

S M L O U V A

**o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě
v systému PID (linka PID č. 238) pro období let 2024 až 2034 od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034**

**evidenční číslo objednatele
evidenční číslo dopravce**

Smluvní strany

Objednatel: **Hlavní město Praha**
Sídlo: Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 110 00 Praha 1
IČO: 00064581
DIČ: CZ00064581
Zastoupený: Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy, příspěvkovou organizací zřízenou ke dni 1. 12. 1993 usnesením 33. Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 15 ze dne 25. 11. 1993, zřizovací listina nově vydána a schválena usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 6/14 ze dne 25. 4. 2019; se sídlem Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 60437359, DIČ: CZ60437359, plátce DPH
číslo účtu: 2000930012/6000
zastoupena: Ing. et Ing. Petr Tomčík, ředitel

(dále jen „**Objednatel**“)

na straně jedné

a

Dopravce: **Vega Tour s.r.o.**
Sídlo: Šátalská 204/21, Libuš, 142 00 Praha 4
IČO: 62917072
DIČ: CZ62917072
Zapsán v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, Spisová značka: C 35715
Zastoupený: Martin Capoušek, jednatel
Číslo účtu: 1041103211/5500

(dále jen „**Dopravce**“)

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, 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.
3. Objednatel uveřejnil záměr uzavřít tuto Smlouvu v Úředním věstníku EU pod číslem jednacím 2021/S 148-395340 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 22. 6. 2024 pod č. j. MHMP 1147887/2024.
4. Hlavní město Praha (dále též jako „HMP“) 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.
5. Neobsazeno.
6. Neobsazeno.
7. Dopravce bere na vědomí, že Rada a následně zastupitelstvo HMP na svém zasedání dne 27. 5. 2021 schválilo v rámci usnesení č. 27/30 „Klimatický plán hl. m. Prahy do roku 2030“ (dostupný na <http://zastupitelstvo.praha.eu/>), ze kterého vyplývají konkrétní cíle související se snížením emisí CO₂ a spotřeby fosilních paliv využívaných ve veřejné dopravě na území HMP. Dopravce se zavazuje vyvinout maximální úsilí k tomu, aby přispěl k naplňování cílů klimatického plánu HMP, je-li to v souladu s požadavky Objednatele stanovenými v této Smlouvě, zejména s požadavky Objednatele na vozidla.
8. 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 příloh a pokynů Objednatele.
9. Dopravce se zavazuje vyvinout maximální úsilí k získání dotací z veřejných prostředků (vč. prostředků z fondů EU) na nutné investice či dodatečné náklady na obnovu vozidel určených k plnění závazku dle této Smlouvy, bude-li vyzván Objednatelem k zajištění Ekologicky čistých vozidel (dále jen „EČV“). Dopravce je pak 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.

10. 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.

„Dopravní úřad“

znamená příslušný dopravní úřad Magistrátu HMP nebo KÚ 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: 00005886, 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). Pokud nejsou jasné identifikované a v 1., 2., a 3. čtvrtletí, je finanční vyhodnocení 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. riziko výnosů je na straně Dopravce s výjimkami stanovenými touto Smlouvou. Dopravce bere na vědomí, že Kompenzaci ve stanoveném rozsahu poskytuje Objednatel ze svého rozpočtu. Protože tržby ani jiné výnosy Dopravce neodevzdává Objednateli (jen o nich informuje a dokládá jejich výši), je vypočítaná Kompenzace postupy dle této Smlouvy o plánované 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 VMFA, 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.

„Městská linka místní MHD“

je souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a konečnou zastávkou a ostatními zastávkami na území měst Středočeského kraje, provozujících vlastní MHD, na níž

jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a podle schváleného jízdního řádu. Slouží k zajišťování dopravní obslužnosti na území měst Středočeského kraje provozující vlastní MHD. Všechna ujednání Smlouvy se vztahují k Příměstským linkám PID, není-li výslovně uvedeno jinak v konkrétním ujednání této Smlouvy. Městské linky místních MHD mohou mít stanovené výjimky pro platnost jízdních dokladů PID nebo platnost tarifu místní MHD a jejich prodej v autobusech nebo jiným distribučním kanálem konkrétního města. Tyto tarifní úpravy jsou uvedeny v Tarifu PID v jeho příloze č. 5 - Místní tarify MHD platné v souběhu s Tarifem PID. Tyto linky jsou součástí jen některých svazků.

„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.

„Mezikrajská linka“

je Autobusová linka PID, která svým linkovým vedením přechází ze systému PID do jiného integrovaného dopravního systému zavedeného na území kraje/ů sousedícího/ch se Středočeským krajem, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a podle schváleného jízdního řádu PID. Taková Linka obsahuje kromě úseků (zastávek) zařazených do PID i úseky (zastávky) zařazené do sousedního/ch IDS nebo v tarifu Dopravce či jiného tarifu vyhlášeného sousedním krajem, popřípadě jsou na ní nebo na jejích vymezených úsecích uznávány oba tarify souběžně. Pro tyto Linky platí na území dalšího kraje/ů Mezikrajský standard kvality, který je uveden v příloze č. 10 b) Smlouvy. Konkrétní specifikace je uvedena v podmínkách této Smlouvy, je-li součástí svazku objednávaného dle této Smlouvy i tento typ Linek. Není-li Mezikrajská/é linka/y součástí svazku objednávaného dle této Smlouvy, není příloha č. 10 b ve Smlouvě uvedena. Podklady k tarifům sousedních krajů budou Dopravci předloženy organizátorem IDSK nejpozději do dvou měsíců od podpisu Smlouvy. Obecné tarifní úpravy jsou uvedeny v Tarifu PID v jeho příloze č. 6 – Překryvy s jinými dopravními integrovanými systémy. Uznávání tarifu vyhlášeného jiným krajem může vyžadovat uzavření smlouvy mezi Dopravcem a tímto krajem či organizátorem integrované dopravy tohoto kraje nebo jinou osobou. V takovém případě je Dopravce povinen takové smlouvy uzavřít. Náklady Dopravce na implementaci tarifu sousedního kraje i náklady v souvislosti se změnou tarifu sousedního kraje budou Objednatelem kompenzovány v rámci Ostatních nákladů systému. Tyto Mezikrajské linky jsou součástí jen některých svazků.

„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, zřízená ke dni 1. 12. 1993 usnesením 33. Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 15 ze dne 25. 11. 1993, zřizovací listina nově vydána a schválena usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 39/66 ze dne 6. 9. 2018. ROPID je organizátorem integrovaného dopravního systému (PID) a zastupuje Objednatele na základě zřizovací listiny, která je zveřejněna na stránkách: <https://pid.cz/o-organizaci/zrizovaci-listina-organizace-ropid>. ROPID zajišťuje pro Dopravce tzv. systémové služby ve spolupráci s IDSK.

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 nebo IDSK a obdrženými přírážkami od cestujících ze systému jednotné přepravní kontroly na základě smlouvy uzavřené podle čl. XI odst. 5 této Smlouvy, přináležející 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. V případě, že by došlo k odkupu vozidla/vozidel dle § 20 ZVS, budou za stanovených podmínek v čl. XVII v případě znehodnocení (havárie, požár apod.) odkupovaného vozidla ještě před předáním Dopravci náklady na pořízení nového vozidla započteny jako ONS. Postup rozpočítání odpisů a započtený roční podíl je stanoven v čl. XVII. 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 – včetně zajištění a provozu související nezbytné 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 poskytovatele 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 době 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 předcházejícím dni Zahájení provozu. Trvá minimálně 15 měsíců, nebude-li smluvními stranami dohodnuta kratší doba, a to zejména v případě, nabude-li Smlouva účinnosti po 31. 8. 2023.

„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.

„Svazek linek“

je představován libovolným počtem linek PID pro konkrétní smlouvu a může obsahovat i pouze jednu linku PID.

„Systémové smlouvy“

je souhrnné označení pro smlouvy nezbytné pro fungování systému PID. V průběhu trvání této Smlouvy může dojít k jejich aktualizaci či změně s tím, že případné náklady vzniklé v důsledku aktualizace Systémových smluv budou Dopravci uhrazeny v souladu touto Smlouvou, a to buď v rámci popsanych 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 nebo IDSK o pověření a vzájemných vztazích při provádění jednotné přepravní kontroly v PID. 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).

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 době trvání 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 25 přílohy č. 4 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 Objednatelem v rámci ONS.

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

je smlouva uzavřená mezi Dopravcem a ROPID, v níž jsou řešeny vzájemné vztahy mezi Dopravcem a Organizátorem v rámci systému PID, dále služby zajišťované Dopravci Objednatelem a úhrady za služby Objednatele, včetně úhrady za tyto služby (cena za systémové služby je označena jako Služby organizátora (C_{ORG}), je přenesena do přílohy č. 4 na řádku 25). Náklady jsou součástí ceny organizátora C_{ORG} v řádku 25 přílohy č. 4 této Smlouvy. Tato smlouva je smlouvou zajišťující systémové vztahy v PID a 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. Tato smlouva je smlouvou zajišťující systémové vztahy v PID.

e) „Smlouvy o využívání zastávkových zařízení“

jsou smlouvy o nájmu zařízení pro zveřejnění jízdního řádu vč. příslušné přílohy. Zastávková zařízení jsou na území HMP ve vlastnictví DPP nebo ROPID. Náklady na využívání zastávkových zařízení nevstupují do CDV a CDDV, ale jsou připočteny ve skutečné výši při výpočtu Kompenzace. Indexace nákladů se řídí podle přílohy č. 6 této Smlouvy a Smluv o využívání zastávkových zařízení.

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

jsou Smluvní přepravní podmínky Pražské integrované dopravy (metro, tramvaje, lanová dráha, autobusy, plavidla) vydané společně Objednatelem 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 Středočeský kraj (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 objednatelům 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).

Pokud by se na tuto Smlouvu povinně vztahoval zákon o podpoře nízkoemisních vozidel, který provádí směrnici 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, nebo jiný právní předpis se stejnými účinky, jsou k plnění Smlouvy vyžadována vozidla s homologací vozidla „Meziměstský“ (M3/třídy II nebo třídy B) s výjimkou vozidel získaných z odkupů, která však po uplynutí jejich životnosti musí být nahrazena vozidly s homologací vozidla „Meziměstský“ (M3/třídy II nebo třídy B) nebo na základě přímého pokynu Objednatele ekologicky čistými vozidly postupem dle čl. IX této Smlouvy.

Pokud by se na tuto Smlouvu povinně vztahoval zákon o podpoře nízkoemisních vozidel, který provádí směrnici 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, nebo jiný právní předpis se stejnými účinky, je Dopravce povinen v případě, že by zařadil od Zahájení provozu této Smlouvy vozidla s Homologací „Městský“ (M3/třídy I nebo třídy A), současně zařadit v souladu s touto směrnicí ekologicky čistá vozidla, případně včetně vozidel s nulovými emisemi, tak aby byly naplněny podmínky stanovené touto směrnicí o podílu ekologicky čistých vozidel, nestanoví-li právní předpisy podmínky přísnější, a zahrnout je do kalkulace výchozí ceny přímo.

„Veřejné služby“ (dále také jen „VS“)

znamená výkon veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě za účelem zajištění dopravní obslužnosti HMP 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 oblastí, 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 známé 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 2024. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy EČV, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-D ode dne aktivace této vyhrazené změny nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle Výchozího finančního modelu – EČV. Na základě VFM-D ve spojení s VMFA-D Objednatel před uzavřením Smlouvy zkontroloval, že navrhovaná Kompenzace není nadměrná.

„Výchozí finanční model – EČV“ (dále jen „VFM-EČV“)

je model, který Dopravce sestaví vzhledem k vyhrazené změně plnění této Smlouvy EČV, a to na celou dobu trvání udržitelnosti EČV dle Smlouvy (120 měsíců) 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-EČV musí být sestaven tak, aby zahrnoval všechny předpoklady známé v době aktivace vyhrazené změny Smlouvy a jejich očekávaný vývoj a aby čistý příjem nenabýval záporné hodnoty. VFM-EČV bude pro účely této Smlouvy sestaven v cenách roku stanoveného Objednatelem podle skutečného data aktivace vyhrazené změny z předchozího uzavřeného roku, (pokud se smluvní strany nedohodnou na jiné výpočtové základně) ze známých údajů a odborných odhadů. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy EČV, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-D ode dne aktivace a zahájení plnění VS této vyhrazené změny nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle VFM-EČV, popřípadě jen podílově. Bude-li se skutečné datum aktivace vyhrazené změny lišit od předpokladu, bude VFM-EČV sestaven posunem v čase ke skutečnému datu aktivace této vyhrazené změny s dodržením požadované udržitelnosti projektu. Na základě VFM-EČV ve spojení s VMFA-EČV Objednatel před uzavřením Smlouvy zkontroluje, že navrhovaná Kompenzace není nadměrná.

„Výchozí model provozních aktiv – Diesel“ (dále jen „VMFA-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 2024 ze známých údajů a odborných odhadů.

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

je model, který Dopravce vykázal a sestavil vzhledem k vyhrazené změně plnění této Smlouvy EČV, 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-EČV a prokazování hodnoty provozních aktiv je uveden v § 6 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. bude pro účely této Smlouvy sestaven v cenách roku stanovených Objednatel podle skutečného data aktivace vyhrazené změny z předchozího uzavřeného roku, (pokud se smluvní strany nedohodnou na jiné výpočtové základně) ze známých údajů a odborných odhadů. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy EČV, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-D ode dne aktivace této vyhrazené změny nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle VFM-EČV. VMPA-EČV je pro účely této Smlouvy sestaven ze známých údajů a odborných odhadů ke stanovenému datu. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy EČV později, mohou být provozní aktiva uvedená ve VMPA-EČV sestavena posunem v čase ke skutečnému datu aktivace této vyhrazené změny 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 Objednatel 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 Objednatele v souladu s touto Smlouvou. Zároveň jsou podkladem pro výpočet Kompenzace hrazené Dopravci Objednatel 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 dobu plnění zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na příslušném území HMP s ohledem na provozní koncept uvedený v příloze č. 1 Smlouvy. Vztahem uvedeným v odstavci 1 tohoto článku se rozumí:
 - závazek Dopravce poskytovat Veřejné služby spočívající v zajištění dopravní obslužnosti příslušného území HMP veřejnou hromadnou dopravou, a to v rozsahu závazku Veřejné služby podle této Smlouvy,
 - závazek Objednatele uhradit za podmínek stanovených obecně závaznými 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 pořadí ani v časovém pořadí a nemusí být realizovány všechny, nebo dokonce nemusí být realizována žádná, mohou být realizovány částečně nebo postupně po částech. 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 Objednatelem Dopravci nebo které byly na základě oznámení Dopravce Objednatelem 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. VJR 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 Objednatelem 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 Objednatelem v případě, že Závazný jízdní řád byl Objednatelem uplatněn v rozporu s odstavcem 5 nebo 6 tohoto článku. O této skutečnosti je Dopravce povinen uvědomit Objednatele do 3 pracovních dnů od obdržení Závazného jízdního řádu od Objednatele nebo jen jeho návrhu. V případě, že Dopravce ve stanovené lhůtě Objednatele neuvědomí, platí, že Závazný jízdní řád uplatněný Objednatelem je stanoven v souladu s odstavci 5 a 6 tohoto článku a Dopravce jej akceptoval.
10. V případě, že Závazný jízdní řád předložený Objednatelem 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 Objednateli 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) minus 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 (případajících k účtovanému období). V případě zajištění výlukových/objížd'kových 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 objížd'nou trasou nebo nevyhovujícím dočasném 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. 4 b) – 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 (CORG). 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 výlukou 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, jenž 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 33 (třicettři) % 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 33 (třicettři) % 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 (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 objížděné 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 Objednatelem 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 EČV. 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 HMP 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 neuskutečněního 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 Objednatelem 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 obecně závazných 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 EČV 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 EČV 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, 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 CDV_{MP} 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 podřádku řádku č. 1 dle typu PHM 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 rádků 6 a 7 přílohy č. 4 Smlouvy.

