.

Cenová ujednání

1. Dopravce se zavazuje IDSK a ROPID zaplatit, v souladu se zákonem č. 526/1990 Sb., o cenách, ve znění pozdějších předpisů, za řádně a prokazatelně provedené služby uvedené v článku II odst. 2 smluvní cenu přepočtenou na km jízdních řádů uskutečněných výkonů na linkách PID na území Středočeského kraje (vnější tarifní pásma) v souhrnné výši 0,48 Kč/km bez DPH. Z této ceny náleží IDSK
 - a) na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy (linky PID zajišťující do pásma 0, B nebo jen některého z nich - pouze za linky, které dopravce provozuje) za výkony na území Středočeského kraje částka 0,10 Kč/km (bez DPH);
 - b) v případě ostatních linek vedených jen na území Středočeského kraje (linky PID vedené jen ve vnějších pásmech PID - pouze za linky, které dopravce provozuje) částka 0,38 Kč/km (bez DPH).
2. Rozdělená úhrada je zaokrouhlena na celé haléře. Zbývající část souhrnné odměny za poskytované systémové služby [tj. v případě písm. a) ve výši 0,38 Kč/km a v případě písm. b) ve výši 0,10 Kč/km] jsou podílem za služby zajišťované ROPID a jsou předmětem samostatné smlouvy uzavřené mezi dopravcem a ROPID.
3. Dopravce se zavazuje IDSK zaplatit za náklady spojené s přístupem dopravce k MOS dle čl. II., odst. 3 až 5. za výkony na linkách PID na území Středočeského kraje (pouze linky, které dopravce provozuje) částku 0,30 Kč/km (bez DPH).
4. IDSK bude dopravci fakturovat služby dle této smlouvy měsíčně. IDSK uvede v příloze faktury rozpis výkonů v km po linkách a měsících v členění
 - (i) výkony na příměstských linkách PID dojíždějících do Prahy - jen výkony na území Středočeského kraje (linky PID zajišťující do pásma 0, B nebo jen některého z nich - pouze za linky, které dopravce provozuje)
 - (ii) výkony na příměstských linkách PID vedených pouze na území Středočeského kraje (linky PID vedené jen ve vnějších pásmech PID - pouze za linky, které dopravce provozuje).

Faktura musí splňovat náležitosti řádného daňového dokladu požadované zákonem č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, avšak výslovně vždy musí obsahovat následující údaje: označení smluvních stran a jejich adresy, IČO, DIČ (je-li přiděleno), označení této Smlouvy, číslo faktury, den vystavení a lhůtu splatnosti faktury,

označení peněžního ústavu a číslo účtu, na který se má platit, fakturovanou částku, razítko a podpis oprávněné osoby. Jako příloha faktury budou uvedeny přeúčtované daňové doklady včetně podílů stanovených touto smlouvou. Lhůta splatnosti je stanovena na 14 kalendářních dnů.

5. Nebude-li faktura obsahovat stanovené náležitosti či přílohy, nebo v ní nebudou správně uvedené údaje dle této smlouvy, je dopravce oprávněn vrátit ji ve lhůtě její splatnosti IDSK. V takovém případě se přeruší běh lhůty splatnosti a nová lhůta splatnosti počne běžet doručením opravené faktury.
6. Platby peněžitých částek se provádí bankovním převodem na účet druhé smluvní strany uvedený ve faktuře. Peněžitá částka se považuje za zaplacenou okamžikem jejího odepsání z účtu odesílatele ve prospěch účtu příjemce.
7. Cena za služby uvedená v odst. 1 - 3 tohoto článku může být upravována zejména v rámci roční míry inflace, popřípadě v souvislosti se zvýšenými systémovými náklady dle pokynů příslušného orgánu - Středočeského kraje.

V.

Závěrečná ujednání

1. Tato smlouva je systémovou smlouvou PID a její platnost je vázána na platnost smlouvy (popř. smluv) o závazku veřejných služeb uzavřených mezi dopravcem a příslušnými orgány - Středočeským krajem, popřípadě hl. m. Prahou. V případě ukončení všech těchto smluv o závazku veřejných služeb bude ke stejnému datu ukončena i tato smlouva bez ohledu na ujednání v odstavci 3.
2. Změny a doplňky této smlouvy lze provést pouze písemnou formou dodatku odsouhlaseného oběma smluvními stranami. Do doby uzavření smlouvy smluvní strany ve vzájemných vztazích jednají tak, jako by byla smlouva uzavřena již ke dni Smluvní strany shodně konstatují, že na smluvní vztah mezi IDSK a dopravcem se budou beze zbytku vztahovat ustanovení této smlouvy ode dne
3. Tato smlouva se uzavírá na dobu neurčitou ode dne podpisu této smlouvy oběma smluvními stranami.
4. Uveřejnění této smlouvy podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), zajistí IDSK. Smlouva bude takto uveřejněna v plném znění.
5. Tato smlouva se vyhotovuje v elektronické podobě, přičemž všechny Smluvní strany obdrží jejich elektronický originál.

Na důkaz svého souhlasu s obsahem této Smlouvy Smluvní strany připojily své elektronické podpisy založené na kvalifikovaném certifikátu dle zákona č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů.

V Praze

za IDSK

V

za dopravce

.....
JUDr. Zdeněk Šponar
ředitel organizace

.....

Smlouva o přepravní kontrole

Číslo smlouvy IDSK:

SMLUVNÍ STRANY

1. Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace

sídlo: Sokolovská 100/94, Karlín, 186 00 Praha 8
IČO: 05792291
Spisová značka: Pr 1564 zapsána u Městského soudu v Praze
zastoupena: JUDr. Zdeňkem Šponarem, ředitelem

(dále jen "IDSK, p.o.")

2. Dopravce:

sídlo:
IČO:
Spisová značka:
zastoupena:

(dále jen "Dopravce")

(dále společně jen "Smluvní strany")

1. ÚČEL SMLOUVY

Tato smlouva se uzavírá na základě Tarifní smlouvy pro rok 2023 uzavřené mezi Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, Integrovanou dopravou Středočeského kraje, příspěvkovou organizací a všemi dopravci zapojenými do systému Pražské integrované dopravy (dále jen „Tarifní smlouva“), za účelem zabezpečení jednotné přepravní kontroly ve veřejné linkové dopravě a na vybraných železničních spojih provozovaných v systému Pražské integrované dopravy (dále jen „PID“) na území vnějších pásem systému PID (tj. pásmo 1-12, případně nově zavedená vyšší vnější pásma) a na přejezdech mezi územím Prahy a Středočeského kraje, a to z nebo do první zastávky veřejné dopravy na území Hlavního města Prahy.

2. PŘEDMĚT SMLOUVY

2.1 Dopravce touto smlouvou a v souladu s Tarifní smlouvou zmocňuje IDSK p.o. k provádění přepravní kontroly na dopravcem provozovaných linkách PID na území definovaném v odstavci č. 1 této smlouvy v plném rozsahu práv dopravce vůči cestujícímu, plynoucích z příslušných právních předpisů, smluvních přepravních podmínek PID a Tarifu PID. IDSK p.o. tímto předmětnou plnou moc přijímá.

2.2 IDSK p.o. bude provádět přepravní kontrolu podle této smlouvy, jakož i případné navazující úkony, svým jménem a na svůj účet. Smluvní strany sjednávají, že jakákoliv

pohledávka vůči kontrolovanému cestujícímu vzniklá nebo zjištěná v souvislosti s přepravní kontrolou prováděnou podle této smlouvy (zejména pohledávka z titulu nezaplaceného jízdného a z titulu přírážky k jízdnému) je pohledávkou IDSK p.o.

2.3 Dopravce je povinen poskytovat IDSK p.o. potřebnou součinnost.

2.4 Příjmy z jízdného a přírážek k jízdnému realizované podle této smlouvy jsou součástí tržeb systému PID a budou vypořádány podle pravidel stanovených v Tarifní smlouvě.

2.5 Za účelem ochrany výnosů systému PID je společnost IDSK p.o. povinna pohledávky vůči cestujícím specifikované v bodě 2.2 vhodným způsobem vymáhat, a to včetně uplatnění takové pohledávky u soudu a následně ve vykonávacím/exekučním řízení; v případě zjevně nedobytných a bagatelních pohledávek je možno od dalšího vymáhání upustit.

2.6 Za výkon přepravní kontroly dle této smlouvy náleží IDSK p.o. odměna dle Tarifní smlouvy. Tato odměna je konečná, nepřekročitelná a zahrnuje též veškeré náklady IDSK p.o. související s realizací této smlouvy. Výše, splatnost a další podrobnosti ohledně odměny jsou stanoveny v Tarifní smlouvě.

3. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

3.1 Tato smlouva se uzavírá na dobu neurčitou s výpovědní dobou v délce 6 měsíců. Smlouva rovněž zaniká dnem, kdy pozbuje platnosti koncesní listina dopravce nebo kdy zaniknou všechny smlouvy dopravce uzavřené se Středočeským krajem, zastoupeným organizací IDSK, p.o. týkající se provozování linek PID (Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících); další možnosti ukončení této smlouvy podle příslušných právních předpisů nejsou tímto dotčeny.