CP – zisk (Kč/km) dle řádku 24 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 EČV nasadit náhradní autobusy, a to i ty, které 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 nebo nově vypočítané dle přílohy 4b 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 – EČV.
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 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 CDV_i; 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 (ΔK_{mu_i})), které budou hrazeny/odečteny CDDV_i. 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 (CDVMP), tj. nezbytné náklady Dopravce při mimořádných nepředvídatelných a nepřekonatelných překážkách cenou stanovenou následujícím postupem, přičemž některé položky ve výpočtu CDV_{Mi} mohou nabývat hodnotu 0 (nula) Kč, nenastanou-li v průběhu období, pro které se CDV_{Mi} 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. Skutečná výše Kompenzace (KOM) za plnění závazku Veřejné služby se vypočte následujícím způsobem, a to v rámci vyhodnocení pro období kalendářního roku:

$$KOM = \sum (CDV_i \times (K_{mr_i} - K_{mm_i})) + \sum (CDDV_i \times \Delta K_{mu_i}) + \sum (CDDV_i \times K_{mo_i}) + \sum (CDV_{M_i} \times K_{mm_i}) + FCDV_i + \sum (CDVDV_{JT_i} \times (K_{mrDVJT_i} - K_{mmDVJT_i}))$$

$$+ \sum (CDDVDVJT_i \times \Delta KmuDVJT_i) + \sum (CDDVDVJT_i \times KmoDVJT_i) + \sum (CDVMDVJT_i \times KmmDVJT_i) + MÝTO_{JR} + NZA + ONS - TRŽBY + \sum \Delta PHM$$

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

$$CDV_i = NCDV_i + C_{ORG} [\text{Kč/Linkový km}]$$

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

$$CDDV_i = VCDDV_i + C_{ORG} [\text{Kč/Linkový km}]$$

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 Objednatelem 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. 7. 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 zaplacená i fixní složka ceny, proto se km neuskutečněné Dopravcem na základě rozhodnutí Objednatele 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. 10 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 C_{ORG} 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 zaplacená i fixní složka ceny, proto se km neuskutečněné Dopravcem na základě rozhodnutí Objednatele 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 Objednatele 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 C_{ORG} 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 objízdných 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

strukturu 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 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. XI 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 plánovaný podíl na tržbách Dopravce z výnosů PID, který Dopravci případně z dělby tržeb na základě podílu stanoveného Objednatel 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 snížená o náklady na PHM [Kč].

ΔPHM 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 dále Objednatel ve spolupráci s Dopravcem provede ještě porovnání se skutečnými náklady, skutečně dosaženými tržbami a zkontroluje se dosažený čistý příjem. Objednatel provede kontrolu 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 skutečných tržeb 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 2024. Stejným postupem a v cenách roku 2024 je sestavena i VCDDV.

3. Postup indexace:

Cena dopravního výkonu (CDV) pro výkony uskutečněné v roce 2024 je rovna Výchozí ceně dopravního výkonu Dopravce (VCDV) zvýšené o cenu za poskytování Služeb organizátora dle Smlouvy o službách za příslušné období vyjádřené v Kč/Linkový km pro příslušné území, upravená kumulovanými indexy specifikovanými pro jednotlivé nákladové položky VCDV. Nákladové položky VCDV jsou uvedeny v příloze č. 4 této Smlouvy. Pro rok 2025 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 dopravního výkonu (VCDDV), zvýšené o cenu za poskytování Služeb organizátora dle Smlouvy o službách za příslušné období vyjádřené v Kč/Linkový km pro příslušné území, upravená kumulovanými indexy specifikovanými pro jednotlivé nákladové položky VCDDV. Nákladové položky VCDDV jsou uvedeny v příloze č. 4 této Smlouvy. Pro rok 2025 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.

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.

(iii) Při změně DPH na jízdném, pokud Objednatel nezajistí změnu cen jízdného tak, aby byla změna sazby DPH eliminována zvýšenými/sníženými výnosy. Vliv této změny na celkovou výši tržeb Dopravce po dobu od změny sazby DPH do doby změny tarifu plus 6 měsíců je příležitostí a rizikem Objednatele, pokud se smluvní strany nedohodnou na kratší době; zkrácení však nesmí být kratší než doba od změny sazby DPH do doby změny tarifu plus 3 měsíce.

Ve všech 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. 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.
8. V případě, že by se 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 změnám těchto nákladů v čase. V případě, že by se náklady na příslušnou nákladovou položku výrazně odchýlovaly 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 více odpovídal změnám 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.

9. Veškeré cenové údaje uvedené v této Smlouvě budou počítány jako ceny bez DPH. V případě změny právních předpisů bude k údajům připočtena DPH 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 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 městských částí, dotčených obcí, cestujících, resp. na základě projednání a schválení v orgánech HMP.
3. Požadavek na zavedení Operativní zálohy bude stanoven Objednatelem 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, přičemž 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 Objednatelem požádán o kalkulaci nákladů na zajištění Operativní zálohy, předloží Objednateli předběžný výkaz nákladů ve struktuře Vyhlášky č. 296/2010 Sb. dle přílohy č. 2 této vyhlášky 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 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 Objednatel vyuzita 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 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 zátah 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 Objednatelům 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, záťahových a přejezdových km) zašle Dopravce nejpozději 5. den následujícího měsíce Objednateli ve formátu .xls, .xlsx, případně v jiném vhodném formátu odsouhlaseném Objednatelům.
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 Objednatelům 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, záťahové 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 drážní 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 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 městské 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 Objednatel.
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 obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě příмого pokynu Objednatele – vyhrazená změna Smlouvy

1. Objednatel pro tuto Smlouvu stanovil pro plnění veřejných služeb v přepravě cestujících v návaznosti na vyhrazenou změnu spočívající v aktivaci opce na pořízení/nasazení EČV 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. Pokyn pro aktivaci vyhrazené změny zavedení EČV musí dopravce získat od Objednatele a musí být schváleno v orgánech Objednatele. O typu EČV rozhodne Objednatel a Dopravce toto oznámí písemně prostřednictvím datové schránky s dostatečným předstihem, aby Dopravce byl schopen vybraný typ EČV zajistit. Dopravce je povinen poskytnout součinnost Objednateli již v době přípravy schválení záměru aktivace vyhrazené změny EČV.
3. Vyhrazená změna pro zavedení EČV dle této Smlouvy bude projektem k rozšíření používání ekologicky čistých vozidel, tj. vozidel splňujících požadavky plynoucí ze zákona č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících a 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.
4. Pokud Dopravce splní požadavky pro aktivaci vyhrazené změny dle tohoto článku (tj. zejména získá-li příslušnou dotaci a pořídí příslušná EČV způsobilá k nasazení do provozu, bude-li vyhlášen příslušný dotační titul), zavazují se smluvní strany tuto vyhrazenou změnu za podmínek tohoto článku a přílohy č. 1 realizovat. K dosažení tohoto cíle jsou smluvní strany povinny si průběžně poskytovat potřebnou součinnost.

5. Ve struktuře přílohy č. 4a Dopravce sestaví VFM-EČV a VMPA-EČV ve stálých cenách roku stanoveného Objednatelům podle skutečného data aktivace vyhrazené změny z předchozího uzavřeného roku, (pokud se smluvní strany nedohodnou na jiné výpočtové základně) ze známých údajů a odborných odhadů. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy EČV, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-D nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle VFM-EČV, od data aktivace a zahájení plnění VS této vyhrazené změny. Dojde-li k aktivaci vyhrazené změny plnění této Smlouvy EČV, budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-D ode dne aktivace a zahájení plnění VS této vyhrazené změny nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle VFM-EČV, popřípadě jen podílově. Bude-li se skutečné datum aktivace vyhrazené změny lišit od předpokladu, bude VFM-EČV sestaven posunem v čase ke skutečnému datu aktivace této vyhrazené změny s dodržáním požadované udržitelnosti projektu. Bude-li se skutečné datum aktivace vyhrazené změny lišit od předpokladu, budou VFM-EČV a VMPA-EČV upraveny posunem v čase s dodržáním požadované udržitelnosti projektu. Případné upřesnění nákladů, které nebylo možno v době přípravy aktivace vyhrazené změny použití EČV k plnění VS stanovit, je Dopravce oprávněn zapracovat do VFM-EČV, resp. do VMPA-EČV při upřesnění přílohy č. 4a v souvislosti se zahájením provozu EČV. 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 Objednatel neodzkoušené technologie EČV, je tento postup sjednán z důvodu udržení spravedlivé a dlouhodobě udržitelné ekonomické rovnováhy této Smlouvy.
6. V souladu s novelou zákona o účetnictví bude v případě získané dotace upraven/sestaven VFM-EČV tak, že přijatá dotace se bude postupně v časově rozlišeném rozložení započítávat do výnosů a do odpisů se zahrne celková cena aktiv (tj. včetně dotace a kapitalizovaných úroků).
7. 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 úprav 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 pořizování 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 specifík 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.
8. Objednatel při zadání požadavku na EČV je oprávněn stanovit nové referenční výkony realizované EČV v souladu se změnami VFM - D a VFM - EČV uvedenými v odstavci 5 tohoto článku, 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. Objednatel se zavazuje, že roční objednané výkony nepoklesnou v žádném roce plnění VS EČV o více než 10 % pod předpokládané referenční km (odlišně od čl. III odst. 5), tak, aby bylo s dostatečnou rezervou zajištěno plnění minimálního požadovaného

proběhu 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).

9. 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.
10. Dopravce je povinen v případě vyhlášení dotačních titulů či jiných obdobných způsobů podpory (dále jen „dotace“) na pořízení EČV nebo na vybudování infrastruktury se o tyto dotace ucházet a vynaložit veškeré spravedlivě požadovatelné úsilí, aby tyto dotace získal. 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 jakéhokoliv 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.
11. Smluvní strany berou na vědomí, že provoz EČV k předpokládanému termínu zahájení je podmíněn 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 EČV (tato je závislá zejména na činnosti dalších subjektů např. Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost, IČO: 00005886). V případě, že nasazení všech dohodnutých 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 rádně 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 pilotního projektu EČV.
12. 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, a to nejpozději do 30 dnů od aktualizace Plánu obnovy vozidel. 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.
13. 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 EČV použito vozidlo/vozidla s konvenčním pohonem (např. diesel).
14. Objednatel konstatuje, že pořízení EČV 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, s tím, že však nelze překročit maximální dobu možného prodloužení, tj. o polovinu původní délky uzavřené Smlouvy. 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-EČV a VMPA-EČV bude v takovém případě sestaven v souladu s odst. 2 tohoto článku a případně budou ve VFM – EČV upraveny podle reálných pořizovacích cen zejména odpisy včetně kapitalizovaných finančních nákladů a v souvislosti s tím také VMPA – EČV. Pokud by nebyly splněny podmínky pro prodloužení této Smlouvy a bylo by potřeba zajistit naplnění podmínek udržitelnosti v souvislosti s přijatou dotací následnou smlouvou, vyvinou smluvní strany maximální úsilí k tomu, aby došlo k uzavření následné smlouvy o veřejných službách dle čl. 5 odst. 4 Nařízení 1370/2007 uzavřené příslušným orgánem přímým zadáním jako smlouva malého rozsahu. Na prodloužení této Smlouvy nebo na uzavření následné smlouvy musí být shoda všech příslušných orgánů Objednatele.

15. Před uzavřením smlouvy o veřejných službách pro následující zajištění Veřejných služeb (zajištění Veřejných služeb po skončení této Smlouvy, pokud se nebude jednat o novou smlouvu s Dopravcem uzavřenou dle odstavce 14 tohoto článku), ale o následující smlouvu uzavřenou na základě nabídkového/zadávacího řízení nebo přímým zadáním podle § 18 ZVS před uveřejněním oznámení o zahájení nabídkového/zadávacího řízení si Objednatel vyžádá písemné vyjádření Dopravce zajišťujícího Veřejné služby v přepravě cestujících, které mají být zcela nebo zčásti předmětem nové smlouvy, k převodu EČV na nového dopravce.
16. Odkup EČV bude proveden na základě žádosti Dopravce s tím, že zadávací dokumentace nabídkového nebo zadávacího řízení nebo smlouva v případě přímého zadání obsahuje povinnost nového dopravce odkoupit EČV, která byla nově pořízena se souhlasem Objednatele v době účinnosti Smlouvy a sloužila k zabezpečování Veřejných služeb, které mají být zcela nebo zčásti předmětem nové smlouvy a nemohou být Dopravcem využita pro zabezpečování jiných Veřejných služeb.
17. Pokud Dopravce bude k datu ukončení této Smlouvy požadovat odkoupení EČV, je povinen na základě výzvy Objednatele tuto žádost Objednateli potvrdit a poskytnout Objednateli seznam EČV, na něž se má povinnost vztahovat, včetně data jejich pořízení, podmínek jejich financování a doby jejich amortizace, a doložit splnění podmínek podle odstavce 7 tohoto článku. Pokud Dopravce bude požadovat odkoupení EČV pořízených dle odstavce 7 tohoto článku, je povinen přizpůsobit Plán obnovy vozidel (povinnost sestavit tento plán a odevzdávat Objednateli je uvedena v čl. XVI odst. 8 a 9) tak, aby bylo možné EČV identifikovat v zadávacích podmínkách budoucího zadávacího/nabídkového řízení nebo přímého zadání, tj. tak, aby Dopravce byl schopen EČV identifikovat a doložit požadované skutečnosti ohledně údržby, oprav a dalších požadavků ve struktuře dle přílohy č. 19 této Smlouvy nejpozději do první poloviny třetího roku před koncem této Smlouvy. Dopravce je dále povinen během lhůty pro podání nabídek umožnit prohlídku EČV určených k odkupu všem dodavatelům, kteří o prohlídku projeví zájem, postupem stanoveným Objednatel.
18. Pokud Dopravce nezašle Objednateli vyjádření podle odstavce 8 tohoto článku do 2 měsíců od doručení žádosti Objednatele, má se za to, že převod EČV nepožaduje.
19. Objednatel je oprávněn vyžádat si od Dopravce doklady, které jsou potřebné pro doložení splnění podmínek podle odstavce 7 tohoto článku. Jsou-li podmínky splněny, Objednatel žádosti vyhová.
20. Dopravce je povinen ke každému EČV, u něhož bude požadovat odkup, vést a předat Objednateli dokumentaci k EČV dokládající údržbu a technický stav EČV minimálně v rozsahu, který je uveden v příloze č. 19 této Smlouvy, a to v termínu uvedeném v odstavci 9 tohoto článku, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. S ohledem na charakter technologie pohonu je Objednatel oprávněn upravit pro EČV také přílohu č. 19, aby vyhovovala konkrétní technologii pohonu EČV pořizovaných v souladu s tímto článkem. Dopravce je povinen doložit záznamy o proběhlých opravách, kontrolách v STK a dalších měřeních a provozních zásazích, mají-li být v souladu s právními předpisy nebo s pokyny výrobce vozidel prováděny. Kromě řádných kontrol je prodávající povinen v měsíci, kdy dojde k předání odkoupeného EČV, zajistit na své náklady mimořádnou kontrolu technického stavu v STK. Dopravce souhlasí, že vyplněné tabulky s údaji

o EČV, které budou předmětem odkupu ve struktuře dle přílohy č. 19 této Smlouvy, Objednatel zařadí v dokumentaci EČV určených k odkupu jako součást budoucích zadávacích podmínek a zpřístupní je dodavatelům, kteří v průběhu lhůty pro podání nabídek uzavřou s Objednatelem (případně jeho zástupcem – administrátorem veřejné zakázky) dohodu o mlčenlivosti (NDA). V případě, že tak Objednatel stanoví, bude Dopravce povinen uzavřít smlouvu o poskytování součinnosti s Objednatelem a novým dopravcem, jejímž účelem bude upravit vzájemná práva a povinnosti tak, aby mohlo dojít k řádnému a plynulému převodu EČV na nového dopravce. Konkrétní práva a povinnosti budou stanovena až v době, kdy bude zajišťován odkup EČV podle tohoto článku Smlouvy s ohledem na v té době známé skutečnosti.

21. Kupní cena bude stanovena jako očekávaná účetní hodnota v době převzetí EČV podle odstavce 2 tohoto článku a zahrne i případné finanční náklady spojené s předčasným ukončením úvěrového, leasingového nebo jiného finančního vztahu souvisejícího s financováním pořízení těchto EČV.
22. Odkup EČV nebude proveden v případech, kdy byla Smlouva vypovězena Objednatelem pro závažné porušení smluvních povinností ze strany Dopravce, Dopravce zanikl nebo přestal být provozovatelem dopravy podle jiných právních předpisů.
23. Neobsazeno.
24. Obnova EČV nebo rozšíření objednávky s využitím nově pořízených EČV uvedené v tomto článku nemusí být realizovány na všechna obnovovaná vozidla nebo nově pořizovaná vozidla, nebo dokonce nemusí být realizována vůbec.
25. Objednatel je z důvodu vyhodnocování projektu provozu EČV oprávněn vyžádat si od Dopravce i další údaje a výkazy o provozu EČV (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.

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 Objednatelem 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 a NZA. 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 období 1. 12. – 31. 12. 2024 činí:

CDV_i

Sd..... ████████ Kč/Linkový km

$CDDV_i$

Sd..... ████████ Kč/Linkový km

předpokládané náklady včetně Mýta_{JŘ} a NZA nebo jiné infrastruktury mimo uvedené ve VFM

..... ██████████ Kč

předpokládané tržby..... ██████████ Kč

předpokládaná výše Kompenzace..... ██████████ Kč

Výkony, výkonové náklady a tržby jsou v příloze č. 5 této Smlouvy.

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 HMP 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 (Rada HMP) 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 HMP. Tento postup není Objednatel povinen aplikovat v případě, že se jedná o výpadek výnosů způsobený krátkodobým, i když intenzivním 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 HMP 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 svazku linek, případně na jednotlivých Linkách, včetně skutečně dosažených tržeb dle svazku linek, případně 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 svazek linek, případně každou Linku:

- Číslo svazku, případně číslo Linky;
- uskutečněný dopravní výkon (dle čl. V této Smlouvy) na území HMP na svazku, případně 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 svazek Linek, případně na Linku a na 1 Linkový km na území HMP; podíl ostatních příjmů (např. dotace státem nařízených slev);
- 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;
 - iii. výkony realizované poddodavateli v jednotlivých měsících – rozdělení podle jednotlivých poddodavatelů ve struktuře výkony v Linkových km na území Objednatele HMP
 - 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., tyto výkazy mají pro Objednatele informativní charakter

- 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 výkaz 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, včetně skutečně dosažených tržeb a výnosů přepočtených na ujetý km. Dopravce obdrží vyhodnocení v elektronické podobě s těmito údaji:
- Číslo svazku, případně číslo Linky;
 - uskutečněný dopravní výkon (dle čl. V této Smlouvy) na území HMP na svazku, případně 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 svazek Linek, případně na Linku a na 1 Linkový km na území HMP; podíl ostatních příjmů (např. dotace státem nařízených slev);
 - sankce (v Kč) uplatněné Objednatelem 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 sepiší 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 současně ročním Finančním vyhodnocením. V případě vzniku doplatku (zálohy poskytnuté Objednatelem za příslušné období jsou nižší, než je skutečná výše nároku Dopravce na Kompenzaci) provede Objednatel výše uvedené Finanční vyrovnání (úhradu doplatku) do 3 měsíců po odstranění závad a nedostatků Dopravcem, jsou-li zjištěny. V případě vzniku přeplatku 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 Objednatelem 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 Objednatelem, systémové vztahy

1. Objednatel se zavazuje:
 - a) koordinovat tvorbu a změny jízdních řádů s přihlédnutím k potřebám smluvních stran 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 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 Objednatele;
 - změnu Závazného jízdního řádu;
 - změnu Tarifu PID po schválení v orgánech HMP.
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).
3. Služby poskytované organizátorem Dopravci jsou řešeny zvláštní smlouvou mezi ROPID a Dopravcem – Smlouvou o službách. Organizátor ROPID zajišťuje pro Dopravce tzv. systémové služby, které jsou Dopravcem hrazeny přímo na základě uvedené Smlouvy o službách ROPID. Tyto náklady vstupují do nákladů VS, avšak nejsou předmětem kalkulace výchozí ceny, 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 uzavřenou Smlouvu o službách s ROPID 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 HMP, která představuje NZA na území HMP a 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 ROPID 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. 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.
5. Dopravce je povinen uzavřít Smlouvu o jednotné přepravní kontrole v systému PID 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. Má-li Dopravce Smlouvu/y 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/IDSK za provádění přepravní kontroly vztahující se k výkonům na území HMP a výši obdržených přírážek vztahující se k výkonům na území HMP, příslušející 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.
6. Dopravce je povinen uzavřít na dobu určitou Smlouvu MOS nezbytnou pro fungování systému PID v oblasti odbavování cestujících. 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. 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 popsáném 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 7 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 při zahájení plnění této Smlouvy zcela odhadnout. Pokud změny smluv uvedené v tomto článku vyvolají opodstatněné zvýšení ekonomicky racionálně vynaložených nákladů Dopravce, budou Objednatelům kompenzovány v rámci ONS.

Článek XII

NEOBSAZENO

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 7, která bude uvedena v příloze č. 10a této Smlouvy. V případě, že bude zaveden provoz v EČV, je Objednatel oprávněn doplnit Standardy kvality o nový druh dopravy nebo zavést specifická ustanovení. Příloha č. 10a této Smlouvy bude sestavena a bude trvale nebo po přechodnou dobu zohledňovat odlišné parametry vozidel EČV. 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 Objednatelů 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 zaměstnanců Magistrátu HMP.
11. Dopravce je povinen seznámit všechny své provozní zaměstnance s právy a povinnostmi kontrolních orgánů Objednatele a s povinností umožnit těmto orgánům provádět kontroly a na jejich vyzvání předložit platný záznam o provozu vozidla a na vyžádání také vytisknout výpis jízdenek 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 jízdenek, u každé s uvedením čísla jízdenky, času vydání, ceny jízdenky, identifikace zastávky a vyznačení případného storna vydané jízdenky.
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 odbavovacího 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 stářím.

- 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 nezbavuje povinnosti 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 znamení k řidiči ve vozidle zajistit obsluhu 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 přistavných jízdách a manipulačních přejezdech), přičemž veškerá 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 Objednatелеm nákup a rozvoj odbavovacího a informačního zařízení vozidel, proto je povinen Dopravce strpět např. ověřování nových funkcionalit OIS, musí poskytnout součinnost 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 Objednatелеm 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 Objednatелеm 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 Objednatele s dostatečným předstihem informovat o datu a místu 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 <https://pid.cz/prehled-vydanych-tarifu-spp-pid/>) 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 Objednatelem, 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 Objednatelem. 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 Objednatelem 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 Objednatelem. 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 vyhlašuje na svém území Objednatel. Dopravce se zavazuje řídit se na svých licenčně provozovaných Linkách PID platným Tarifem PID, který je uveden v příloze č. 7 této Smlouvy <https://pid.cz/prehled-vydanych-tarifu-spp-pid/>, 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, pokud se týkají linek provozovaných dle této Smlouvy. 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. Umožnění prodeje jízdních dokladů na městských linkách PID je povinné z bezkontaktních samoobslužných platebních terminálů. Autobusy Dopravce musí být vybaveny Objednatелеm 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 Objednatелеm 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 opravce nejpozději tři dny před termínem řádného nahlášení tržeb. Náhradní termín Objednatel stanoví do dvou pracovních dnů, je však povinen zohlednit přiměřeně termín opravce. V náhradním termínu stanoveném Objednatелеm 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 změny 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 Objednatelem 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 brutto kontrakt (riziko výnosů je na straně Objednatele) nebude ani taková koncepční změna tarifního odbavení podstatnou změnou Smlouvy, kterou by se vychýlila rovnováha mezi smluvními stranami. 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 nábreží 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 7, 8, 9 a 10 tohoto článku, zejména údaje o vybraných

tržbách ve vozidlech a jejich evidenci a tržbách obdržených ze SJT (od doby účinnosti SJT pro Veřejné služby dle této Smlouvy).

Článek XVI

Dopravní prostředky – přechodná a zvláštní ujednání ke standardům kvality

1. Dopravce se zavazuje nasazovat na dopravní výkony dle této Smlouvy pouze vozidla splňující všechny podmínky v kapitole 4.3 přílohy č. 10 - Standardy kvality PID včetně jejích příloh v platném znění, přičemž nově pořizovaná vozidla v průběhu trvání této Smlouvy již musí splňovat všechny podmínky kapitoly 4.2 přílohy č. 10 včetně jejích příloh v platném znění. Všechna nasazovaná vozidla dále musí umožňovat přepravu také stojících cestujících v minimálním počtu odpovídajícímu 4 osoby/m² volné podlahové plochy (nezapočítává se podlahová plocha v prostoru dveří, pod sedadly a ve vyhrazeném prostoru pro kočárek / invalidní vozík).
2. Dopravce kromě obnovy vozového parku novými vozidly nebo vozidly mladšími 2 let od data první registrace v souladu s přílohou č. 10 této Smlouvy může dále zařadit do svého vozového parku rovněž starší vozidlo jiného dopravce, pokud je již v PID evidováno a v případě, že plní všechna ustanovení, na která odkazuje odst. 1 tohoto článku a je homologováno jako vozidlo třídy M3/ II nebo M3/B.
3. Dopravce je povinen od Zahájení provozu a dále po celou dobu trvání této Smlouvy nasazovat na dopravní výkony na Lince vozidla splňující Manuál jednotného vzhledu vozidel, který je součástí přílohy č. 10 této Smlouvy.
4. 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.
5. 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.
6. 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.
7. 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 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.
8. Dopravce je povinen předložit Objednateli Plán obnovy vozového parku na celé období platnosti Smlouvy. V případě jakékoli změny Plánu obnovy vozidel je Dopravce povinen Plán obnovy

vozidel aktualizovat a aktualizovanou verzi předat Objednateli nejpozději do 30 dnů od aktualizace Plánu obnovy vozidel. Dopravce je povinen na základě požadavku Objednatele akceptovat koncept obnovy vozového parku EČV a zpracovat jej po obdržení takové žádosti ze strany Objednatele do Plánu obnovy vozového parku. Postup pro zavedení EČV včetně ekonomické aktivace a úhrady Kompenzace je upraven v čl. IX této Smlouvy.

9. 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 Objednatel 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 Magistrátu HMP nebo prostřednictvím specializované právnické či fyzické osoby, kterou k provádění kontrol v definovaném rozsahu Objednatel písemně pověří. Kontrolní zaměstnanec Objednatele nebo specializovaná právnická nebo fyzická osoba písemně pověřená Objednatelem k výkonu kontroly (dále jen „**oprávněná osoba**“) jsou k provádění kontroly vybaveni k tomu vystavenými doklady. Objednatelem pověřená externí osoba se navíc prokazuje písemným pověřením od Objednatele. 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 Objednatele mimo provozní kontrolu uvedenou v odstavci 2 tohoto článku budou prováděny oprávněnou osobou ve spolupráci s příslušným odborným útvarům 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 námítky, které musí být zdůvodněny, případně doplněny o vyjádření zúčastněného řidiče nebo jiného zaměstnance, týká-li se závada jeho výkonu. Námítky mohou být vzneseny nejpozději do 30 dnů ode dne zaslání služebního hlášení; k opožděně podaným námitkám Objednatel nepřihlíží. Námítky 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 námítky 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 poplávkce 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.

Článek XXII

Ukončení Smlouvy

1. Tato Smlouva končí:
- a) uplynutím doby stanovené v čl. IV odst. 1, případně upravené v souladu s čl. IV odst. 2 této Smlouvy, popřípadě prodloužené v souladu s čl. IV odst. 1 ve spojení s čl. IX odst. 14 této Smlouvy,
 - b) písemnou dohodou obou smluvních stran,
 - c) uplynutím výpovědní doby v případě podání výpovědi, nebo
 - d) odstoupením od této Smlouvy Objednatel 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 doručenu 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 Objednatelům 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 EČV ve smyslu čl. VI odst. 4 této Smlouvy;
 - b) v případě, že Dopravce nepožádá bez zbytečného odkladu a ani v dodatečně přiměřené lhůtě stanovené Objednatelům o vydání licence nebo schválení jízdního řádu Linky v souladu se závazným jízdním řádem, který mu byl oznámen Objednatelům 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 Objednatelům v souladu s touto Smlouvou v průběhu posledních 12 po sobě jdoucích měsíců převyšuje 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 Objednatelům;
 - f) v případě opakovaného odmítnutí kontroly Objednatelům 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 Objednatelům zjištěno použití odbavovacího zařízení nenahlášeného Dopravcem Objednatelům postupem podle Tarifní smlouvy, jejíž principy jsou uvedeny v příloze č. 8 této Smlouvy.
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. Výpověď 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 Objednatelům 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 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 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.