3.2 Nedohodnou-li se smluvní strany jinak, zůstává tato smlouva v platnosti i v případě, kdy bez zbytečného odkladu po zániku Tarifní smlouvy nabude účinnosti nová tarifní smlouva nebo jiné smluvní ujednání srovnatelného významu (dále jen „nová tarifní smlouva“). V takovém případě se jednotlivé odkazy na Tarifní smlouvu, které jsou obsaženy v bodech 1 až 8, budou považovat za odkazy na odpovídající ujednání nové tarifní smlouvy. Postup podle tohoto bodu je možný i opakovaně.

3.3 Tato smlouva bude uzavřena ve třech výtiscích, jeden obdrží dopravce, druhý IDSK, p.o. a třetí výtisk smlouvy bude předán Regionálnímu organizátorovi pražské integrované dopravy, příspěvkové organizaci.

3.4 Tato smlouva nabývá platnosti dnem jejího podpisu Smluvními stranami a účinnosti dnem uveřejnění v registru smluv.

3.5 Uveřejnění této smlouvy podle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů, zajistí IDSK, p.o. Smluvní strany potvrzují, že žádnou část této smlouvy nepovažují za důvěrnou nebo za předmět obchodního tajemství, a souhlasí, že smlouva bude uveřejněna v plném znění po případné úpravě s ohledem na ochranu osobních údajů

3.6 Tato smlouva je vyhotovena v elektronickém originálu a je opatřena kvalifikovanými elektronickými podpisy smluvních stran.

3.7 Případná nicotnost, neplatnost nebo nevymahatelnost některého ujednání této smlouvy nezpůsobuje nicotnost, neplatnost nebo nevymahatelnost ostatních ujednání této

smlouvy. Smluvní strany jsou povinny takové nicotné, neplatné nebo nevymahatelné ujednání nahradit neprodleně ujednáním, jež se nejvíce blíží účelu sledovanému takovým nicotným, neplatným nebo nevymahatelným ujednáním, a to formou písemného dodatku k této smlouvě.

3.8 Tuto smlouvu je možné změnit pouze písemnou formou a po souhlasu Smluvních stran, ve formě číslovaných dodatků k této smlouvě.

3.9 Smluvní strany shodně prohlašují, že si tuto Smlouvu před jejím podpisem přečetly, že byla uzavřena po vzájemném projednání podle jejich pravé a svobodné vůle, určitě, vážně a srozumitelně, bez zneužití tísně, nezkušenosti, rozumové slabosti, rozrušení nebo lehkomyšlnosti druhé strany, na důkaz čehož připojují své elektronické podpisy založené na kvalifikovaném certifikátu dle zákona č. 297/2016 Sb., o službách vytvářejících důvěru pro elektronické transakce, ve znění pozdějších předpisů.

V Praze

V

za IDSK:

za Dopravce:

.....
JUDr. Zdeněk Šponar
ředitel

Dopravce uzavře tuto SMLOUVU O VYUŽÍVÁNÍ DAT V RÁMCI MULTIKANÁLOVÉHO ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU (MOS). Náklady na MOS nevstupují do Nabídkové ceny, ale budou hrazeny dle skutečných nákladů jako součást C_{ORG} postupem dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast č...../bude doplněno/ -/název oblasti bude doplněno/- území hl. m. Prahy) pro období let 2024 až 2034 /bude doplněno podle svazku/ oddo a Smlouvy o poskytování služeb k zajištění jednotného plnění veřejných služeb v přepravě cestujících v systému PID - „Smlouva o službách“. Objednatelé také připouštějí, že i tato smlouva se bude podepisovat elektronicky a nemusí být vyhotovena v listinné podobě. V takovém případě se upraví příslušné ujednání. V Příloze č. 1 ke Smlouvě o využívání dat v rámci Multikanálového odbavovacího systému (MOS) jsou obsaženy údaje, které nejsou obecně přístupné a budou zpřístupněny po podpisu NDA. Zadavatel prohlašuje, že se jedná o shodné údaje, které obsahuje neveřejná část Přílohy č. 2 dokumentace zadávacího řízení. Tyto části zadávací dokumentace budou poskytnuty dodavatelům v souladu s § 96 odst. 2 zákona po uzavření dohody o ochraně důvěrných informací.

SMLOUVA O VYUŽÍVÁNÍ DAT V RÁMCI MULTIKANÁLOVÉHO ODBAVOVACÍHO SYSTÉMU

Smluvní strany:

Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace

se sídlem: Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1

IČO: 60437359

zastoupena:

(dále jen „ROPID“)

a

Integrovaná doprava Středočeského kraje, příspěvková organizace

zapsaná v obchodním rejstříku, vedeném Městským soudem v Praze, oddíl Pr, vložka 1564

se sídlem: se sídlem Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8 - Karlín

IČO: 05792291

zastoupena:

(dále jen „IDSK“)

a

Operátor ICT, a.s.

zapsaná v obchodním rejstříku, vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 19676

se sídlem: Dělnická 213/12, Holešovice, 170 00 Praha 7

IČO: 02795281

zastoupena:

(dále jen „OICT“)

a

dopravce

Zapsána v obchodním rejstříku,

se sídlem

IČO:

zastoupena:

(dále jen „Dopravce“)

(dále společně též jako „**smluvní strany**“ nebo každý jednotlivě jako „**smluvní strana**“)

PREAMBULE

Vzhledem k tomu, že

- A. v rámci společného integrovaného dopravního systému Hlavního města Prahy a Středočeského kraje bude spuštěn nový multikanálový odbavovací systém vytvořený a provozovaný na základě smluv uzavřených mezi společnostmi OICT, organizací ROPID a organizací IDSK;
- B. k řádné funkci tohoto nového multikanálového odbavovacího systému bude nutné, aby jednotliví dopravci zapojení do příslušného integrovaného dopravního systému měli přístup k některým datům zpracovávaným v odbavovacím systému a tato data přesně stanoveným způsobem dále zpracovávali;
- C. s ohledem na bezpečnost odbavovacího systému jako takového, jakož i na ochranu osobních údajů cestujících, je potřeba výslovně upravit právní vztahy mezi jednotlivými subjekty podílejícími se na provozu odbavovacího systému;

uzavírají smluvní strany tuto smlouvu o využívání dat v rámci multikanálového odbavovacího systému.

1. DEFINICE POJMŮ

1.1 Pro účely této smlouvy mají níže uvedené pojmy psané s velkým počátečním písmenem následující význam:

- a) „Doprovci IDS“ znamená souhrnně všechny dopravce, kteří na základě zvláštní smlouvy nebo smluv uzavřených s Hlavním městem Prahou nebo Středočeským krajem poskytují veřejné služby v přepravě cestujících;
- b) „**Identifikátor**“ znamená příslušný nosič jízdního dokladu předvídaný v Tarifu, kterým cestující prokazuje nebo realizuje úhradu jízdného (např. Lítačka, bankovní karta, papírový kupón apod.);
- c) „IDS“ znamená systém integrované veřejné dopravy Hlavního města Prahy a Středočeského kraje;
- d) „MOS“ znamená multikanálový odbavovací systém pro IDS vytvořený a provozovaný podle Smluv o MOS;
- e) „Smlouva o MOS (IDSK)“ znamená smlouvu o poskytování služeb multikanálového odbavovacího systému uzavřenou dne 15. ledna 2018 mezi organizací IDSK jako objednatelem a společnostmi OICT jako poskytovatelem, ID smlouvy v registru smluv: 4175928, ve znění jejích pozdějších dodatků;
- f) „Smlouva o MOS (ROPID)“ znamená smlouvu o poskytování služeb multikanálového odbavovacího systému uzavřenou dne 30. června 2017 mezi organizací ROPID jako objednatelem a společnostmi OICT jako poskytovatelem, ID smlouvy v registru smluv: 2326358, ve znění jejích pozdějších dodatků;
- g) „Smlouvy o MOS“ znamená souhrnně Smlouvu o MOS (IDSK) a Smlouvu o MOS (ROPID) a smlouvy výslovně uvedené v odst. 3.4 této smlouvy;
- h) „**Smlouva o systémových službách**“ znamená smlouvu o poskytování služeb k zajištění jednotného plnění závazku veřejné služby uzavřenou mezi organizací ROPID a Dopravcem, jejímž předmětem je poskytování tzv. systémových služeb, tj. souvisejících a doprovodných služeb nezbytných pro

plnění Smluv o ZVS (např. zpracování a vývěs jízdních řádů, zpracování podkladů pro vyúčtování realizovaných výkonů apod.);

- i) „Smlouva o ZVS“ znamená smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřenou mezi Dopravcem a Hlavním městem Praha nebo Středočeským krajem nebo obcemi Středočeského kraje, na jejímž základě poskytuje Dopravce veřejné služby v přepravě cestujících na území příslušného objednatele, tj. na území hlavního města Prahy nebo Středočeského kraje; má-li Dopravce takových smluv uzavřeno více, rozumí se pojmem „Smlouva o ZVS“ souhrnně všechny tyto smlouvy, nevyplyvá-li z konkrétního ujednání jinak;
- j) „SPP“ znamená aktuálně platné smluvní přepravní podmínky IDS;
- k) „Tarif“ znamená aktuálně platný dokument, který stanoví způsob a postup při uplatňování cen jízdného v hromadné dopravě osob na území hl. m. Prahy a na území Středočeského kraje v rámci IDS;
- l) „Whitelist“ znamená seznam platných elektronických Identifikátorů, na nichž je nahrán platný jízdní doklad.

2. PŘEDMĚT SMLOUVY

2.1 Předmětem této smlouvy je v návaznosti na Smlouvy o MOS a Smlouvu o ZVS podrobněji upravit vztahy mezi organizací ROPID, organizací IDSK, společností OICT a Dopravcem v souvislosti s využíváním MOS a jeho jednotlivých komponent/služeb.