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 stanovené 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 neudrží 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 neuhradí;
 - 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 neuhradí;
 - 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 neuhradí;
 - 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 neuhradí.
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 Objednatelům 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 Objednatel, a nerespektuje-li schválenou změnu jízdních řádů, činí smluvní pokuta 300 000 Kč.
8. V případě nedodržení závazného rozsahu jednotného barevného vizuálu PID je Dopravce povinen uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši 20 000 Kč za každé i započaté kalendářní čtvrtletí, v němž nedodržel závazný jednotný vizuál PID u více než 5 % vozidel. Vozidla zavedená do provozu v souladu s článkem XVI odst. 1 se do povinného rozsahu jednotného barevného vizuálu PID zahrnou až po uplynutí výjimky dle čl. XVI odst. 1, kdy budou nahrazena EČV nebo uvedena do souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel z jiných důvodů ve stanovené přiměřené lhůtě (technologicky i dostupností změny lakování, resp. polepu).
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 10 tohoto článku se Dopravce zavazuje za každé porušení svých povinností hradit též smluvní pokuty uplatňované Objednatel v souladu s přílohou č. 12 této Smlouvy – Sazebník postihů a přílohou č. 22 této Smlouvy (Harmonogram Předrealizačního období – struktura a milníky vč. smluvních pokut, byl-li stanoven v souladu s čl. XII této Smlouvy). Dopravce bere na vědomí, že pro využití dobrodiní 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 přírázku nejvýše 1 % nad inflační nárůst, a v případě uplatnění kumulované inflace za dva a více let přírázku 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.
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 Objednatelem 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 uložení 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. Nevyplyvá-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 § 43 odst. 1 zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, Objednatel potvrzuje, že uzavření této Smlouvy schválila Rada hlavního města Prahy, a to usnesením č. 1592 ze dne 12. 8. 2024.

8. Smluvní strany výslovně souhlasí s tím, aby tato Smlouva byla uvedena v Centrální evidenci smluv (CES) vedené hlavním městem Prahou, která je veřejně přístupná a která obsahuje údaje o smluvních stranách, předmětu Smlouvy, číselné označení této Smlouvy, datum podpisu a její text. Smluvní strany prohlašují, že uvedené skutečnosti nepovažují za obchodní tajemství ve smyslu ustanovení § 504 občanského zákoníku a udělují svolení k jejich užití a zveřejnění bez stanovení jakýchkoli dalších podmínek.
9. Nestanoví-li tato Smlouva pro určité případy jinak, veškerá oznámení, informace a jiná sdělení podaná ve věcech této Smlouvy se považují za doručena 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. 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 /bude doplněno dodatkem ke dni Zahájení provozu svazku a následně k realizovaným změnám JŘ/ - veřejná
 - Příloha č. 4 VFM-D, VMPA-D - neveřejná
 - Příloha č. 4a Struktura nákladů pro vyhrazené změny spojené se zavedením EČV v průběhu trvání Smlouvy – vzor (vzor je veřejná příloha, v případě aktivace této vyhrazené změny je tato příloha 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 /vzor, který bude vyplněný a aktualizovaný dodatkem Smlouvy k Zahájení provozu svazku a následně k realizovaným změnám JŘ/ - veřejná ve vzoru, neveřejná po vyplnění
 - Příloha č. 6 Indexace Výchozí ceny (VCDV, VCDDV)
 - Příloha č. 6a Postup průběžné kontroly a vyrovnávání nákladů na ceny PHM (nafta, CNG, v případě EČV vodík, elektřina nebo jiné pohonné médium)
 - Příloha č. 7 Tarif PID: <https://pid.cz/prehled-vydanych-tarif-u-spp-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 /bude doplněno dodatkem ke dni Zahájení provozu svazku/ - 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

Smluvní strany prohlašují, že Smlouvu přečetly, s jejím obsahem souhlasí, je projevem jejich svobodné vůle, což stvrzují svými podpisy.

za Objednatele:

za Dopravce

.....
Ing. et Ing. Petr Tomčík
ředitel

.....
Martin Capoušek
jednatel

PRŮVODNÍ LIST JÍZDNÍCH ŘÁDŮ

Linky BUS 238

NÁZEV LINKY						
238	Depo Hostivař - Fashion Arena Štěrboholy					
TRASA LINKY 238						
směr Fashion Arena Štěrboholy: AO Depo Hostivař - Sazečská - Černokostelecká - Průmyslová - Zamenhofova - AO Fashion Arena Štěrboholy						
směr Depo Hostivař: AO Fashion Arena Štěrboholy - Zamenhofova - Průmyslová - Černokostelecká - Sazečská - AO Depo Hostivař						
ZASTÁVKY LINKY 238						
Depo Hostivař - Malešická továrna - Na Homoli - Průmyslová - Zamenhofova (Z) - Fashion Arena Štěrboholy						
Poznámka: [] – tarifní pásmo; (T) – zastávka jen ve směru Tam; (Z) – zastávka jen ve směru Zpět						
CELKOVÝ POČET ZASTÁVKOVÝCH OZNAČNÍKŮ						
Území Prahy	11					
Území Středočeského kraje	0					
Území ostatních krajů	0					
Celkem	11					
VYHRAZENÉ ZMĚNY V PROVOZU LINEK V OBDOBÍ TRVÁNÍ ZÁVAZKU						
Níže uvedené výkony a počty vozů představují základní režim provozu, v němž bude linka fungovat po většinu roku. V souvislosti s marketingovými akcemi obchodního centra však bude provoz ve vybraných dnech posilován - v těchto dnech budou navýšeny počty spojů a také počet vypravených autobusů bude zvýšen na 2. Naopak o vybraných státních svátcích, kdy je obchodní centrum uzavřené, bude linka mimo provoz. Předpokládaný roční objem ujetých kilometrů včetně těchto odchylek činí 59 051 km a tento rozsah dopravních výkonů je stanoven jako referenční pro sestavení VFM.						
TYP VOZIDEL (NA JEDNOTLIVÝCH LINKÁCH)						
Linka	Typ vozidla	Poznámka				
238	MnN					
POČET VOZIDEL (V OBLASTI) DLE NAVRŽENÉHO JÍZDNÍHO ŘÁDU						
Pracovní dny						
	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer	Noc	Poznámka
MnN	1	1	1	1	0	
Sobota						
	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer	Noc	Poznámka
MnN	1	1	1	1	0	
Neděle						
	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer	Noc	Poznámka
MnN	1	1	1	1	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 Praha	Služba 1/km Vnější	Poznámka			
238/1 (MnN)	154,980	0,000				
Celkem za den		154,980	km/den			
Sobota						
Kmen. vůz	Služba 1/km Praha	Služba 1/km Vnější	Poznámka			
238/1 (MnN)	154,980	0,000				
Celkem za den		154,980	km/den			
Neděle						
Kmen. vůz	Služba 1/km Praha	Služba 1/km Vnější	Poznámka			
238/1 (MnN)	154,980	0,000				
Celkem za den		154,980	km/den			
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	
MnN	Praha	154,980	154,980	154,980		
	Vnější	0,000	0,000	0,000		

VEGA TOUR								
Linka: 238		Pořadí: 1	Provozovna: VEGA TOUR		Celý týden		List č. 1/1	
Typ vozu: MnN /G/		OIS: 238015		Čís.graf.: T1234		Platí od: 01.12.2024		
Výjezd: Provozovna VT 8:33 - Depo Hostivař 8:38 Přejezd: Depo Hostivař 20:00 - Fashion Arena Štěrboholy 20:07 Přejezd: Depo Hostivař 20:18 - Fashion Arena Štěrboholy 20:25 Zatažení: Depo Hostivař 20:35 - Provozovna VT 20:40								
1717/1								
Depo Hostivař	↓ 8:40 A	↑ 8:58	↓ 9:00	↑ 9:18	↓ 9:20	↑ 9:38	↓ 9:40	↑ 9:58
Průmyslová	↓ 8:43	↑ 8:55	↓ 9:03	↑ 9:15	↓ 9:23	↑ 9:35	↓ 9:43	↑ 9:55
Fashion Arena Štěrboholy	↓ 8:49	↑ 8:50 A	↓ 9:09	↑ 9:10	↓ 9:29	↑ 9:30	↓ 9:49	↑ 9:50
Depo Hostivař	↓ 10:00	↑ 10:28	↓ 10:30	↑ 10:58	↓ 11:00	↑ 11:28	↓ 11:30	↑ 11:58
Průmyslová	↓ 10:03	↑ 10:25	↓ 10:33	↑ 10:55	↓ 11:03	↑ 11:25	↓ 11:33	↑ 11:55
Fashion Arena Štěrboholy	↓ 10:09	↑ 10:20	↓ 10:39	↑ 10:50	↓ 11:09	↑ 11:20	↓ 11:39	↑ 11:50
Depo Hostivař	↓ 12:00	↑ 12:28	↓ 12:30	↑ 13:28	↓ 13:30	↑ 13:58	↓ 14:00	↑ 14:28
Průmyslová	↓ 12:03	↑ 12:25	↓ 12:33	↑ 13:25	↓ 13:33	↑ 13:55	↓ 14:03	↑ 14:25
Fashion Arena Štěrboholy	↓ 12:09 p	↑ 12:20	↓ 12:39 P	↑ 13:20	↓ 13:39	↑ 13:50	↓ 14:09	↑ 14:20
Depo Hostivař	↓ 14:30	↑ 14:58	↓ 15:00	↑ 15:28	↓ 15:30	↑ 15:58	↓ 16:00	↑ 16:28
Průmyslová	↓ 14:33	↑ 14:55	↓ 15:03	↑ 15:25	↓ 15:33	↑ 15:55	↓ 16:03	↑ 16:25
Fashion Arena Štěrboholy	↓ 14:39	↑ 14:50	↓ 15:09	↑ 15:20	↓ 15:39	↑ 15:50	↓ 16:09	↑ 16:20
Depo Hostivař	↓ 16:30	↑ 16:58	↓ 17:00	↑ 17:28	↓ 17:30	↑ 17:58	↓ 18:00	↑ 18:58
Průmyslová	↓ 16:33	↑ 16:55	↓ 17:03	↑ 17:25	↓ 17:33	↑ 17:55	↓ 18:03	↑ 18:55
Fashion Arena Štěrboholy	↓ 16:39 p	↑ 16:50	↓ 17:09 p	↑ 17:20	↓ 17:39 p	↑ 17:50	↓ 18:09 P	↑ 18:50
Depo Hostivař	↓ 19:00	↑ 19:28	↓ 19:30 B	↑ 19:58	↑ 20:18	↑ 20:33		
Průmyslová	↓ 19:03	↑ 19:25	↓ 19:33	↑ 19:55	↑ 20:15	↑ 20:30		
Fashion Arena Štěrboholy	↓ 19:09 P	↑ 19:20	↓ 19:39 P	↑ 19:50	↑ 20:10	↑ 20:25 B		
Poznámky: A = první spoj B = poslední spoj P = přestávka p = bezpečnostní přestávka VJR neobsahuje spoj delší než 50 km								
		Vozokm	Délka směny	Vozohod	Doba řízení	Doba neřízení		
	celkem	154,980	12:07	12:07	7:16	4:51		

238		pid  		PRAZSKA INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha Dopravce: Vega Tour s.r.o., Šátalská 204/21, Praha 4 - Libuš, 142 00, tel. 242 447 208 Informace o provozu PID na tel.: 234 704 560; na internetu: www.pid.cz		Platnost: od 01.12.2024	
orientační doba jízdy (min)		Tarifní pásmo P		CELÝ TÝDEN			
x DEPO HOSTIVAŘ  1 x Malešická továrna 2 x Na Homoli 3 x Průmyslová 9 x FASHION ARENA ŠTĚRBOHOLY x - na znamení  - Všechny spoje zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.		4				4	
		5				5	
		6				6	
		7				7	
		8	40			8	
		9	00 20 40			9	
		10	00 30			10	
		11	00 30			11	
		12	00 30			12	
		13	30			13	
		14	00 30			14	
		15	00 30			15	
		16	00 30			16	
		17	00 30			17	
		18	00			18	
		19	00 30			19	
		20				20	
		21				21	
		22				22	
		23				23	
		0				0	
		1				1	
		2				2	
		3				3	
		Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID. Jízda s předem zakoupeným jízdním dokladem. Území hl. m. Prahy se počítá jako 4 tarifní pásma.					
O svátcích jede jako v neděli (†).		Soft. CHAPS spol. s r.o.					

O svátcích jede jako v neděli (†).

Soft. CHAPS spol. s r.o.

238

pid



PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA (PID) - Městská doprava Praha

Dopravce: Vega Tour s.r.o., Šátalská 204/21, Praha 4 - Libuš, 142 00, tel. 242 447 208

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

Platnost:

od 01.12.2024

orientační doba
jízdy (min)

Tarifní pásmo P

CELÝ TÝDEN

• x **FASHION ARENA ŠTĚRBOHOLY**

2 x Zamenhofova

5 x Průmyslová

6 x Na Homoli

6 x Malešická továrna

8 x DEPO HOSTIVAŘ 

x - na znamení

 - **Všechny spoje** zajišťuje nízkopodlažní vozidlo.

4	4
5	5
6	6
7	7
8 50	8
9 10 30 50	9
10 20 50	10
11 20 50	11
12 20	12
13 20 50	13
14 20 50	14
15 20 50	15
16 20 50	16
17 20 50	17
18 50	18
19 20 50	19
20 10 25	20
21	21
22	22
23	23
0	0
1	1
2	2
3	3

Platí Smluvní přepravní podmínky PID a Tarif PID.

Jízda s předem zakoupeným jízdním dokladem.

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

O svátcích jede jako v neděli (†).

Soft. CHAPS spol. s r.o.