2.2 Touto smlouvou

- a) organizace ROPID a IDSK pověřují Dopravce, aby způsobem uvedeným v této smlouvě zpracovával v rámci plnění svých povinností podle Smlouvy o ZVS osobní a další údaje evidované v MOS;
- b) společnost OICT se zavazuje za níže uvedených podmínek a v souladu se Smlouvami o MOS umožnit Dopravci přístup k příslušným dílčím službám MOS, a to v rozsahu vyplývajícím ze smluv o MOS a smluv uvedených v odst. 3.4;
- c) Dopravce se zavazuje využívat MOS a v něm evidované údaje výlučně v souladu s touto smlouvou a zajišťovat za podmínek stanovených touto smlouvou jejich náležitou ochranu.

3. PRÁVA A POVINNOSTI SMLUVNÍCH STRAN

3.1 Společnost OICT je povinna umožnit Dopravci přístup k MOS a jeho využívání v rozsahu a způsobem uvedeným ve Smlouvách o MOS. Pro vyloučení pochybností smluvní strany uvádějí, že touto smlouvou se společností OICT neukládá žádná nová zvláštní povinnost nad rámec povinností vyplývajících ze Smluv o MOS, ale pouze dochází k upřesnění vzájemných vztahů a vazeb mezi jednotlivými uživateli MOS (společnost OICT, organizace ROPID, organizace IDSK, Dopravce).

3.2 Dopravce je povinen zejména:

- a) zajistit si řádné propojení s MOS a jeho jednotlivými komponenty (dílčími službami); za tímto účelem je Dopravce zejména povinen osadit vozidla používaná pro plnění Smlouvy o ZVS, jakož i další prostory, v nichž Smlouvu o

- ZVS plní (např. dispečink), potřebnými technickými zařízeními včetně příslušného softwaru umožňujícími řádnou oboustrannou komunikaci s aplikací MOS, proškolit dotčené pracovníky k řádnému plnění povinností souvisejících s MOS a úroveň jejich znalostí udržovat a pravidelně ověřovat;
- b) umožnit držitelům funkčních a platných Identifikátorů s platným jízdním dokladem odbavení prostřednictvím MOS;
 - c) zamezit akceptaci Identifikátoru, který není uveden na aktuálním Whitelistu;
 - d) v případech, kdy podle SPP nebo Tarifu dochází ke kontrole jízdního dokladu nebo odbavení cestujícího přímo Dopravcem (např. příměstské autobusové linky), provést ověření Identifikátoru v aktuálním Whitelistu a v případě nesrovnalostí neumožnit cestujícímu přepravu, nebude-li úhrada jízdného zajištěna jinak;
- 3.3 Za účelem naplnění povinností Dopravce podle této smlouvy je společnost OICT povinna poskytovat Dopravci potřebnou součinnost, zejména veškeré informace, návody či postupy potřebné ke správné oboustranné komunikaci Dopravce s MOS.
- 3.4 Technická specifikace MOS a jeho jednotlivých modulů, včetně hardwarových a softwarových požadavků na zajištění interoperability se systémy Dopravců PID a případných dalších uživatelů MOS, je uvedena ve Smlouvách o MOS a dále v níže uvedených smlouvách, s nimiž se Dopravce seznámil před podpisem této smlouvy:
- a) Smlouva o vytvoření SW řešení pro MOS a poskytování souvisejících služeb, uzavřená mezi OICT a společnostmi XT-Card a.s. a GLOBDATA a.s., uveřejněná v registru smluv pod ID smlouvy 3723792.
 - b) Smlouva o poskytování tokenizačních a souvisejících služeb, uzavřená mezi OICT a společností MONET+, a.s., uveřejněná v registru smluv pod ID smlouvy 4115384.
 - c) Smlouva o vytvoření mobilní aplikace a poskytování souvisejících služeb, uzavřená mezi OICT a společností CHAPS, spol. s r.o., uveřejněná v registru smluv pod ID smlouvy 4403644.
- 3.5 Základní technická specifikace je uvedena v příloze č. 1 MOS odbavovací zařízení
- 3.6 Organizace ROPID a organizace IDSK jakožto společní správci osobních údajů evidovaných v MOS tímto udělají Dopravci pokyn ke zpracování osobních údajů evidovaných v MOS, a to v rozsahu a způsobem vyplývajícím z této smlouvy a z příslušné Smlouvy o ZVS. Při tom je Dopravce povinen řídit se Pravidly zpracování osobních údajů, která tvoří přílohu č. 2 této smlouvy.
- 3.7 Dopravce bere na vědomí, že technická specifikace podle čl. 3.4 a 3.5 této smlouvy jako celek je obchodním tajemstvím společnosti OICT a zároveň se jedná o citlivé informace, které nesmí být v zájmu bezpečnosti MOS zveřejněny (dále souhrnně jen „**Důvěrné informace**“). Při nakládání s těmito Důvěrnými informacemi se Dopravce zavazuje dodržovat následující pravidla:
- a) Dopravce využije Důvěrné informace pouze za účelem plnění povinností podle této smlouvy, případně podle Smlouvy o ZVS.
 - b) Dopravce bude zachovávat mlčenlivost; zejména se zdrží jakéhokoliv jednání, kterým by Důvěrné informace byly zveřejněny, šířeny, reprodukovány či

poskytnuty třetí osobě či využity jinak než pro účel, pro který byly Dopravci zpřístupněny.

- c) Dopravce smí Důvěrné informace zpřístupnit třetí osobě pouze v nezbytných případech a pouze za účelem specifikovaným v písm. a), přičemž je vždy povinen takovou třetí osobu zavázat povinností mlčenlivosti. V případě porušení mlčenlivosti takovou třetí osobou odpovídá Dopravce společnosti OICT (případně organizacím ROPID a IDSK) tak, jako by se porušení dopustil sám.
- d) Dopravce bude s Důvěrnými informacemi nakládat tak, aby nedošlo k jejich změně, zničení či ztrátě, případně jinému zneužití.
- e) Veškeré Důvěrné informace zůstávají výhradním vlastnictvím společnosti OICT nebo příslušné třetí osoby a jejich poskytnutí nezakládá Dopravci žádné právo na licenci, ochrannou známku, patent, právo užití nebo šíření autorského díla, ani jakéhokoliv jiné právo duševního nebo průmyslového vlastnictví.
- f) Dopravce je povinen zachovávat mlčenlivost o Důvěrných informacích bez časového omezení. Tato povinnost zůstává zachována i po ukončení této smlouvy z jakéhokoliv důvodu.

4. ODMĚNA A NÁKLADY

- 4.1 Není-li v této smlouvě stanoveno jinak, nenáleží žádné ze smluvních stran za plnění povinností podle této smlouvy žádná odměna či náhrada; veškeré náklady vzniklé v souvislosti s plněním této smlouvy si nese příslušná smluvní strana v plném rozsahu sama.
- 4.2 Ujednáním čl. 4.1 nejsou nijak dotčena příslušná ujednání zvláštních smluv mezi jednotlivými smluvními stranami, zejména pak ujednání o ceně za poskytování služeb podle Smluv o MOS, ujednání o poskytované kompenzaci podle Smlouvy o ZVS a cenová ujednání ve Smlouvě o systémových službách.

5. OCHRANA OSOBNÍCH ÚDAJŮ

- 5.1 Při využívání MOS bude ze strany Dopravce docházet ke zpracování osobních údajů evidovaných v MOS, zejména osobních údajů cestujících a dalších držitelů příslušných Identifikátorů.
- 5.2 Smluvní strany jsou povinny při zpracování osobních údajů postupovat v souladu s Pravidly zpracování osobních údajů, která tvoří přílohu č. 2 této smlouvy.

6. SANKCE

- 6.1 V případě porušení povinnosti podle čl. 3. 7 je Dopravce povinen zaplatit společnosti OICT smluvní pokutu ve výši 100 000 Kč (slovy: sto tisíc korun českých) za každý jednotlivý případ.
- 6.2 V případě porušení povinnosti při ochraně osobních údajů podle čl. 5, resp. podle Pravidel zpracování osobních údajů tvořících přílohu č. 2 této smlouvy, je Dopravce povinen zaplatit organizaci ROPID a organizaci IDSK vždy po 100 000 Kč (slovy: sto tisíc korun českých), a to za každý jednotlivý případ.

- 6.3 Organizace ROPID, organizace IDSK a společnost OICT jsou oprávněny po Dopravci požadovat náhradu škody v plné výši.
- 6.4 Pokud bude organizaci ROPID nebo organizaci IDSK v souvislosti s porušením povinnosti Dopravce spojené s nakládáním s osobními údaji podle čl. 5, resp. podle Pravidel zpracování osobních údajů tvořících přílohu č. 2 této smlouvy, pravomocně uložena povinnost nahradit škodu nebo poskytnout peněžité zadostiučinění, je Dopravce povinen takto vynaložené peněžní prostředky příslušné smluvní straně nahradit ve výši odpovídající míře porušení dané povinnosti ze strany Dopravce.
- 6.5 Veškeré náhrady škody nebo jiné kompenzace ze strany Dopravce podle tohoto článku jsou splatné do 30 dnů od písemné výzvy učiněné oprávněnou smluvní stranou.

7. PLATNOST SMLOUVY

- 7.1 Tato smlouva nabývá účinnosti dne xxx.
- 7.2 Tato smlouva se sjednává se na dobu určitou, která se vymezuje jako doba, po kterou bude platná
- a) alespoň jedna Smlouva o ZVS, jejíž smluvní stranou je Dopravce, a zároveň
 - b) smlouva o MOS (ROPID) v případě, že Dopravce má v daném okamžiku uzavřenu alespoň jednu platnou Smlouvu o ZVS s Hlavním městem Prahou, a zároveň
 - c) smlouva o MOS (IDSK) v případě, že Dopravce má v daném okamžiku uzavřenu alespoň jednu platnou Smlouvu o ZVS se Středočeským krajem.
- 7.3 Tato smlouva zaniká výlučně
- a) uplynutím doby, na kterou byla uzavřena [tj. dnem, kdy přestane platit kterákoliv z podmínek vymezených v čl. 7.2 písm. a), b) nebo c)], nebo
 - b) dohodou smluvních stran.

8. ZÁVĚREČNÁ UJEDNÁNÍ

- 8.1 Tuto smlouvu lze měnit pouze písemně.
- 8.2 Nedílnou součástí této smlouvy jsou též její přílohy:
- a) příloha č. 1 – MOS odbavovací zařízení
 - b) příloha č. 2 – Pravidla zpracování osobních údajů
- 8.3 Smluvní strany výslovně sjednávají, že tato smlouva nepodléhá uveřejnění v registru smluv dle zákona č. 340/2015 Sb., o zvláštních podmínkách účinnosti některých smluv, uveřejňování těchto smluv a o registru smluv (zákon o registru smluv), ve znění pozdějších předpisů, protože naplňuje podmínku pro výjimku stanovenou v §3 odst. 2 písm. i).
- 8.4 Ukáže-li se jakékoli ujednání této smlouvy neplatným nebo nevymahatelným, pak se to nedotýká ostatních částí smlouvy, ledaže kogentní ustanovení právních předpisů stanoví jinak. Smluvní strany se v takovém případě zavazují nahradit takové ujednání platným a vymahatelným, které svým obsahem a právními důsledky je nejbližší tomu neplatnému nebo nevymahatelnému, a to do 30 dnů ode dne, kdy jedna strana předloží druhé straně návrh takového ujednání.

- 8.5 Smluvní strany prohlašují, že si tuto smlouvu přečetly a že s jejím obsahem souhlasí, na důkaz čehož k ní připojují svoje podpisy.

za organizaci ROPID

V Praze

za organizaci IDSK

V Praze

.....

.....

za společnost OICT

V Praze

za Dopravce

V

.....

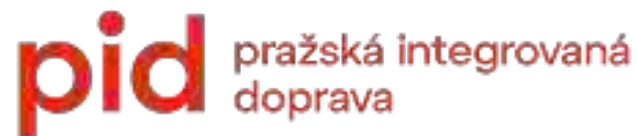
.....

za společnost OICT

V Praze

.....

.....



Příloha č.1 – STANDARDY ODBAVENÍ

MOS – POŽADAVKY NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Verze: 2.3

ropid



idsk

1 Obsah

2	<i>Historie verzí</i>	3
3	<i>Shrnutí dokumentu</i>	4
4	<i>Odbavení pomocí přenosu souborů whitelist</i>	4
4.1	Přímá komunikace odbavovacího zařízení se systémem MOS	4
4.2	Nepřímá (Terminal management server) komunikace odbavovacích zařízení s MOS	6
4.3	Princip komunikace/přístupu k odbavovacím datům pro přímou i nepřímou komunikaci	6
4.4	Online komunikace odbavovacího zařízení s MOS.....	7
5	<i>Odbavovací zařízení – technické vymezení, procesy.....</i>	7
6	<i>Souběžné procesy související s odbavením.....</i>	9
6.1	Komunikace správců odbavovacích zařízení vůči MOS	9
6.2	Tokenizace v odbavovacích zařízeních a práce s identifikátory.....	10
7	<i>Odbavení pomocí mobilní aplikace.....</i>	11
7.1	Technické parametry	11
8	<i>Seznam příloh</i>	12
8.1	Příloha č.1 – Struktura whitelist.....	12
8.2	Příloha č.2 – datová věta cards Exchange	12
8.3	Příloha č.3 – procesy odbavení	12
8.4	Příloha č.4 – technická dokumentace mobilní aplikace PID Lítačka.....	12
8.5	Příloha č.5 – dokumentace SAM modul.....	12

2 Historie verzí

Verze	Datum	Autor	Popis změn
2.3	22.4.2022	Michal Beránek, OICT	Konsolidace původního dokumentu verze 2.2 na základě připomínek ROPID, nové formátování

3 Shrnutí dokumentu

Níže uvedené specifikace jsou stanoveny Operátorem ICT, a.s. (dále OICT) jakožto provozovatelem systému MOS (multikanálový odbavovací systém) a bezpečnostním garantem EOC realizovaným prostřednictvím MOS. Dokument je nedílnou součástí Standardů odbavení, které jsou vydávány organizátory veřejné dopravy ROPID a IDSK, a je závazný pro správce odbavovacích zařízení, nebude-li určeno jinak.

Dokument popisuje aspekty řešení MOS (Multikanálový odbavovací systém) v souvislosti s funkcionalitami odbavení a kontroly cestujících v rámci Hl. města Prahy a Středočeského kraje.

Textace dokumentu má charakter technických specifikací popisující jednotlivé funkční celky, parametry řešení, procesní stavy a bezpečnostní aspekty.

4 Odbavení pomocí přenosu souborů whitelist

Odbavovací systém pro Prahu a Středočeský kraj je založen na on-line databázovém řešení, s distribucí informací nutných pro odbavení cestujících přímo do odbavovacích zařízení dopravců či do terminal management systémů (TMS) správců odbavovacích zařízení. Informace pro odbavení časových jízdenek jsou obsaženy v tzv. whitelitech (WL – seznam jízdních dokladů vázaných k identifikátoru). Níže jsou uvedena možná řešení odbavení při využití kontrol přes WHITELIST. Požadavkem je využití tohoto způsobu odbavení pro regionální a příměstskou autobusovou dopravu, železniční dopravu a revizorské kontroly v celém prostředí PID.

4.1 Přímá komunikace odbavovacího zařízení se systémem MOS

- Komunikační rovina, kdy odbavovací zařízení či revizorská čtečka přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL a další potřebná data k odbavení či kontrole.
- Stahování dat iniciované koncovým zařízením v definované periodě či vynucené uživatelem koncového zařízení mimo standardní periodu.
 - Komunikace probíhá přes šifrovaný protokol, aby nedošlo k odchycení a následně k jejich zneužití
- Formát dat WL a dalších je definován provozovatelem MOS:
 - Formát TLV
 - Bližší popis jak struktury souboru, tak souboru samotného poskytuje dokumentace struktury whitelist ve své aktuální platné verzi. Viz. příloha č.1 tohoto dokumentu.

- Uložení stažených dat z MOS na koncové zařízení musí splňovat následující parametry:
 - o Data jsou uložena na koncovém zařízení v chráněném repository, do něž je přístup zajištěn autentizací v rámci zařízení – zajištění odbavovacích dat MOS proti přímému přístupu uživatele.
 - o Klíč pro šifrování fotografií z WL je v nevolatilní paměti uložen některým z následujících způsobů:
 - v SAM (preferovaná varianta)
 - ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi

Výkonnostní požadavky

- Časové požadavky na odbavení bankovních platebních karet jsou dány pravidly karetních společností a musí být dodrženy
- Aktuální provozní velikost absolutního whitelist pro PID se pohybuje kolem 700 MB. Absolutní whitelist může v průběhu životního cyklu systému nabývat a odbavovací zařízení musí mít kapacitu na příjem a práci s absolutním WL o velikosti až 2 GB. Předpokladem je, že nahrání WL je realizováno při nastavení koncových zařízení.
- Odbavovací zařízení a celý systém odbavení je schopen přehrání nového absolutního WL, a to na vyžádání bez dalších provozních či implementačních vícenákladů. Tato operace bude prováděna primárně vzdáleně bez nutnosti ručního fyzického zásahu.
- Aktualizace WL a dalších dat jsou realizovány ve formě inkrementálních dat, kdy koncové zařízení v pravidelné periodě kontroluje nový inkrement na repository MOS, stahuje jej a automatizovaným procesem změny zpracovává
 - o Kvalifikovaný odhad běžného inkrementu v periodě 15 min je v rozsahu 1 kB – 1 500 kB. Běžná střední hodnota 15 min WL je cca 40 kB.
 - o Základní četnost aktualizace WL je v periodě 15 min
 - o Rozdílové inkrementy po jejich zpracování nejsou odstraněny, ale jsou konsolidovány do tzv. denního uceleného inkrementu. Daný denní inkrement bude uložen v repository MOS a pokud nastane situace, kdy koncové zařízení bude vyžadovat aktualizaci WL při rozsahu aktualizace vyšší než jeden den (24 h) využije tento konsolidovaný inkrement. Konsolidované inkrementy jsou k dispozici hodinové a denní.
 - o WL přírůstky jsou k dispozici až 14 dní zpětně. Pokud má odbavovací zařízení lokální whitelist starší než 14 dní, je zapotřebí stáhnout absolutní whitelist.
 - o Na základě dosavadních zkušeností doporučujeme/vyžadujeme možnost stažení absolutního whitelistu pověřenou osobou na vyžádání – wifi, SIM

4.2 Nepřímá (Terminal management server) komunikace odbavovacích zařízení s MOS

- Komunikační rovina, kdy TM servery přistupují na repository MOS (síťově vystavené úložiště) a z daného repository stahují WL (či další potřebná data k distribuci pro odbavení či kontrolu).
- Stahování dat iniciované TM servery v definované periodě či vynucené uživatelem TM serveru mimo standardní periodu
- Pro přenos dat a uložení platí shodné požadavky jako u přímé komunikace popsané výše.
- Uložení stažených dat z MOS na TM serveru musí splňovat následující parametry:
 - Data jsou uložena na TM serveru takovým způsobem, aby nebylo možné je modifikovat, poškodit, zneužít, zcizit či k nim bez řádného důvodu a autorizace přistupovat.
 - Správce TM serveru zajišťuje dostupnost, důvěrnost a integritu dat MOS u něj uložených. Dbá zejména na oddělení rolí, autorizaci uživatelů a auditování jejich činnosti.
 - Po stažení dat z MOS je provozovatel TM serveru odpovědný za dodaná data.
 - Samotný obsah dat není provozovatel TM serveru oprávněn měnit (strukturu ano).
- Následná distribuce dat a jejich použití je v gesci provozovatele TM serveru (správce odbavovacích zařízení).