Výchozí finanční model, výchozí model provozních aktiv

xx Neveřejné údaje xx

Vzor sestavení VFM-EČV

Příloha č. 4a

Objednatel:

120 měsíců od překlopení do EČV

[illegible]

Výchozí finanční model (VFM)	řádek	v cenách roku stanovených Objednatelem										
		20xx	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	20xx+10 (zbývající podíl do 120 měsíců celkového plnění,pokud není rok 20xx plněn v EČV celý, ale jen podílem)
		tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč
<i>Myto na JŘ - odhad a vyúčtování dle skutečnosti</i>	28b											
<i>ONS - položky vyhrazené dle smlouvy - odhad a vyúčtování dle skutečnosti</i>	28c											
Kompensace celkem	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)	30	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
- z toho tarifní km dle JŘ (referenční)	30a											
- tarifní km dle JŘ elektro	30aa											
- tarifní km dle JŘ H ₂	30ab											
- z toho ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (km)	30b											
Počet autobusů celkem	31											
- z toho záložní	31a											

Sumář vybraných hodnot		20xx	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	20xx+10 (zbývající podíl do 120 měsíců celkového plnění,pokud není rok 20xx plněn v EČV celý, ale jen podílem)
		tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč
Náklady celkem (součet řádků 17+25+28)		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Čistý příjem dohodnutý		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Cena dopravního výkonu předběžně		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Předpokládané výnosy		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Kompensace celkem záloha		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

VFM může být upraven na straně výnosů při změně Tarifu PID, sdílení rizik a příležitostí je upraveno ve smlouvě
Objednatel stanoví typ EČV - pro jednu smlouvu z důvodu optimalizace fixních nákladů jeden druh EČV, v případě, že je část výkonů objednávána jiným krajem (Smlouva na výkony i s dalším objednatel) musí být rozhodnutí shodou příslušných orgánů obou krajů nezbytnou součástí výchozího finančního modelu je rozpis zákl. kapitálu (výchozí model provozních aktiv - VMPPA) vč. výpočtu maximálního čistého příjmu
V případě získání dotací na pořízení autobusů nebo turbulentnímu vývoji na trhu s autobusy (v důsledku dopadů epidemické krize) se smluvní strany dohodly na úpravě VFM od data změny.
celý VFM se vyplňuje v cenách stvovených Objednatelem
každý rok bude indexován postupem stanoveným v indexační příloze (příloze č. 6)
indexace bude kumulovaně
pokud dojde v průběhu trvání smlouvy ke změnám o kterých víme čas a konkrétní podobu, zapracují se ihned v době zpracování VFM
pokud dojde na aktivaci opcí (vyhrazených změn) bude upraven od dat a změny VFM do konce trvání smlouvy, prodloužené z důvodu významných investic, pokud 120 měsíců plnění VS EČV, ale tak že původní délka trvání Smlouvy bude prodloužena maximálně o 50 %)
s odpisy budete pracovat ve vazbě na délku plnění EČV v souladu s pokyny Objednatele
v případě změny objednávky (km) je postup upraven ve smlouvě o VS
položka v tis. uvádějte na 3 desetinná místa
každé čtvrtletí bude provedeno výpočet palivové doložky - postup vypořádání stanovuje smlouva o VS
každé čtvrtletí dopravce předloží výkaz skutečných nákladů a výnosů ve struktuře uvedené ve vyhlášce 296/2010 Sb. zpřesněné o položky dle tohoto VFM

 takto označené buňky se nevyplňují

řádky 28a) až 28c) doplní dopravce v dodatku před zahájením provozu

Vzor sestavení VFM-EČV

Dopravce:

Objednatel:

120 měsíců od překlopení do EČV

Východí finanční model (VFM)		řádek	v cenách roku stanovených Objednatелеm											
			20xx	20xx+1	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	20xx+10 (zbývající podíl do 120 měsíců celkového plnění,pokud není rok 20xx plněn v EČV celý, ale jen podílem)
			Kč/km	tis. Kč	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	z toho neobsazeno	1a												
	neobsazeno	1b												
	- z toho elektrická energie (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatele - vyhrazená změna smlouvy)	1c	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	- z toho vodík (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatele - vyhrazená změna smlouvy) **	1d	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	z toho oleje, ostatní média atd.	1e	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Přímý materiál, energie	2	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Opravy a údržba vozidel	3	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Odpisy dlouhodobého majetku	4	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	z toho: autobusy/vozidla	4a	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádce 4a	4b	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Pronájem a leasing vozidel	5	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Mzdové náklady	6	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sociální a zdravotní pojištění	7	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Cestovné	8	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Úhrada za použití infrastruktury	9	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Silniční daň	10	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Elektronické myto	11	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	12	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ostatní přímé náklady	13	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ostatní služby	14	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Provozní režie	15	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Správní režie	16	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Zbytkové variabilní náklady														
Provozní náklady celkem	17	0,00	0,000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Výnosy	Tržby z jízdného (rok zvedení)	18	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ostatní tržby z přepravy	19												
	Slevy MD	20												
	Ostatní výnosy	21												
Výnosy celkem	22	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Hodnota provozních aktiv	23	0,00	0,000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Čistý příjem dohodnutý	24	0,00	0,0000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Náklady organizátorů	25	0,48	0,000	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
Kompence (mimo položky nezahrnuté do nákladů)	26	0,480	0,000	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480
Dotace na pořízení a modernizaci vozidel	27a		0,000											
Jiné dotace	27b		0,000											
Položky nezahrnuté v nákladech (přičítají se ke kompenci) - odhad se přičte do zálohy a tyto položky se vyúčtovávají na skutečnost	28	0,00	0,000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Východí finanční model (VFM)	řádek	v cenách roku stanovených Objednatелеm											
		20xx	20xx+1	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	20xx+10 (zbývající podíl do 120 měsíců celkového plnění,pokud není rok 20xx plněn v EČV celý, ale jen podílem)
		Kč/km	tis. Kč	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km
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												
Kompence celkem	29	0,48	-	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)	30		0,000										
- z toho tarifní km dle JŘ (referenční)	30a												
- tarifní km dle JŘ elektro	30aa												
- tarifní km dle JŘ H ₂	30ab												
- z toho ostatní výkony: přístavné, odstavné, přejezdové (km)	30b												
Počet autobusů celkem	31												
- z toho záložní	31a												

Sumář vybraných hodnot		20xx	20xx+1	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	20xx+10 (zbývající podíl do 120 měsíců celkového plnění,pokud není rok 20xx plněn v EČV celý, ale jen podílem)
		Kč/km	tis. Kč	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km
Náklady celkem (součet řádků 17+25+28)		0,480	0,000	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480
Čistý příjem dohodnutý		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Cena dopravního výkonu předběžně		0,480	0,000	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480
Předpokládané výnosy		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Kompence celkem záloha		0,480	0,000	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480

VFM může být upraven na straně výnosů při změně Tarifu PID, sdílení rizik a příležitostí je upraveno ve smlouvě
Objednatel stanoví typ EČV - pro jednu smlouvu z důvodu optimalizace fixních nákladů jeden druh EČV, v případě, že je část výkonů objednávána jiným krajem (Smlouva na výkony i s dalším objedntelem) musí být rozdhnutí shodou příslušných orgánů obou krajů nezbytnou součástí východího finančního modelu je rozpis zákl. kapitálu (východí model provozních aktiv - VMPPA) vč. výpočtu maximálního čistého příjmu
V případě získání dotací na pořízení autobusů nebo turbulentnímu vývoji na trhu s autobusy (v důsledků dopadů epidemické krize) se smluvní strany dohodly na úpravě VFM od data změny.
celý VFM se vyplňuje v cenách stnovených Objedntelem
každý rok bude indexován postupem stanoveným v indexační příloze (příloze č. 6)
indexace bude kumulované
pokud dojde v průběhu trvání smlouvy ke změnám o kterých víme čas a konkrétní podobu, zapracují se ihned v době zpracování VFM
pokud dojde na aktivaci opcí (vyhrazených změn) bude upraven od dat a změny VFM do konce trvání smlouvy, prodloužené z důvodu významných investic, pokud 120 měsíců plnění VS EČV, ale tak že původní délka trvání Smlouvy bude prodloužena maximálně o 50 %)
s odpisy budete pracovat ve vazbě na délku plnění EČV v souladu s pokyny Objednatele
v případě změny objednávky (km) je postup upraven ve smlouvě o VS
položka v tis. uvádějte na 3 desetinná místa
každé čtvrtletí bude provedeno výpočet palivové doložky - postup vypořádání stanovuje smlouva o VS
každé čtvrtletí dopravce předloží výkaz skutečných nákladů a výnosů ve struktuře uvedené ve vyhlášce 296/2010 Sb. zpřesněné o položky dle tohoto VFM

takto označené buňky se nevyplňují

řádky 28a) až 28c) doplní dopravce v dodatku před zahájením provozu

Vzor sestavení VFM-EČV

Dopravce:
Objednatel:
Variabilní náklady 120 měsíců od překlopení do EČV

Výchozí finanční model (VFM)			v cenách roku stanovených Objednatелеm										
			20xx	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	20xx+10 (zbyvajicí podíl do 120 měsíců celkového plnění,pokud není rok 20xx plněn v EČV celý, ale jen podílem)
			tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1											
	z toho neobsazeno	1a											
	neobsazeno	1b											
	- z toho elektrická energie (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatele - vyhrazená změna smlouvy)	1c											
	- z toho vodík (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatele - vyhrazená změna smlouvy) *	1d											
	AD blue, oleje, ostatní média atd.	1e											
	Přímý materiál, energie	2											
	Opravy a údržba vozidel	3											
	Odplyy dlouhodobého majetku	4											
	z toho: autobusy	4a											
	odplyy 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												
Variabilní náklady			17	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Hodnota provozních aktiv			23	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Čistý příjem dohodnutý			24	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Náklady organizátorů (podle aktuální ceny C _{0xx})			25	22,371	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	246,077
Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)			30	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
- z toho tarifní km dle JŘ (referenční)			30a	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
- tarifní km dle JŘ Diesel			30aa										
- tarifní km dle JŘ CNG			30ab										
- z toho ostatní výkony: přistavné, odstavné, přejezdové (km)			30b										

Sumář vybraných hodnot		20xx	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	20xx+10 (zbyvajcí podíl do 120 měsíců celkového plnění,pokud není rok 20xx plněn v EČV celý, ale jen podílem)
		tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč	tis. Kč
CDDV - Variabilní náklady celkem		22,371	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	268,448	246,077

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



Vzor sestavení VFM-EČV

Dopravce:
Objednatel:
Variabilní náklady 120 měsíců od přelomu do EČV

Výchozí finanční model (VFM)		Řádek	v cenách roku stanovených Objednatelém											
			20xx	20xx+1	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	20xx+10 (zbývající podíl do 120 měsíců celkového plnění, pokud není rok 20xx plněn v EČV celý, ale jen podílem)
			Kč/km	tis. Kč	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km
Náklady	Pohonné hmoty, oleje	1	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	z toho neobsazeno	1a												
	neobsazeno	1b												
	- z toho elektrická energie (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatelē - vyhrazená změna smlouvy)	1c	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	- z toho vodk (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatelē - vyhrazená změna smlouvy) *	1d	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	AD blue, oleje, ostatní média atd.	1e	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Přímý materiál, energie	2	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Opavy a údržba vozidel	3	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	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	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Sociální a zdravotní pojištění	7	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Cestovné	8	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Úhrada za použití infrastruktury	9	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Silniční daň	10												
	Elektronické myto	11												
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	12	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ostatní přímé náklady	13	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Ostatní služby	14												
	Provozní režie	15												
	Správní režie	16												
	Zbytkové variabilní náklady		0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Variabilní náklady	17	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Hodnota provozních aktiv	23	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Čistý příjem dohodnutý	24	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	Náklady organizátorů (podle aktuální ceny C _{0xx})	25	0,48	268,448	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48	0,48
	Předpokládaný dopravní výkon (vozkm)	30		0,000										
	- z toho tarifní km die JŘ (referenční)	30a	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
	- tarifní km die JŘ Diesel	30aa												
	- tarifní km die JŘ CNG	30ab												
	- z toho ostatní výkony: přítaavné, odstavné, přejezdové (km)	30b												
Sumář vybraných hodnot			20xx	20xx+1	20xx+1	20xx+2	20xx+3	20xx+4	20xx+5	20xx+6	20xx+7	20xx+8	20xx+9	I až XI 2034
			Kč/km	tis. Kč	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km	Kč/km
CDDV - Variabilní náklady celkem			0,480	268,448	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480	0,480

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

takto označené buňky se nevyplňují

**Výchozí model provozních aktiv - EČV vyhrazená změna
120 měsíců od překlopení do EČV**

Dopravce:

Objednatel:

[illegible]

Podíl majetku použitý k plnění smlouvy /musí být dohodnutá alokační jednice - požadujeme km a podíl podle plnění konkrétní smlouvy, pokud má dopravce komerci, určí i podíl pro komerci, pokud nejsou např. vozidla určena za 100 % pouze na objednané VS dle smlouvy

Majetek se uvádí podílem vypočteným podle karet majetku

Co není v majetku dopravce se neuvádí

[illegible]

V případě získání dotací na pořízení autobusů nebo turbulentnímu vývoji na trhu s autobusy (v důsledku dopadů epidemické krize) se smluvní stany dohodly na úpravě VFM od data změny.

Vzor sestavení VFM-EČV a VMPPA-EČV při aktivaci vyhrazené změny

Veřejné služby převáděné do EČV

	typ vozu	PD šk	So	Ne	PD pr.
0. (HMP)	Mn				
	Md				
	Md+				
	SD				
	SD+				
	KB				
Sčk	Mn				
	Md				
	Md+				
	SD				
	SD+				
	KB				

Počet km v uvedeném období provozu								
	Mn	Md	Md+	SD	SD+	KB	celkem	celkem za 10 let
0. (HMP)	0	0	0	0	0	0	0	0
vnější (SčK)	0	0	0	0	0	0	0	0
celkem	0	0	0	0	0	0	0	0

Mzdové náklady, sociální a zdravotní pojištění

V cenách roku stanovených Objednatelem a rozhodným pro kalkulaci vyhrazené změny provozu EČV

Vzhledem k podmínce sociálně spravedlivého zadávání sestavte plán kalkulovaných mzdových nákladů včetně sociálního a zdravotního pojištění, tyto položky budou v rámci indexace indexovány v souladu s vývojem mezd, tj. obvykle nadinflačně a z tohoto důvodu bude Objednatel požadovat v průběhu trvání smlouvy tyto náklady průběžně až 4x ročně dokládat (vždy po skončení čtvrtletí minimálně po skončení roku)

Objednatel:		Hl. m. Praha													
Položka	jednotka	Mn měsíčně		Md měsíčně		Md+ měsíčně		Sd měsíčně		Sd+ měsíčně		Kb měsíčně		KB+ měsíčně	
Ridiči včetně rezervy na nemocnost, dovolenou, školení, provozní odchylky (zpoždění)	počet řidičů														
Další provozní zaměstnanci (např. dispečeři)	počet dalších provozních zaměstnanců														
Ridiči mzdové náklady - kalkulované průměrně na 1 řidiče měsíčně*	Kč				0		0		0		0		0		0
Další provozní zaměstnanci (např. dispečeři) uveďte jejich kalkulované mzdové náklady na jednoho zaměstnance měsíčně*	Kč				0		0		0		0		0		0
Mzdové náklady celkem	Kč				0		0		0		0		0		0
Sociální a zdravotní pojištění celkem	Kč														
takto podbarvené pole vyplňuje uchazeč															

*Uvedené částky musí zahrnovat veškeré zákonem stanovené příplatky ke mzdě a zohledňovat i předpokládanou, a obvykle z provozního hlediska po část roku nezbytnou, přesčasovou práci

Objednatel očekává, že v rámci sociálně spravedlivého zadávání zakázky Dopravce zaručuje, že osoby, které se budou podílet na plnění Veřejné zakázky, budou odměňovány v souladu s pracovněprávními předpisy.

Osobní náklady vztažené k opravám a péči o dopravní prostředky započtete do položky opravy a údržba vozidel. Osobní náklady spojené se správou a řízením započtete do položky správní režie.