4.3 Princip komunikace/přístupu k odbavovacím datům pro přímou i nepřímou komunikaci

Zásadní předpoklady zajišťující funkční proces

- MOS prostředí vystavuje datové soubory s inkrementy dle výše uvedené definice v pravidelných intervalech a zajišťuje neustálou dostupnost těchto dat pro jejich následné stažení
- MOS garantuje ucelenost a správnost poskytovaných dat
- MOS vystavuje data prostřednictvím webové služby ve formě publikovaných souborů umožňujících jejich stažení pro autorizované klienty (TMS, odbavovací zařízení)
- Ověření klientů je oproti MOS autentizačnímu řešení

Princip komunikace

- Klient (TMS, odbavovací zařízení) volá přes své rozhraní prezentační vrstvu MOS. V rámci volání je MOS dotazován, zdali není publikována aktuálnější verze odbavovacích dat, než je verze umístěná v TMS či v odbavovacím zařízení (na pozadí probíhá proces ověření).
 - Pokud data na MOS **nejsou** novější než data v TMS, komunikace je ukončena a záznam o komunikaci je uložen do logu TMS či OZ.

- Pokud data na MOS prezentační vrstvě jsou **novějšího** typu, je zpětně informován TMS či odbavovací zařízení o tomto stavu.
 - Následně TMS či odbavovací zařízení iniciuje požadavek na stažení těchto dat
 - Po stažení dat je navracena informace o úspěšném stažení
- Pokud v rámci komunikace s TMS či odbavovacím zařízením dojde k selhání ověření verze odbavovacích dat či přerušení komunikace nebo chybnému stažení, je následně komunikace opakovaně navazována co nejdříve po obnovení datového připojení.

4.4 Online komunikace odbavovacího zařízení s MOS

- Mobilní datová síť nebo v dopravcem definovaných oblastech pomocí WIFI
- Pro on-line komunikaci je v rámci implementace MOS vydefinováno komunikační API mezi koncovými zařízeními a MOS prostředím
- Přímá on-line komunikace koncových zařízení do MOS je přímým přístupem přes webovou službu MOS do "živého" prostředí k on-line datům.
- Mimo standardního odbavení za pomocí dat uložených offline na WL v zařízení, umožní zařízení vyvolání online dotazu na daný konkrétní identifikátor cestujícího. Webová služba MOS data navrátí ve stejné struktuře jako standardní inkrement WL, ale o velikosti pouze 1 záznamu. Blíže příloha č.1.

5 Odbavovací zařízení – technické vymezení, procesy

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavovacích dat MOS a předpokládaných procesů a bezpečnostních aspektů.

Proces komunikace – v rámci komunikace načítání WL z MOS repository či TMS (Terminal Management System) bude zařízení iniciovat následující procesy:

- Vyvolání spojení na MOS ve formě autentizovaného spojení přes definovaný komunikační port na TCP-IP úrovni bude zabezpečeno šifrováním na úrovni HTTPS a autorizováno pomocí přihlašovacích údajů případně certifikátu. Spojení je možné zabezpečit i pomocí VPN.
 - Princip komunikace s TMS je v gesci Dopravce/Provozovatele koncového zařízení
- Vyvolání kontroly aktualizace – kontrola verze WL oproti aktualizaci na zdrojovém místě (MOS/TMS)
- Pokud je aktualizace nalezena je v rámci zabezpečené komunikace (MOS) zajištěn přenos dané aktualizace do úložiště koncového zařízení

- o Je požadavkem MOS jako poskytovatele odbavovacích dat, aby úložiště na koncovém zařízení splňovalo následující parametry
 - Úložiště neumožňuje přístup jakémukoliv uživateli přihlášenému do odbavovacího zařízení
 - Přístup je zajištěn pouze přes aplikační úroveň lokálním servisním účtem, pod kterým běží aplikační rozhraní.
 - Jakýkoliv přístup do úložiště (mimo operace odbavení) je plně logován.

Proces uložení a zpracování

Výše uvedený komunikační proces zajistil dodání datové aktualizace do cílového úložiště koncového zařízení.

Následuje proces, který zajistí data pro zpracování:

- Aktualizace (inkrement) – je aplikačně načtena na straně koncového zařízení.
- Následně je inkrement zpracován do WL (proběhne aktualizace záznamů v WL, jež jsou součástí inkrementu)
- Pokud je proces zpracování úspěšný je povýšena verze WL. Číslo verze aktuálního WL je obsluze snadno zobrazitelné v menu zařízení včetně času a data stažení.
- Jestli je zpracování neúspěšné jsou rozběhnuty opravné mechanismy. Pokus o stažení a načtení inkrementů opakovaně.
- Aktualizace a zpracování inkrementu nesmí zásadním způsobem ovlivňovat chod koncového zařízení (zpomalení apod.) Akceptovatelné zpomalení standardní odbavovací funkcionality je v řádu 50 % oproti standardnímu času trvání těchto funkcionalit. V případě právě probíhajícího zpracování inkrementu, je nutné, aby zařízení disponovalo možností upozornění na tuto skutečnost nebo aby obsluha mohla informaci o stavu zpracování jednoduše dohledat v rámci administrace zařízení.

Zabezpečení dat a procesu

Jak bylo výše uvedeno, je komunikace mezi koncovým zařízením a zdrojovými systémy MOS/TMS zajištěna. Taktéž je potřebné zajištění dat na cílovém úložišti v požadovaném rozsahu. V neposlední řadě je nutné zajistit informovanost o stavech v úložišti a na komunikační úrovni formou logování/auditování dění.

Zde jsou uvedeny požadované aspekty takového zabezpečení:

- **Komunikace zajištěna** připojením point to point (koncové zařízení „to“ zdrojový systém)
 - o Zabezpečení pro takové spojení na úrovni ověření přístupu
 - o Komunikace zapouzdřena pro zajištění nečitelnosti komunikace a dat při útoku zvenčí
 - o Logované stavy propojení
- **Úložiště**
 - o Úložiště zajištěné proti uživatelskému a datovému vstupu (načtení/manipulace/stažení)

- o Přístup pouze přes definované aplikační rozhraní vytvořené ve spolupráci s provozovatelem MOS
- o Přístup/ověření přes lokální účet navázaný na servisní službu aplikace
- **Logování/auditování**
 - o Zajištění logování všech stavů spojených s řešením odbavení při využití úložiště a procesů MOS
 - o Auditování přístupu na úložiště
- **Synchronizace času**
 - o Odbavovací zařízení synchronizují a udržují přesný čas dle GNSS.

6 Souběžné procesy související s odbavením

6.1 Komunikace správců odbavovacích zařízení vůči MOS

- Provozovatel řešení MOS předpokládá, že v rámci běžné komunikace MOS vůči okolnímu prostředí bude v komunikační rovině probíhat i výměna dat mezi Správcí odbavovacích zařízení (ve většině případů se bude jednat o Dopravce) a MOS ve smyslu dodávky informací o stavech a dění v prostředí v rámci odbavení a kontroly. MOS předpokládá následující stavy komunikace Správce -> MOS.
 - o Správce odbavovacích zařízení/Dopravce poskytuje provozovateli MOS komplexní a aktualizovaný seznam odbavovacích zařízení/vozidel a revizorských zařízení. Tento seznam aktualizuje a dává na vědomí neprodleně po zařazení či vyřazení odbavovacího zařízení.
 - o Poskytovaná data dopravcem jsou informativního charakteru a zahrnují následující statistické a provozní informace:
 - Stav aktuálnosti WL a ostatních MOS dat
 - 1x za den informace o odbavení identifikátory, ke kterým je vázán jízdní doklad
 - Selhání, nestandardní stavy, a další provozní informace ovlivňují poskytované služby MOS
 - Informace bezpečnostního charakteru spojené s přístupem k MOS poskytovaným službám
- Výše uvedené požadavky na datové toky mají následující význam
 - o Analytické informace spojené s provozem, užíváním WL a ostatních MOS dat
 - o Statistické vyhodnocení odbavení či kontroly
 - o Dohled stavů s dopadem na provoz MOS funkcionalit
 - o Bezpečnostní analytika

- Předávané informace musí respektovat zajištění bezpečného předání dat mezi Správcem a MOS provozovatelem.
 - o Data jsou předávána ve formě definované datové věty Cards Exchange. Její popis je součástí přílohy č.2.

6.2 Tokenizace v odbavovacích zařízeních a práce s identifikátory

BPK jsou na koncových odbavovacích zařízeních tokenizována už v PCI-DSS certifikované části zařízení, ostatní identifikátory MOS mohou být tokenizovány tamtéž, nicméně je přípustné tuto funkcionalitu řešit i v mimo PCI-DSS certifikovanou část. Minimálně musí být odbavovacími zařízeními podporovány všechny v současnosti vydávané BPK od VISA a Mastercard.

Odbavovací zařízení musí podporovat čtení a práci minimálně s následujícími typy karet:

- Mifare DesFire EV1 a vyšší verze kromě verze EV2 (všechny dostupné velikosti)

Dále musí plně implementovat ISO/IEC 14443 tak aby v budoucnu byla možná podpora i dalších typů nosičů.

- Pokud je i tokenizace ostatních partnerských karet prováděna v PCI-DSS certifikované části postačí z bezpečnostního hlediska pouze dodržování PCI-DSS.
- Pokud je tokenizace prováděna mimo PCI-DSS část jsou požadavky na uložení klíčů v nevolatilní paměti následující:
 - o v SAM
 - o ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - o v interním nebo externím HW modulu s bezpečnostními funkcemi

V koncových odbavovacích zařízeních je doporučeno pracovat s oběma platnými tokeny ke každému nosiči z důvodu bezešvého přechodu celého systému v době expirace jednoho z klíčů/algoritmů na nový, byť v případě, že správce TMS je schopen veškerá svá zařízení dálkovým přenosem v řádu hodin převést na nové tokenizační algoritmy a klíče, lze zajistit funkčnost odbavení i pouze s jedním platným tokenem.

Odbavovací zařízení budou podporovat ověření pravosti a jedinečnosti vybraných identifikátorů/karet prostřednictvím otevření zabezpečeného úložiště (nebo jeho části) za pomoci čtecích klíčů uložených na SAM. Zároveň umožní i možnou budoucí implementaci ověření ostatních partnerských karet v režimu challenge-response.

Správce TMS obdrží stanoveným klíčovacím ceremoniálem od provozovatele systému MOS nové klíče a algoritmy pro tokenizaci dle schématu životnosti párů algoritmus/klíč MOS. Výchozí hodnota je obnova páru algoritmus/klíč každé 3 roky, nestanovili provozovatel systému jinak.

Bližší práci s identifikátory a celkové procesy odbavení popisuje dokument v příloze č.3 ve své aktuální verzi.

7 Odbavení pomocí mobilní aplikace

Popis požadavků na koncové zařízení z pohledu zpracování odbavení cestujících využívající mobilní aplikaci pro nákup jednotlivých jízdenek.

Mobilní aplikace podporuje několik variant kontroly jednotlivých jízdných dokladů podle typu:

1. Strojové načtení 2D kódu
2. NFC
3. Vizuální kontrola pomocí porovnání RVI prvku (nepovinné)

Odbavovací zařízení musí zajistit kompatibilitu odbavení přes NFC i v momentě kdy v telefonu, který je využíván jako identifikátor či nese jednorázovou jízdenku, je aktivní emulovaná platební karta, tedy telefon vysílá obě tyto věci zároveň. Odbavovací zařízení musí správně vyhodnotit, zda je v režimu platby a případně využít emulovanou kartu v mobilním telefonu pro platbu za jízdenku, či je v režimu odbavení identifikátoru nebo jízdenky, a tedy korektně načíst NFC vysílání mobilní aplikace.

7.1 Technické parametry

Bližší informace o způsobu kontroly mobilní aplikace popisuje technická dokumentace v příloze č.4

8 Seznam příloh

8.1 Příloha č.1 – Struktura whitelist

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

8.2 Příloha č.2 – datová věta cards Exchange

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

8.3 Příloha č.3 – procesy odbavení

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

8.4 Příloha č.4 – technická dokumentace mobilní aplikace PID Lítačka

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

8.5 Příloha č.5 – dokumentace SAM modul

Poskytnutí pouze na základě uzavření NDA.

PRAVIDLA ZPRACOVÁNÍ OSOBNÍCH ÚDAJŮ

1 ÚVODNÍ USTANOVENÍ

- 1.1 Pro účely těchto Pravidel zpracování osobních údajů (dále jen „Pravidla“) se
 - 1.1.1 Smlouvou rozumí smlouva o využívání dat v rámci multikanálového odbavovacího systému, jíž jsou tato Pravidla přílohou;
 - 1.1.2 **Společnými správci** rozumí organizace ROPID a organizace IDSK;
 - 1.1.3 **Správce** ROPID rozumí organizace ROPID;
 - 1.1.4 **Správce** IDSK rozumí organizace IDSK;
 - 1.1.5 Zpracovatelem-OICT rozumí společnost OICT;
 - 1.1.6 Zpracovatelem-Dopravcem rozumí Dopravce;
 - 1.1.7 **obecným nařízením** rozumí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů).
- 1.2 Není-li v těchto Pravidlech uvedeno jinak, mají další zde použité výrazy psané s počátečním velkým písmenem (např. Dopravce, Smlouvy o MOS, Whitelist atd.) stejný význam jako ve Smlouvě.
- 1.3 Tato Pravidla jsou nedílnou součástí Smlouvy.

2 ÚČEL A PŘEDMĚT PRAVIDEL

- 2.1 Účelem těchto Pravidel je splnění požadavků kladených na správce a zpracovatele osobních údajů ustanovením čl. 28 obecného nařízení v případě zpracování osobních údajů zpracovatelem.
- 2.2 Předmětem těchto Pravidel je úprava práv a povinností výše uvedených Společných správců (jakožto správců ve smyslu obecného nařízení) a Zpracovatele-Dopravce (jakožto zpracovatele ve smyslu obecného nařízení) při zpracování osobních údajů v rámci plnění Smlouvy, jakož i úprava některých vzájemných práv a povinností mezi Správce-IDSK a Zpracovatelem-Dopravcem.
- 2.3 Jednotlivými ustanoveními těchto Pravidel nejsou nijak dotčena další zvláštní ujednání mezi smluvními stranami týkající se ochrany osobních údajů, zejména pak čl. 12 Smluv o MOS.

3 SPECIFIKACE ZPRACOVÁVANÝCH OSOBNÍCH ÚDAJŮ

- 3.1 Předmětem zpracování budou osobní údaje evidované v MOS a týkající se následujících fyzických osob:
 - cestující, kteří využívají IDS, a další držitelé Identifikátorů pro použití v IDS (dále souhrnně jen „**Subjekty údajů**“ nebo každý jednotlivě „**Subjekt údajů**“).

- 3.2 Předmětem zpracování budou následující kategorie osobních údajů Subjektů údajů:
- osobní jméno (případně další jména), příjmení, datum narození, podobizna (fotografie obličeje), identifikační číslo Identifikátoru, údaje o jízdních dokladech spojených s Identifikátorem (doba platnosti, pásmový rozsah), email, token identifikátoru (dále souhrnně jen „**Osobní údaje**“ nebo každý jednotlivě „**Osobní údaj**“).
- 3.3 Předmětem zpracování podle Smlouvy nebudou zvláštní kategorie osobních údajů ve smyslu čl. 9 obecného nařízení. Pro vyloučení pochybností smluvní strany souhlasně prohlašují, že kvalita a způsob technického provedení podobizny (fotografie obličeje) Subjektu údajů dle čl. 3.2, ve spojení s technickým vybavením používaným smluvními stranami, nebudou umožňovat zpracování takové podobizny způsobem zakládajícím zpracování zvláštních kategorií osobních údajů ve smyslu bodu 51 odůvodnění obecného nařízení.
- 3.4 Účelem zpracování Osobních údajů Zpracovatelem-Dopravcem je plnění jeho právních povinností vyplývajících ze Smlouvy a z příslušné Smlouvy o ZVS.
- 3.5 Osobní údaje budou zpracovávány způsobem vyplývajícím ze Smlouvy a z příslušné Smlouvy o ZVS.
- 3.6 Osobní údaje mohou být zpracovávány pouze po dobu platnosti Smlouvy.

4 PRÁVA A POVINNOSTI SPOLEČNÝCH SPRÁVCŮ

- 4.1 Společní správci prohlašují, že veškeré osobní údaje, které předají Zpracovateli-Dopravci ke zpracování, byly získány v souladu s právními předpisy a že Společní správci disponují řádným právním titulem k jejich zpracování v rozsahu a způsobem, které požadují po Zpracovateli-Dopravci.
- 4.2 Společní správci jsou ve vztahu k Osobním údajům, Subjektům údajů a Zpracovateli-Dopravci povinni postupovat v souladu s příslušnými právními předpisy a plnit všechny jim uložené právní povinnosti.
- 4.3 Společní správci se zavazují, že budou Zpracovateli-Dopravci předávat Osobní údaje pouze v nezbytném rozsahu, který je nutný ke splnění povinností Zpracovatele-Dopravce vyplývajících ze Smlouvy.
- 4.4 Společní správci jsou povinni poskytovat Zpracovateli-Dopravci součinnost nezbytnou pro dodržování těchto Pravidel. Společní správci jsou takto zejména povinni v případě, že pro plnění povinností Zpracovatele-Dopravce dle těchto Pravidel budou nutné jakékoli písemné podklady od Správce ROPID nebo Správce IDSK, a to včetně vystavení plné moci či jiného pověření či oprávnění pro Zpracovatele-Dopravce, poskytnout tyto dokumenty Zpracovateli-Dopravci bez zbytečného odkladu.