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	$N3_{HMP} = N3 * V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N3_{SČK} = N3 * V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
Odpisy dlouhodobého majetku (N4)	4	N4	$N4_{HMP} = N4 * V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N4_{SČK} = N4 * V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6 (podle struktury indexace a typu odpisu)
Pronájem a leasing vozidel (N5)	5	N5	$N5_{HMP} = N5 * V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N5_{SČK} = N5 * V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
Pojištění (zákonné, havarijní)(N6)	9	N6	$N6_{HMP} = N6 * V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N6_{SČK} = N6 * V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
Ostatní přímé náklady (N7)	11	N7	$N7_{HMP} = N7 * V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N7_{SČK} = N7 * V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
Provozní režie (N8)	13	N8	$N8_{HMP} = N8 * V_{HMP} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	$N8_{SČK} = N8 * V_{SČK} / (V_{HMP} + V_{SČK})$	dle řádku stejného čísla v příloze č. 6
FCDV	14	$\Sigma (N3..N8)$	$\Sigma (N3_{HMP}..N8_{HMP})$	$\Sigma (N3_{SČK}..N8_{SČK})$	

Fixní složka za dodatečné vozidlo se nepřepočítává 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) mínus 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

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, PHM dle typu pohonu

Objednatel				Výkony a náklady pásmo 0 (objednatel HL. m. Praha HMP)				Výkony a náklady vnější pásma (objednatel Středočeský kraj)			
n V á ý 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)		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	Kč	Kč/linkový km	Kč	Kč/linkový km
A	B		C	D	E	F	G	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	0,00	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
		- z toho nafta	1a		0,00		0,000		0,000		0,000
		- z toho CNG	1b		0,00		0,000		0,000		0,000
		- z toho vodík	1c		0,00		0,00		0,000		0,000
		- z toho elektřina	1d		0,00		0,00		0,000		0,000
		- AD blue, oleje, ostatní média atd.	1e		0,00		0,00		0,000		0,000
	Přímý materiál a energie		2		0,00		0,00		0,000		0,000
	Opravy a údržba vozidel		3		0,00		0,00		0,000		0,000
	Odpisy dlouhodobého majetku		4	0,000	0,00		0,00		0,000		0,000
		z toho: autobusy	4a		0,00						
		odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	4b								
	Pronájem a leasing vozidel		5								
	Mzdové náklady		6		0,00						
	Sociální a zdravotní pojištění		7		0,00		0,00		0,000		0,000
	Cestovné		8		0,00		0,00		0,000		0,000
	Úhrada za použití infrastruktury		9		0,00		0,00		0,000		0,000
	Silniční daň		10		0,00		0,00		0,000		0,000
	Elektronické mýto		11		0,00		0,00		0,000		0,000
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)		12		0,00		0,00		0,000		0,000
	Ostatní přímé náklady		13		0,00		0,00		0,000		0,000
	Provozní režie		15		0,00		0,00		0,000		0,000
	Správní režie		16		0,000	0,00	0,000	0,00	0,000	0,000	0,000
	Zbytkové variabilní náklady *		14		0,00		0,00	0,00	0,000	0,000	0,000
	Celkem náklady/ VCDV/VCDDV		15		0,000	0,00		0,00		0,000	
Dopravní výkony dle linkových jízdních řádů dodatečného vozidla jiného typu (referenční výkony dodatečného vozidla)			16	0,000		0,000		0,000		0,000	
Ostatní výkony související s provozem dodatečného vozidla jiného typu: přístavné, odstavné, přejezdové (vozkm) [km - na 3 desetinná místa] - doplňte			17								
Náklady dopravního výkonu [Kč/linkový km]			18	0,00				0,00			
Náklady dodatečného dopravního výkonu [Kč/linkový km]			19			0,00				0,00	
Čistý příjem			20	Zavedením dodatečného vozidla, které vstupuje do majetku dopravce bude současně o podíl takto vloženého majetku upraven také VMPP, 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 přístavních, 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		0,00	
Cena dodatečného dopravního výkonu (CDDVDVJT _i) ; CDDV = NCDDV +C _{ORG}	22 a		0,00		0,00
Cena dodatečného dopravního výkonu (CDDVMDVTJV) pro případ mimořádných překážek dle Smlouvy pro výkony dodatečného vozidla jiného typu	22b	CDVMDVJTI = CDVDVJTI – NPHMi – DÚ – CP		CDVMDVJTI = CDVi – NPHMi – DÚ – CP	
NPHMi - Pohonné hmoty a oleje z řádku 1 podle typu pohonu					
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		zde se doplní DÚ, popřípadě mzdové náklady (pro případ stávky), vzniknou-li	

Důležité informace k vyplnění tabulky:

Výkony realizované jiným typem vozidla, než jsou předeepsaná vozidla v oblasti budou hrazena cenou dopravního výkonu dodatečného vozidla jiného typu, pokud by výkony vozidla jiného typu byly rozšířeny nad rámec kalkulovaných výkonů (referenčních výkonů vozidla jiného typu), budou tyto výkony hrazeny jen variabilní složkou kalkulovaných nákladů včetně průměřeného zisku. O výkony dodatečného vozidla jiného typu se nesnižují referenční výkony vozidel oblasti.
Položka zisk je započtena i do kalkulovaných nákladů dodatečného 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, z nichž se skládá.
Položky v řádcích 21a a 21b jsou v rámci úhrady kompenzace objednatelem hrazeny zvlášť a nevstupují do kalkulovaných nákladů dopravního výkonu a kalkulovaných nákladů dodatečného dopravního výkonu předložené dopravcem.
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 hodnoty po položkách ve struktuře jako při zpracování nabídkové ceny
U 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 (odpisy, leasing apod.) ve skutečné výši, tj. náklady snížené o obdrženou dotaci, dotaci objednateli doložte.
Hodnota variabilních nákladů pro HMP ve sloupci F nesmí být vyšší než celkové hodnoty příslušné položky ve sloupci D/hodnota variabilních nákladů pro SČK ve sloupci K nesmí být vyšší než celkové hodnoty příslušné položky ve sloupci I.
Nacenění proveďte pro každého objednatele samostatně, alokace nákladů pro jednotlivé objednatele proveďte podle výkonů, jejich výši nebo relevantní podklady z nichž lze roční výkony jednotlivých objednatelů propočítat sdělí objednatelé.

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

rok20xx

Dopravce: obchodní jméno dopravce

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

Skutečná výše kompenzace (KOM) za plnění závazku veřejné služby od DDMMR do DDMMR (celorok); v případě výpočtu pro neúplný rok se upraví referenční výkony na hodnocené období
KOM = $\sum (CDV_i \times (Kmr_i - Kmm_i)) + \sum (CDDV_i \times \Delta Kmu_i) + \sum (CDDV_i \times Kmo_i) + \sum (CDVM_i \times Kmm_i) + FCDV_i + \sum (CDVDVJT_i \times (KmrDVJT_i - KmmDVJT_i)) + \sum (CDDVDVJT_i \times \Delta KmuDVJT_i) + \sum (CDDVDVJT_i \times KmoDVJT_i) + \sum (CDVMDVJT_i \times KmmDVJT_i) + M\acute{Y}TO_{JR} + NZA + ONS - TR\acute{Z}BY\ PL\acute{A}N + \Delta PHM$

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 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 (Ma)	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"					
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
bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"					
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
bude doplněno dle výkonů ujetých km z listu "pomocný soubor"					
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"					
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"					
Kloubový (Kb)	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"					
Kloubový+ (Kb+)	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"					

Výkonové náklady					
vše celkem	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
----	------	------	------	------	------

Výkonové náklady na dodatečné vozidlo jiného typu, než jsou předepsaná vozidla v oblasti*					
	Náklady	CDVDVJT x (KmrDVJT - KmmDVJT)	CDDVDVJT x ΔKmuDVJT)	CDVDVJT x KmoDVJT	CDVMDVJTí 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

*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) - přenášet 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+)
CDV _i 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							
CDV _i = NCDV _i + C [Kč/linkový km] - cena včetně ceny za služby ROPID kde NCDV _i je nabídková cena dopravního výkonu (tj. včetně zisku dopravce) pro i-tou kategorii vozidla C _{ORG} 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) - přenášet 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.							
CDDV _i 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 CDDV _i = NCDDV _i + C [Kč/linkový km] kde NCDDV _i je nabídková cena dodatečného dopravního výkonu včetně zisku dopravce pro i-tou kategorii vozidla C _{ORG} 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 dopravcem 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		v případě, že bude tento postup dle čl. III odst. 11 uplatněn, doplní se CDV _{DVJT} 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} z přílohy č. 4b list: čl. III odst. 11					

MYTO_{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.			
NZA představuje náklady na vjezdy na autobusová nádraží (terminálů) a zastávkovou péči, dle skutečně vynaložených nákladů. V případě změny počtu zastávkových sloupeků dle přílohy č. 15 této smlouvy, bude změna nákladů na počet obsluhovaných sloupeků bude po doložení nákladů připočtena k NZA. Počet zastávkových sloupeků 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 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. Cena 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. Doložená výše za celý svazek linek v oblasti.			
ONS představují ostatní náklady systému (v případě potřeby přidat řádky a popis nákladů)	celkem ONS		0,00
	přepravní kontrola	bude doplněno saldo dle znění přílohy 7 tarifní smlouvy	0,00
	MOS	vzniknou-li ONS na základě přímého požadavku Objednatele - doloží Dopravce v souladu se Smlouvou	0,00
	další ONS - upravit dle skutečně doložených nákladů, které Dopravci vzniknou na základě požadavku Objednatele	vzniknou-li ONS na základě přímého požadavku Objednatele - doloží Dopravce v souladu se Smlouvou	0,00
TRŽBY [Kč] - výnosy z jízdného včetně dotací ze státního rozpočtu, případně dotací od obcí k místním tarifům (jsou-li uplatněny) a výnosy ze SJT (bude-li zavedeno)			0,00
TRŽBY PLÁN [Kč] - výnosy z jízdného včetně dotací ze státního rozpočtu, případně dotací od obcí k místním tarifům (jsou-li uplatněny) a výnosy ze SJT (bude-li zavedeno)			
Mimořádné překážky - vypočtou se podle vzorce z údajů na listě "CDV _ CDDV" CDVMi = CDVi – NPHMi – DÚ – CP Kmmi představuje rozsah dopravních výkonů neuskutečněných Dopravcem na příkaz Objednatele z důvodů mimořádných překážek			Minibus (Mn)
			0,00
Mimořádné překážky pro výkony vozidla jiného typu -			
Cena dodatečného dopravního výkonu (CDDVMDTJV) pro případ mimořádných překážek dle Smlouvy - bude doplněno z přílohy 4b list: čl. III odst. 11 v aktuálním znění CDVMDVJTi = CDVi – NPHMi – DÚ – CP			DVJT (uvedte typ)
KmmDVJTi představuje rozsah dopravních výkonů neuskutečněných Dopravcem na příkaz Objednatele z důvodů mimořádných překážek pro výkony zajišť'ované dodatečným vozidlem jiného typu			0,00
ΔPHM palivová doložka (postup průběžného vyrovnání změny cen paliva) - může nabývat kladné i záporné hodnoty		bude vypočteno postupem dle přílohy č. 6a podle typů vozidel a pohonů, také pro dodatečné vozidlo jiného typu	

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	

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 bude použit příslušný sloupec aktualizovaných hodnot pro konkrétní rok z VFM - EČV

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 mýto	11		
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	12		
Výnosy	Ostatní přímé náklady	13		
	Ostatní služby	14		
	Provozní režie	15		
	Správní režie	16		
	Zbytkové variabilní náklady			
	Provozní náklady celkem	17		
	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		
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		
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

Kontrola kompenzace (není-li nadměrná), HV

Dopravce:
Objednatel:
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							
zůstatková cena aktiv 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 (doplň 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%							

rok vyhodnocení

Objednatel: doplňuje se název objednatele pro kterého se výpočet provádí

seznam linek			

[illegible]

Podle tohoto vzoru budou zpracovány výpisy pro všechny linky oblasti pro každý měsíc trvání smlouvy; pomocný soubor se zpracovává průběžně čtvrtletě a výsledky výše kompenzace jsou orientací, mohou být mírně zkresleny vývojem objednávky v průběhu roku, aktivacími opcí, protože v průběhu roku nelze přesně určit kolik výkonů bude hrazeno jako CDV, CDDV, CDMV; finální porovnání s referenčním jízdním řádem a závěrečné vyúčtování a vyhodnocení bude provedeno jednou ročně; na základě předběžných výsledků vyúčtování (čtvrtletí) může být vzhledem k očekávané skutečnosti upravena výše zálohy na kompenzaci v souladu se smlouvou; tabulka bude zpracována pro HMP a SK, Objednatel HMP a Objednatel SK mohou přistoupit ke sloučením obou pomocných souborů (z kontrolovaných důvodů - výkony a tržby); struktura vyhodnocení skutečné výše je pro oba Objednatelé shodná a může být k vyhodnocení přizpůsobena. Zpracování výpisů v průběhu trvání Smlouvy upravena, musí však obsahovat údaje umožňující kontrolu skutečné kompenzace; tržby a dotace sled od státu mohou být dále strukturovány v souladu s podílý z dělbý tržeb podle příslušných výnosů skupin jízdních dokladů.

do výnosů (tržeb) budou vloženy výnosy ze SJT, bude-li zaveden.