5 PRÁVA A POVINNOSTI ZPRACOVATELE-DOPRAVCE

- 5.1 Zpracovatel-Dopravce je ve vztahu k Osobním údajům, Subjektům údajů a Společným správcům povinen postupovat v souladu s příslušnými právními předpisy a plnit všechny jemu uložené právní povinnosti.

Pokyny Společných správců

- 5.2 Zpracovatel-Dopravce smí zpracovávat Osobní údaje pouze na základě doložených pokynů Společných správců.

- 5.3 Uzavřením Smlouvy dávají Společní správci Zpracovateli-Dopravci výslovný pokyn ke zpracování Osobních údajů za účelem plnění Smlouvy nebo příslušné Smlouvy o ZVS, a to všemi způsoby specifikovanými v těchto smlouvách nebo z nich vyplývajících a po celou dobu jejich platnosti a účinnosti; jakákoliv změna tohoto pokynu musí být Zpracovateli-Dopravci předložena v písemné formě.
- 5.4 V případě, že by právo Evropské unie nebo České republiky ukládalo Zpracovateli-Dopravci povinnost předat kterýchkoli z Osobních údajů do třetí země nebo mezinárodní organizaci, informuje Zpracovatel-Dopravce Společné správce o tomto právním požadavku před zpracováním, ledaže by příslušné právní předpisy toto informování zakazovaly z důležitých důvodů veřejného zájmu.

Mlčenlivost

- 5.5 Zpracovatel-Dopravce je povinen zajistit, aby se osoby, které použije ke zpracovávání Osobních údajů, zavázaly k mlčenlivosti nebo aby se na ně vztahovala zákonná povinnost mlčenlivosti.

Zabezpečení zpracování

- 5.6 Zpracovatel-Dopravce je povinen přijmout opatření požadovaná podle čl. 32 obecného nařízení.
- 5.7 Zpracovatel-Dopravce prohlašuje, že na svých pracovištích, na kterých bude docházet ke zpracování Osobních údajů, zavedl odpovídající technická a organizační opatření k zajištění bezpečnosti svěřených Osobních údajů, díky nimž je především zajištěno, aby Osobní údaje nebyly standardně bez zásahu člověka zpřístupněny neomezenému počtu fyzických nebo právnických osob, a aby zároveň byla eliminována možnost zničení či ztráty Osobních údajů, jejich neoprávněných přenosů, jiného neoprávněného zpracování či zneužití.
- 5.8 Technická a organizační opatření podle čl. 5.7 spočívají zejména ve fyzickém zabezpečení objektu (resp. vozidla), v němž se nacházejí pracoviště Zpracovatele-Dopravce, v odpovídajícím proškolení zaměstnanců a dalších osob, které se na zpracování Osobních údajů podílejí, a v implementaci odpovídajících opatření k zajištění kybernetické bezpečnosti používané výpočetní techniky.
- 5.9 Zpracovatel-Dopravce není oprávněn předávat Osobní údaje mezinárodní organizaci ani do třetích zemí.

Zapojení dalšího zpracovatele

- 5.10 Zpracovatel-Dopravce je oprávněn do zpracování Osobních údajů zapojit dalšího zpracovatele pouze na základě předchozího konkrétního nebo obecného písemného povolení Společných správců. Společní správci jsou oprávněni toto povolení kdykoliv odvolat; v takovém případě je Zpracovatel-Dopravce povinen neprodleně ukončit zpracování Osobních údajů dalším zpracovatelem, ve vztahu k němuž bylo povolení odvoláno.
- 5.11 Zpracovatel-Dopravce je povinen Společné správce předem informovat o veškerých zamýšlených změnách týkajících se přijetí dalších zpracovatelů nebo jejich nahrazení.
- 5.12 Pokud Zpracovatel-Dopravce zapojí do zpracování Osobních údajů dalšího zpracovatele, musí zajistit, aby tomuto dalšímu zpracovateli byly uloženy stejné povinnosti na ochranu údajů, jaké jsou uvedeny v těchto Pravidlech, a to zejména poskytnutí dostatečných záruk, pokud jde o zavedení vhodných technických a organizačních opatření tak, aby zpracování splňovalo požadavky obecného nařízení.

- 5.13 Neplní-li další zpracovatel své povinnosti v oblasti ochrany údajů, odpovídá Společným správcům za plnění povinností dotčeného dalšího zpracovatele i nadále plně Zpracovatel-Dopravce.
- 5.14 Pro vyloučení pochybností se uvádí, že Zpracovatel-Dopravce je ve vztahu k Osobním údajům (při dodržení podmínek zpracování podle Smlouvy) v pozici samostatného zpracovatele souběžně se Zpracovatelem-OICT (nejedná se tedy o „dalšího zpracovatele“ ve smyslu obecného nařízení).

Poskytování součinnosti

- 5.15 Zpracovatel-Dopravce je povinen poskytovat Společným správcům vhodným způsobem součinnost při plnění jejich povinností reagovat na žádosti o výkon práv subjektu údajů stanovených v čl. 12 až 23 obecného nařízení.
- 5.16 Součinnost Zpracovatele-Dopravce podle čl. 5.15 spočívá zejména v poskytování potřebných informací Společným správcům a v plnění případných pokynů Společných správců vydaných za účelem realizace práv Subjektů údajů předvídaných v čl. 16 až 22 obecného nařízení (např. právo na opravu nebo právo být zapomenut).
- 5.17 V případě, že se některý ze Subjektů údajů v souvislosti s Osobními údaji obrátí se žádostí o výkon práv subjektu údajů stanovených v čl. 12 až 23 obecného nařízení přímo na Zpracovatele-Dopravce, je Zpracovatel-Dopravce povinen o žádosti bez zbytečného odkladu informovat Společné správce. Vyřízení takové žádosti je povinností Společných správců, Zpracovatel-Dopravce za ně nijak neodpovídá a ani k němu není oprávněn.
- 5.18 Zpracovatel-Dopravce je dále povinen být Společným správcům nápomocen při zajišťování souladu s povinnostmi správce podle čl. 32 až 36 obecného nařízení, a to při zohlednění povahy zpracování a informací, jež má Zpracovatel-Dopravce k dispozici.
- 5.19 Jakmile Zpracovatel-Dopravce zjistí porušení bezpečnosti Osobních údajů, ohlásí je bez zbytečného odkladu Společným správcům a následně postupuje v mezích svých právních povinností dle pokynů Společných správců.
- 5.20 Zpracovatel-Dopravce je povinen poskytovat součinnost podle čl. 5.15 až 5.19 bez zbytečného odkladu, nedohodne-li se se Společnými správci v konkrétním případě jinak.

Kontrola dodržování povinností Zpracovatele-Dopravce

- 5.21 Zpracovatel-Dopravce poskytne Společným správci veškeré informace potřebné k doložení toho, že byly splněny povinnosti stanovené v čl. 28 obecného nařízení.
- 5.22 Zpracovatel-Dopravce je povinen umožnit audity, včetně inspekci, prováděné Společnými správci nebo jiným subjektem, kterého Společní správci pověřili, a k těmto auditům přispět. Při tom budou smluvní strany postupovat podle následujících pravidel:
- 5.22.1 Společní správci provádí audity nebo inspekce pouze v nezbytně nutném rozsahu, a to tak, aby tím Zpracovatele-Dopravce nezatěžovali více, než je nezbytně nutné ke splnění právních povinností Společných správců.
- 5.22.2 Za účelem provedení auditu nebo inspekce na místě samém kontaktují Společní správci Zpracovatele-Dopravce nejméně 3 pracovní dny předem a v rámci informace o chystaném auditu nebo inspekci sdělí Zpracovateli-Dopravci termín auditu/inspekce, důvod auditu/inspekce, místo auditu/inspekce, zaměření auditu/inspekce a identifikační údaje zástupců Společných správců, kteří budou audit/inspekci realizovat.
- 5.22.3 V případě provádění auditu nebo inspekce přímo na pracovišti Zpracovatele-Dopravce jsou Společní správci povinni řídit se pokyny Zpracovatele-Dopravce (zejména v otázkách vstupu

na pracoviště, dodržování bezpečnostních pravidel apod.) a respektovat jeho oprávněné provozní potřeby.

- 5.22.4 V případě zjištění jakéhokoliv nesouladu poskytnou Společní správci Zpracovateli-Dopravci přiměřenou lhůtu k vyjádření a toto vyjádření zohlední při svém dalším postupu.

Postup při podezření na porušení právních předpisů ze strany Společných správců

- 5.23 Domnívá-li se Zpracovatel-Dopravce, že určitý pokyn Společných správců porušuje obecné nařízení nebo jiné předpisy Evropské unie nebo České republiky týkající se ochrany osobních údajů, je povinen o tom Společné správce neprodleně informovat.

- 5.24 Povinnosti a postupy Zpracovatele podle čl. 5.19 nejsou tímto nijak dotčeny.

Postup při ukončení Smlouvy

- 5.25 Bude-li Smlouva ukončena, je Zpracovatel-Dopravce povinen bez zbytečného odkladu všechny Osobní údaje dle pokynu Společných správců buď vymazat, nebo je vrátit Společným správcům. Zároveň je povinen vymazat existující kopie, pokud právo Evropské unie nebo České republiky nepožaduje uložení daných osobních údajů. Společní správci v pokynu pro Zpracovatele-Dopravce specifikují:

- 5.25.1 zda požadují výmaz, nebo vrácení Osobních údajů, případně na jakých nosičích a v jaké formě;

- 5.25.2 nejpozději do jakého termínu má tak být ze strany Zpracovatele-Dopravce učiněno.

6 OSTATNÍ

- 6.1 Výkon práv a povinností Společných správců podle těchto Pravidel se řídí dohodou o plnění povinností společných správců osobních údajů v rámci multikanálového odbavovacího systému, uzavřenou mezi Správcem ROPID a Správcem IDSK dne 18. 6. 2018 ID smlouvy v registru smluv ID 5781623.

NEOBSAZENO

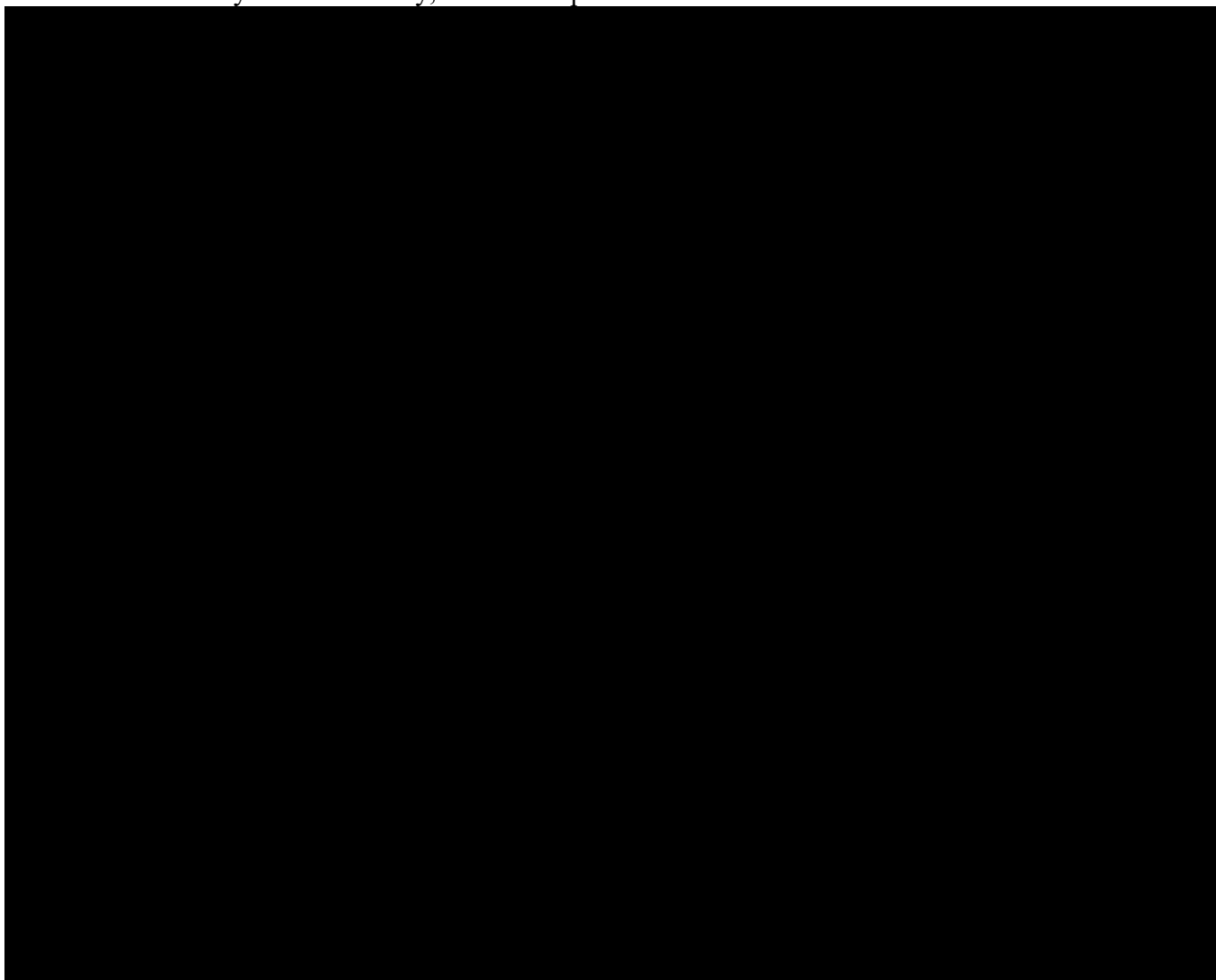
NEOBSAZENO

Přístupová smlouva k SJT

/bude doplněno k termínu zavedení celostátního systému jednotného tarifu pro typ veřejných služeb v přepravě cestujících zajišťovaných touto smlouvou/

Kontakty smluvních stran

Smluvní strany si dále dohodly, že veškeré písemnosti určené:



O změnách adres a kontaktů uvedených v této smlouvě jsou smluvní strany povinny se neprodleně písemně informovat, jinak nesou odpovědnost za případné škody vzniklé nedodržením této povinnosti. Smluvní strany se dohodly, že změny uskutečněné dle předchozí věty nezakládají povinnost pro sestavení samostatného dodatku ke smlouvě, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude z jiného titulu než zde uvedeného sestaven.

Nestanoví-li tato smlouva pro určité případy jinak, veškerá oznámení, informace a jiná sdělení podaná ve věcech této smlouvy se považují za doručená dnem, kdy je adresát osobně převezme, popř. dnem, kdy je adresát převezme na své poštovní adrese, popř. dnem, kdy je datová zpráva doručena adresátovi podle zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, nebo dnem prokazatelného odeslání na elektronickou adresu smluvní strany (e-mail), a to za podmínky, že je zpráva opatřena v případě Objednatele elektronickým podpisem a v případě Dopravce uznávaným elektronickým podpisem osoby oprávněné v dané věci jednat za odesílající smluvní stranu.

HARMONOGRAM IMPLEMENTACE PŘEDREALIZAČNÍ FÁZE 2024

Příloha č. 22

Činnost	Dny do realizace	Poznámka	Sankce při nesplnění
Žádost o certifikaci OIS (<i>je-li třeba</i>)	360–340	Bude-li potřeba (<i>nový typ palubního počítače či komponenty OIS, necertifikovaná kombinace, atp.</i>).	50 000 Kč
Splnění certifikace OIS (<i>je-li třeba</i>) – 1. fáze	180	Proběhla úspěšně minimálně 1. fáze certifikace a může se přistoupit k 2. fázi (<i>tn. existuje funkční vzorek či celek OIS</i>).	150 000 Kč
Splnění certifikace OIS (<i>je-li třeba</i>) – 2. fáze	60	Proběhla úspěšně minimálně 2. fáze certifikace a může se přistoupit k 3. fázi (<i>viz dokument "Podmínky certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID", kap. 5, bod 4b</i>).	200 000 Kč
Kompatibilita OIS (<i>je-li třeba</i>)	180	Dopravce potvrdí doložením od dodavatele OIS.	50 000 Kč
Doložení objednávky autobusů	240	Pouze u nových vozidel – dopravce musí předložit s plánem kompletního zajištění vozidel.	--
Doložení objednávky na dostavbu či úpravu vozidla (<i>je-li třeba</i>)	--	--	--
Zajištění vozového parku pro svazek	60	--	--
Doložení vybavení vozového parku pro svazek dle Standardu kvality	30	Musí být realizována autorizace vozidel.	150 000 Kč
Doložení personálního zajištění vč. poddodávek	60	Minimálně 75 % stavu.	--
Doložení personálního zajištění vč. poddodávek	10	100 % stavu.	--
Doložení zajištění technického zázemí a odstavných ploch	30	--	--
Kontrolní dny	• min. 1× za 2 měsíce v období více než 180 dní před Zahájením plnění • min. 1× měsíčně v období 180 dní před Zahájením plnění		

Poznámky / odkazy:

Popis certifikace, Standardy kvality, certifikovaná zařízení:

Konzultace k OIS (360–0 dní do realizace) – netýká se průběhu VŘ:

[Standardy kvality BUS](#)
garant.ois@ropid.cz

Postup při ukládání sankcí:

V případě nedodržení termínu stanoveného pro zajištění činnosti bude ze strany Objednatele udělena smluvní pokuta následujícím způsobem:

- 1) Ve výši 10 % stanovené "Sankce při nesplnění";
Objednatel stanoví Dopravci dodatečnou lhůtu ke splnění povinnosti.
- 2) Ve výši 50 % stanovené "Sankce při nesplnění" v případě, kdy Dopravce nesplnil povinnost ani v dodatečné lhůtě ke splnění povinnosti stanovené Objednatelem dle bodu 1);
Objednatel stanoví Dopravci dodatečnou lhůtu ke splnění povinnosti.
- 3) Ve výši 100 % stanovené "Sankce při nesplnění" v případě, kdy Dopravce nesplnil povinnost ani v dodatečné lhůtě ke splnění povinnosti stanovené Objednatelem dle bodu 2);
Objednatel stanoví Dopravci dodatečnou lhůtu ke splnění povinnosti.
Postup podle bodu 3) se použije i na každé další nesplnění povinnosti v každé další dodatečné lhůtě ke splnění povinnosti stanovené Objednatelem.