ONS mohou být započteny jednou částkou za sledované období

[illegible]

ceny	DVJT	Míňibus (Mn)	Midibus (Md)	Midibús+ (Md+)	Standard (Sd)	Standard+ (Sd+)	Kloubový (Kb)	Kloubový+ (Kb+)	
CDV									budou uvedeny aktuálně platné CDV pro hodnocený rok
CDDV									budou uvedeny aktuálně platné CDVM pro hodnocený rok
CDVMi									budou uvedeny aktuálně platné CDDV pro hodnocený rok
CDVDVJT		bude doplněno z přílohy 4b list: čl. III odst. 11 v aktuálním znění							
CDDVDVJT		bude doplněno z přílohy 4b list: čl. III odst. 11 v aktuálním znění							
CDVMDVJT		bude doplněno z přílohy 4b list: čl. III odst. 11 v aktuálním znění							

[illegible]

Výpočet nákladů na linku

xx Neveřejné údaje xx

Postup úpravy cen [VDCV a VCCDV] v době trvání smlouvy v letech 2025 a následujících								
V a y k l a a z d ů	Položka	Rok cenové hladiny sestavení nabídky	R á d e k	Postup úpravy ceny v době trvání smlouvy	Zdroj dat, (obecný popis)	Výpočet změny od roku 2024 (nacenění nabídky je požadováno ve stálých cenách roku 2024) - první indexace proběhne pro rok 2025	Výpočet změny	Příklad
	Pohonné hmoty a oleje (součet použitých položek 1a až 1d)	2024	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	2024	1a	Průměrná cena nafty (meziroční průměrná změna vypočtená z měsíčně reportovaných CPI (ČSÚ))	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen (měsíčně), Úhrn CPI, Tabulka 8 - kategorie Diesel	kumulované	Meziročně 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)/(počet sčítaných hodnot) děleno (součet cen za měsíce červenec 2022 až červen 2023)/(počet sčítaných hodnot)
	- z toho CNG	2024	1b	průměrná cenová hladina CNG na objednatelům 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 rHMP a SKK bude použita **	Indexy změn vyplývající ze sledovaných cenových hladin CNG v HMP a SKK nebo v případě zavedení indexů ČSÚ indexy spotřebitelských cen (měsíčně), Úhrn CPI, pro kategorii CNG	kumulované	Meziročně 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)/(počet sčítaných hodnot) děleno (součet cen za měsíce červenec 2022 až červen 2023)/(12)
	neobloženo		1c					
	neobloženo		1d					
	- z toho oleje, AdBlue atd.,	2024	1e	Průměrná cena nafty (meziroční průměrná změna vypočtená z měsíčně reportovaných CPI (ČSÚ))	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen (měsíčně), Úhrn CPI, Tabulka 8 - kategorie Diesel	kumulované	Meziročně 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)/(počet sčítaných hodnot) děleno (součet cen za měsíce červenec 2022 až červen 2023)/(počet sčítaných hodnot)
	Přímý materiál a energie	2024	2	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	opravy a údržba vozidel	2024	3	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Odšpy dlouhodobého majetku (součet řádku 4a, 4b)	2024	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	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2025
	Odšpy dlouhodobého majetku vozidla (mimo vozidla získaná odkupem)	2024	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 (měsíčně), Úhrn CPI	Pro rok 2025 bude položka navýšena o index rozdílu cen autobusů v roce 2024 a 2023 (pro rok 2025) o index rozdílu cen autobusů v roce 2024 a 2023 z cen uvděných ministerstvem dopravy, v případě, že by MD neuvádělo tyto údaje, obdobnou statistiku vede objednatel, pro rok 2026 a následující bude takto navýšena položka indexována meziročně o inflaci	Pro rok 2025 bude položka navýšena o index rozdílu cen autobusů v roce 2024 a 2023 (pro rok 2025) o index rozdílu cen autobusů v roce 2024 a 2023 z cen uvděných ministerstvem dopravy, v případě, že by MD neuvádělo tyto údaje, obdobnou statistiku vede objednatel, pro rok 2026 a následující bude takto navýšena položka indexována meziročně o inflaci - roční průměr k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2026: meziroční inflace k červnu 2025
	Odšpy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	2024	4b	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována 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	2024	4c	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Pronájem a leasing vozidel	2024	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 (měsíčně), Úhrn CPI	Pro rok 2025 bude položka navýšena o index rozdílu cen autobusů v roce 2024 a 2023 (pro rok 2025) o index rozdílu cen autobusů v roce 2024 a 2023 z cen uvděných ministerstvem dopravy, v případě, že by MD neuvádělo tyto údaje, obdobnou statistiku vede objednatel, pro rok 2026 a následující bude takto navýšena položka indexována meziročně o inflaci	Pro rok 2025 bude položka navýšena o index rozdílu cen autobusů v roce 2024 a 2023 (pro rok 2025) o index rozdílu cen autobusů v roce 2024 a 2023 z cen uvděných ministerstvem dopravy, v případě, že by MD neuvádělo tyto údaje, obdobnou statistiku vede objednatel, pro rok 2026 a následující bude takto navýšena položka indexována meziročně o inflaci - roční průměr k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2026: meziroční inflace k červnu 2025
	Mzdové náklady	2024	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	Meziročně 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	2024	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	Meziročně 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	2024	8	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	úhrada za použití infrastruktury	2024	9	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Silniční daň	2024	10	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Elektronické mýto (jen režijní km)	2024	11	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	2024	12	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Ostatní přímé náklady	2024	13	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Ostatní služby (mimo řádky 25, 28a, 28b)	2024	14	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Provozní režie	2024	15	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Správní režie	2024	16	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024
	Zbytkové variabilní náklady *	2024		Index spotřebitelských cen	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně inflace za roční období k červnu (n-1), v dalších letech bude hodnota ve VFM indexována kumulované	Pro rok 2025: meziroční inflace k červnu 2024

Pro indexaci VCCDV se použijí všechny řádky mimo řádku 14

Pro indexaci VCCDV se použijí řádky: 1 (1a, 1b),2, 3, 6, 7, 8, 9, 12,13 a neoznačený řádek "Zbytkové variabilní náklady!"

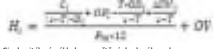
* Vzhledem k tomu, že jednotlivé řádky tabulky obsahují náklady jak fixní tak i variabilní je tato položka zavedena pouze pro variabilní část NCCDV jako zbytkové variabilní náklady ze smíšených položek (řádků)vykazu nákladů.

Další indexované položky							
Služby organizátorů na území HMP nebo SKK (K ₂₀₀)	2024	25	Index spotřebitelských cen (organizátoři nemusi nárust uplatnit)	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulované	Meziročně 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 autobusové nádrži - náklady budou hrazeny pro jednotlivé svazky dle skutečnosti (umístění náklady za vjezdy a pohyb na autobusových nádržích jsou popsány ve smlouvě doplnit (šlank)	2024	28a	od Zahájení plnění Smlouvy budou hrazeny skutečné 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 myšleného uhrazeného Dopravcem v souladu s platnou legislativou za dopravní výkon dle jízdního řádu po zaplacených úsecích jízny a dále se v rámci jízdního vstupu vstupuje služby podle této smlouvy; dopravce je povinen doložit výši uhrazeného myšleného v průběhu podle nasazených vozidel a jejich výkonů po území jednotlivých objezdných a sázek. Neuvádějí se na myšlené uhraně na přístavcích, odstavených a přejezdových km, které jsou zahrnuty v příloze L 4 - nabídková cena (NCDV) [K2] této smlouvy v poloce provozní režie	2024	28b	od Zahájení plnění Smlouvy budou hrazeny skutečné 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, vyhraněné změny VFM nebo VMFA bude indexace upravena podle stávajících pravidel, ale přepočtená od roku změny bude-li změna aplikována na jiný výchozí rok stálých cen.

Indexace Výchozí ceny dopravního výkonu (VDCV) a Výchozí ceny dodatečného dopravního výkonu (VCDDV) pro roky 2025 až 2035 resp. dle skutečného prodloužení smlouvy

Postup úpravy ceny (VCDV a VCDDV) v době trvání smlouvy po aktivaci vyhrazené změny EČV

n v á y k l a a z d ů	Položka	Rok cenové hladiny sestavení nabídky	ř á d e k	Postup úpravy ceny v době trvání smlouvy	Zdroj dat, (obecný popis)	Výpočet změny od roku nacenění (rok nacenění nabídky n bude stanoven) - první indexace proběhne pro rok n+1	Výpočet změny
	Pohonné hmoty a oleje (součet použitých položek 1a a 1b)	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	1	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a až 1e	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a a 1b	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a a 1b kumulovaně	Různá metodika - změna je aplikována podle řádků 1a až 1e kumulovaně - postup dle čl. VII odst. 4 smlouvy
	neobsazeno		1a				
	neobsazeno		1b				
	- z toho elektrická energie (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatel - vyhrazená změna smlouvy)	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	1c	elektrické energie průměr cen vč. distribučních poplatků a příspěvků na obnovitelné zdroje	Elektrina D 351 (IS roční) za rok i vyhlášený Českým statistickým úřadem v procentech (https://www.czso.cz/csu/czso/ipc_cr);	v případě, že by Objednatel požadoval EČV na elektřinu stanovil 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 elektřiny v roce sestavení nákladových položek EČV dle přílohy č. 4a	Aritmetický průměr z měsíců červenec až červen (rok objednávký-1)/(rok objednávký - 2)) - kumulované dle stanovený rok
	- z toho vodík (postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatel - vyhrazená změna smlouvy) **	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	1d	cena od dodavatele (z dotované infrastruktury ČEZ a.s.) nebo jako vyhrazená změna při přerušení dodávek od dodavatele ČEZ průměrná cenová hladina vodíku na objednatelům 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 **	Informace od ČEZ, a.s. (do 31.10.20xx-1 pro rok 20xx) nebo jako vyhrazená změna při přerušení dodávek indexy změn vyplývající ze sledovaných cenových hladin vodíku v HMP a SČK nebo v případě zavedení indexů ČSÚ indexy spotřebitelských cen (měsíčně), Úhrn CPI, pro kategorii vodík	Objednatel stanovil, že bude hradit skutečné náklady od dodavatele; jako vyhrazená změna při přerušení dodávek bude indexace stanovena a na základě sledování sledování cen vodíku - Objednatel by stanovil obdobným postupem jako je stanoveno sledování cen CNG (www.pid.cz), v případě, že by ČSÚ začal zveřejňovat data o cenách vodíku budou využity tyto údaje.	 Ci – kapitálové náklady rozpočtené do daného roku T – výše korporátní daně (21 %)) Di – diskontní míra v daném roce (vychází z WACC/WACC) ODI – fluiti provozní náklady v roce i ODI – odpisy v roce i sCWI – směs pracovního kapitálu OV variabilní výrobní náklady (krova a elektřina) v Kč/kg Pm – alokovaná výroba vodíku pro daný měsíc Alternativně mezní koeficient změny položky vodík 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)
	- z toho ostatní média oleje, brzdová kapalina atd. .	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	1e	Průměrná cena nafty (meziroční průměrná změna vypočtená z měsíčně reportovaných CPI (ČSÚ))	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen (měsíčně), Úhrn CPI, Tabulka 8 - kategorie Diesel	kumulovaně	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), nárůst nákladů ve VFM kumulované pro stanovený rok
	Přímý materiál a energie	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	2	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Opravy a údržba vozidel	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	3	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Odpisy dlouhodobého majetku (součet řádku 4a, 4b)	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	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 kumulovaně	Meziroční inflace za roční období k červnu (n-1), při změně hodnoty ve VFM bude indexace i v dalších letech provedena kumulovaně
	Odpisy dlouhodobého majetku vozidla (mimo vozidla získaná odkupem)	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	4a	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Odpisy dlouhodobého majetku mimo vozidla v řádku 4a	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	4b	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Náklady na změnu nebo úpravu OIS a náklady na úpravu dle Manuálu jednotného vzhledu vozidel na vozidla z odkupu	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	4c	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Pronájem a leasing vozidel	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	5	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně

n v á k k l a a z d ů	Položka	Rok cenové hladiny sestavení nabídky	ř á d e k	Postup úpravy ceny v době trvání smlouvy	Zdroj dat, (obecný popis)	Výpočet změny od roku nacenění (rok nacenění nabídky n bude stanoven) - první indexace proběhne pro rok n+1	Výpočet změny
	Mzdové náklady	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	6	Meziroční index průměrné měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců	Mzdy, náklady práce, Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sektoru CZ.NACE H „Doprava a skladování“ - (zaměstnanci)	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Sociální a zdravotní pojištění	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	7	Meziroční index průměrné měsíční mzdy na přepočtené počty zaměstnanců	Mzdy, náklady práce, Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sektoru CZ.NACE H „Doprava a skladování“ - (zaměstnanci)	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Cestovné	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	8	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Úhrada za použití infrastruktury	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	9	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Silniční daň	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	10	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Elektronické myto (jen režijní km)	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	11	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Pojištění (zákonné, havarijní, zák. pracovní)	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	12	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Ostatní přímé náklady	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	13	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Ostatní služby (mimo řádky 25, 28a, 28b)	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	14	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Provozní režie	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	15	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Správní režie	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	16	Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně
	Zbytkové variabilní náklady *	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny		Index spotřebitelských cen	ČSÚ, indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	kumulovaně	Meziroční inflace za průměrou roční inflaci v červnu (n-1) v dalších letech nebo při změně při změně hodnoty ve VFM bude indexace provedena kumulovaně

Pro indexaci VCDV se použijí všechny řádky mimo řádku 14
Pro indexaci VCDDV se použijí řádky: 1 (1a, 1b), 2, 3, 6, 7, 8, 9, 12, 13 a neozačený řádek "Zbytkové variabilní náklady"
V případě, že by byla pohonným médiem nafta nebo jiný druh PHM např. z důvodu přerušení provozu EČV z důvodu dle čl. VI odst. 4. Smlouvy vyplývající z novosti a nedostatečné zavedenosti EČV a související infrastruktury
bude cena PHM aktuálně kalkulována dopravce v souladu s čl. V odst. 8.; následná indexace postupem dle řádku 1b v případě nafty. Pro jiná média bude stanoven indexační mechanismus shodně jako v zadávacích řízeních v roce 2022 a 2023

Další indexované položky

Služby organizátorů na území HMP nebo SK (C _{ORG})	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	25	Index spotřebitelských cen (organizátoři nemusí náročit 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 kumulovaně za neindexované období
Ostatní služby - zastávkové práce / vjezdy na autobusové nádraží - náklady budou hrazeny pro jednotlivé vozky dle skutečnosti (uznatelné náklady za vjezdy a pobyt na autobusových nádražích jsou popsány ve smlouvě doplnit článek)	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	28a	od Zahájení plnění Smlouvy budou hrazeny skutečné 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
Myto představuje výši mytného uhrazeného Dopravcem v souladu s platnou legislativou za dopravní vlivy dle jízdního řádu po spojitelných úsecích silnic a dálnic v rámci plnění závazku veřejné služby podle této smlouvy; dopravce je povinen doložit výši uhrazeného mytného měsíčně ve struktuře podle nasazených vozidel a jejich výkonů po území jednotlivých objednatelů a sazeb. Nevztahuje se na mytné uhrazené na přístavních, odstavních a přejezdových km, které jsou zahrnuty v příloze č. 4 - nabídková cena (NCOV) [Kč] této smlouvy v položce provozní režie	bude doplněno v případě aktivace vyhrazené změny	28b	od Zahájení plnění Smlouvy budou hrazeny skutečné 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

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

Tarif PID

Tarif PID je uveden na:

<https://pid.cz/prehled-vydanych-tarifu-spp-pid/>

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, dělbe tržeb z jízdného, dělbe dotací k ceně hrazených státem, jednotné přepravní kontrole včetně způsobu úhrady přepravní kontroly a podílu přírážek k jízdnému.

Tato příloha je přílohou **Smlouvy** 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 Objednatelem 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 budou specifikovány i předpokládané podíly na tržbách tak, aby krytí nákladů dopravců odpovídalo co nejbližší realizované objednavce veřejných služeb – dílem tržbami a dílem zálohou na kompenzaci.

Připravované změny v rozúčtování tržeb - elektronické předávní 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:

- rozúčtovávat tržby z prodeje kompletního sortimentu jízdních dokladů PID mezi jednotlivé zúčastněné dopravce dle stanovených principů;
- zajišťovat podklady pro fakturaci tak, aby každý účastník clearingů mohl vyrovnávat své pohledávky vůči ostatním účastníkům clearingů 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 s vysvětlujícími poznámkami, které upřesňují možné (nikoliv všechny) změny tarifní smlouvy, je uveden ***zelenou kurzívou***.
Plné znění tarifní smlouvy lze nalézt v registru smluv.

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 kterýmkoliv 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 uznávají 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 přírážek za přepravní kontrolu.

B. Dopravci a České dráhy společně prohlašují, že: *(rozsah prohlášení se může změnit podle potřeb systému zejména nikoli však výlučně v souvislosti se změnou části C, dále se zavedením vyhrazených změn Operativní zálohy – pověření dopravce, který by Operativní zálohu poskytoval i oblastech působení akceptujících dopravců)*

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 vlcích PID znějí na obchodní jméno dopravce, který je vydal. Jízdní doklady vydávané Českými drahami znějí na obchodní jméno České dráhy, a.s.

C. Zmocnění: *(rozsah zmocnění a pověření dopravců prodejem jízdních dokladů se může změnit podle potřeb systému dále se zavedením vyhrazených změn Operativní zálohy – pověření dopravce, který by Operativní zálohu poskytovala i oblastech působení akceptujících dopravců a také pro poddodávky a to i v Předrealizačním období)*

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 cestujících veřejnosti.
2. Vydat autobusovým dopravcům stálé jízdenky pro zaměstnance splňujících podmínky uvedené v příloze č. 6a) dle seznamu ověřeného ROPID – *platné pro území HMP*. 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. *Také toto ustanovení se může změnit v souvislosti s možnými změnami organizace přepravní kontroly ve Středočeském kraji (možné změny jsou upraveny ve Smlouvě čl. XI odst. 5)*

E. Dopravci se zavazují

1. Nahlásit ROPID a DP tržby z odbavovacích zařízení nejpozději do 5. pracovního dne následujícího měsíce. *Po vzniku clearingového centra prostřednictvím automatizovaných výstupů z tohoto centra.*
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. *V takovém případě, budou tyto náklady uhrazeny dopravcům jako ONS (Smlouva čl. VII odst. 1).*
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 uzavřeno 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: *(budou upraveny aktuální ceny i koeficienty související se schválenými aktuálními změnami Tarifu PID, pokud nastanou)*

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: *(budou upraveny aktuální ceny i koeficienty související se schválenými aktuálními změnami Tarifu PID, pokud nastanou)*

Předplatní jízdné popis	cena jízdenky	koeficienty převodu tržeb k rozdělení do pásma 0 (klíč k dělbě tržeb pro P a 0)
<u>Kupony pro jedno vnější pásmo:</u>		
- 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 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. 3. O stejný podíl se tržby ve vnějších pásmech snižují.

Tabulka č. 3: *(budou upraveny aktuální ceny i koeficienty související se schválenými aktuálními změnami Tarifu PID nebo nařízenými slevami v Cenovém výměru, pokud nastanou)*

Druh jízdního dokladu	cena	koeficient převodu
	jízdenky	
<u>Přestupní jízdenky pro jednotlivou jízdu plnocenné:</u>		
- 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 (pásma 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 epodateln@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 se sestavují jako podíl z předpokládané výše tržeb – z ročních předpokládaných tržeb svazku (oblasti) o něhož se odečte přepokládaná výše tržeb vybraných na vozidlech a kompenzace slev od státu a zbývající část se vydělí 24)*

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
Kokořínský 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

Pro mezikrajské linky mohou být stanovena různá pravidla, která odpovídají smluvnímu zajištění mezi dotčenými kraji, vzhledem k brutto smlouvám by takové úpravy měly vliv pouze na stanovení záloh pro konkrétní rok.

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 epodateln@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 jízdenky (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 jízdenky (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 (pásmo 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:

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

T_{NLiM} - 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_{NLi} - 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 traktce, 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.

Následuje výčet plánovaných dopravních opatření schválených v rozpočtu HMP

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: **uvedena jména a kontakty konkrétních osob**

Za IDSK: **uvedena jména a kontakty konkrétních osob**

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.

Doprovce 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. **(obecně železniční dopravci, kteří mají vedle Tarifu PID ještě svůj tarif)** 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. **Pro rok 2025 a následující je připravována indexace shodně jako řádky 7 a 8 přílohy č. 6 Smlouvy – mzdové náklady dle změny průměrné hrubé měsíční mzdy podle odvětví – Doprava a skladování pro celou ČR. Saldo mezi náklady a výnosy z podílu přírážek je hrazeno jako ONS dle Smlouvy.**
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 objednávky 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. *Odstavec bude aktualizován dle dopravců, kteří budou mít uzavřené smlouvy o veřejných službách od 1. 12. 2024.*
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. *Odstavec bude aktualizován dle dopravců, kteří budou mít uzavřené smlouvy o veřejných službách od 1.12.2024.*

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 středočeských 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 středočeských 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 středočeských 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) Přepravní kontrola *(rozdělení podílů nákladů a výnosů z přírážek na HMP a SČK)*

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.

Následují podepisové strany.....podepisuje se elektronicky

Smluvní přepravní podmínky PID

Smluvní přepravní podmínky PID jsou uvedeny na:

<https://pid.cz/prehled-vydanych-tarifu-spp-pid/>



Standardy kvality PID



Autobusy PID



březen 2018



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor kvality služby

odbor marketingu

odbor technického rozvoje a projektů



Integrovaná doprava Středočeského kraje

Dopravní úsek



Obsah

1	Úvod.....	4
2	Terminologie.....	5
3	Organizační a procesní část.....	7
3.1	Statut standardu a oblasti řízení kvality PID	7
3.2	Platnost standardu	7
3.3	Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování.....	8
3.4	Výklad standardu a metodická podpora.....	8
3.5	Certifikace, schvalování a odsouhlasení definovaných prvků	8
3.6	Autorizace vozidla pro provoz v PID	8
3.7	Pořizování nových vozidel pro provoz v PID	8
4	Standardy kvality pro autobusovou dopravu PID	10
4.1	Provoz a jeho parametry	10
4.2	Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (nová vozidla či vozidla mladší 3 let)	11
4.2.1	Požadavky na vozidlo	11
4.2.2	Stáří vozového parku	11
4.2.3	Vzhled vozidla.....	12
4.2.4	Vybavení interiéru vozidla.....	13
4.2.5	Vybavení vozidla prvky informování cestujících	14
4.2.6	Vybavení vozidla prvky pro odbavování cestujících.....	15
4.2.7	Další povinné technické vybavení vozidla.....	16
4.2.8	Bezbariérovost.....	17
4.2.9	Teplotní komfort	17
4.3	Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidlo starší 3 let)	19
4.3.1	Požadavky na vozidlo.....	19
4.3.2	Stáří vozového parku	19
4.3.3	Vzhled a vybavení	19
4.3.4	Vybavení interiéru vozidla.....	20
4.3.5	Informování cestujících	21
4.3.6	Vybavení vozidla prvky pro odbavování cestujících.....	22
4.3.7	Další technické požadavky na autobus	22
4.3.8	Bezbariérovost.....	22
4.4	Zastávky/stanice [přístupové body].....	23
4.5	Personál.....	23
4.6	Bezpečnost.....	24
5	Indikátory kvality.....	25



Standardy kvality PID

Autobusy PID

Standardy kvality pro autobusové linky PID

závaznost:

Standard platí pro všechny dopravce PID.

platnost:

Pro všechny smlouvy

verze:

březen 2018

Garant standardu (kontaktní osoba):

→ ROPID, odbor kvality služby

→ ROPID, odbor marketingu

garant.bus@ropid.cz

Relevantní organizační složky organizátora:

→ ROPID, odbor kvality služby

→ ROPID, odbor marketingu

→ ROPID, odbor technického rozvoje a projektů

→ IDSK, dopravní úsek

návaznosti:

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

> Standard zastávek PID (Zastávky BUS – Výtah ze Standardu zastávek PID)

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

> Podmínky certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID

> Seznam zařízení certifikovaných pro provoz v PID (na vyžádání)

> *Podmínky certifikačního procesu vozidel pro provoz v PID (Platí ode dne vyhlášení)*

> *Seznam vozidel certifikovaných pro provoz v PID (Platí ode dne vyhlášení)*

zveřejnění standardu a vyhodnocení jeho dodržování:

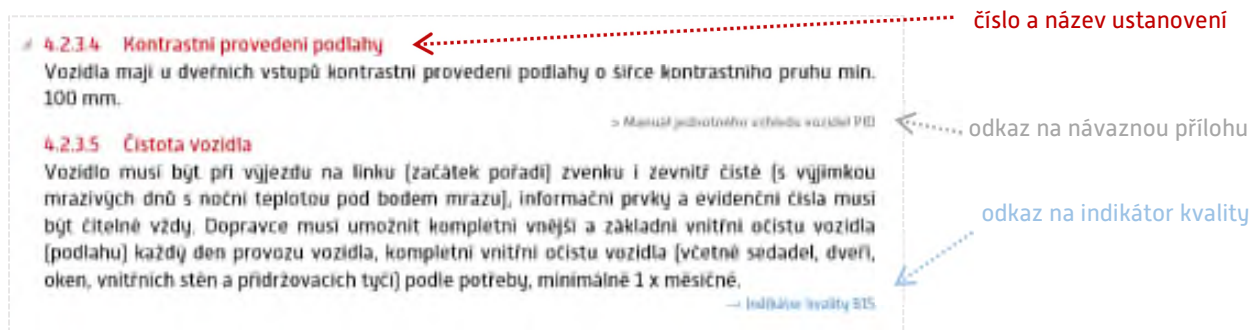
pid.cz/standardy-kvality

1 Úvod

Standardy kvality Pražské integrované dopravy (PID) stanovují jednotnou úroveň kvality poskytovaných služeb, které vychází v kontextu současných finančních možností objednatele dopravy z doporučení evropské normy ČSN EN 13 816, ze zásad systému řízení kvality služby Pražské integrované dopravy i nadřazených strategických a koncepčních dokumentů Prahy, Středočeského kraje i systému PID.

Standardy kvality PID – Autobusy PID jsou platné pro městské, příměstské i regionální linky PID, jsou závazným dokumentem pro všechny dopravce PID a jejich dodržování je pravidelně kontrolováno a vyhodnocováno.

Tento standard se jako celek skládá z tohoto dokumentu, návazných příloh, které jsou nedílnou součástí tohoto standardu, a sady indikátorů kvality, které jsou pravidelně vyhodnocovány.



The diagram illustrates the structure of the standard with the following components and annotations:

- 4.2.3.4 Kontrastní provedení podlahy**: Annotated with "číslo a název ustanovení" (number and name of the provision) via a red dotted arrow.
- 4.2.3.5 Čistota vozidla**: Annotated with "odkaz na návaznou přílohu" (link to the subsequent annex) via a grey dotted arrow.
- Indikátor kvality**: Annotated with "odkaz na indikátor kvality" (link to the quality indicator) via a blue dotted arrow.
- Manuál jednotného vzhledu vozidel PID**: A reference to the manual for the uniform appearance of PID vehicles.
- Indikátor kvality ITS**: A reference to the ITS quality indicator.

V tomto standardu jsou ustanovení, jejichž platnost bude aktivována až dodatečným vyhlášením objednatele. U těchto opatření je uvedena poznámka „Platí ode dne vyhlášení“.

4.2.6.6 Sběrnice Ethernet (VDV + MOS)
Norma VDV 301 platí ode dne vyhlášení.

Objednatel je oprávněn vydávat aktualizace tohoto standardu i všech jeho návazných příloh. Případné aktualizace standardů kvality musí být projednány s dopravci PID. Aktualizace návazných příloh a dokumentů jsou vydávány objednatelem.

2 Terminologie

2.1	Bezbariérově přístupné vozidlo	Vozidlo umožňující přepravu všem skupinám osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Vozidlo je s minimálně 1 dveřími o šířce min. 1200 mm umožňujícími nástup s vozíkem pro pohybově postižené (opatřené nájezdovou rampou). Výška podlahy v prostoru těchto dveří je maximálně 360 mm nad vozovkou.
2.2	Certifikace technických zařízení	Proces obsahující testování parametrů, funkčnosti, chování, kompatibility či jiných vlastností příslušného technického zařízení, jehož výstupem je Certifikát udělený zástupci objednatele pro příslušné technické zařízení či funkční celek sestávající z více zařízení. <i>Používá se například pro komponenty informačního a odbavovacího systému, zařízení pro sledování polohy vozidel, zařízení pro sčítání cestujících, zařízení pro preferenci na světelně řízených křižovatkách.</i> Certifikát se uděluje přímo výrobcí/dodavateli tohoto zařízení, žádost o certifikaci se podává pouze písemnou formou, a to alespoň 60 dní předem, případně na základě domluvy. Podání žádosti neopravňuje k instalaci (není-li součástí certifikačního procesu nutného k ověření chování), v případě používání necertifikovaného zařízení se dopravce vystavuje sankcím dle sazebníku v případě nežádoucího chování prvku.
2.3	Certifikace vozidla jako celku	Výrobce vozidel může požádat o certifikaci konkrétního typu autobusu včetně výbavy a vizuálního řešení předepsaného tímto standardem jako celku. Výstupem procesu je Certifikát typu, který je objednatelem pro daný produkt výrobce udělen. Dopravce může pro zjednodušení při nákupu vozidel požadovat v zadávacích podmínkách pouze takové typy autobusů, které Certifikát typu mají objednatelem udělen.
2.4	Autorizace vozidla pro provoz v PID	Kontrola, jestli vozidlo splňuje standardy kvality před uvedením do provozu v systému PID.
2.5	DPM	Měření přímého provedení (způsob měření provedení standardů kvality formou přímého sběru dat ze statistik dopravce nebo objednatele dle ČSN EN 13 816).
2.6	Fiktivní zákazník [FZ]	Vyškolený pracovník objednatele nebo dopravce (může být i pracovník kontroly), který sleduje a měří kvalitu provedení služby důležité pro zákazníka a jedná, jako by byl sám zákazník (cestující).
2.7	Městská linka	Pro účely standardů kvality PID se městskou linkou nazývá linka s trasou výhradně na území hl. m. Prahy včetně náhradní dopravy za takovou linku.
2.8	MSS	Tajně provedený zákaznický test (způsob měření provedení standardů kvality pomocí fiktivního zákazníka dle ČSN EN 13 816).
2.9	Nově objednané vozidlo	Takové vozidlo, které dopravce nově zařadí do provozu na linkách PID (platí i pro vozidla starší, dlouhodobě zapůjčená, převedená od jiných majitelů nebo z výkonů mimo linky PID).

2.10	Objednatel	Pro účely standardů kvality PID se rozumí ROPID a IDSK.
2.11	Odbavovací systém	Systém zařízení nebo lidské kontroly, zajišťující dodržování tarifních podmínek a označování jednotlivých jízdenek (nebo v případě elektronického média odčerpání hodnoty z jízdenek s určitým kreditem dle časové a pásmové platnosti).
2.12	Odsouhlasení	Proces vzájemného potvrzení předložených parametrů či vlastností vozidla nebo dalších prvků týkajících se Standardu kvality PID, podání žádosti i udělení souhlasu stačí formou elektronické komunikace mezi zástupci dopravce a objednatele. <i>Požívá se například pro vzhled stejnokroje dopravce.</i> Žádost o odsouhlasení se podává nejméně 15 dní před požadovaným termínem odsouhlasení.
2.13	Označení jízdenky	Vytisknutí údajů o počátku její platnosti na jízdenku označovačem jízdenek.
2.14	Příměstská linka	Pro účely standardů kvality PID se příměstskou linkou nazývá linka zčásti nebo zcela vedená mimo území hl. m. Prahy (včetně náhradní dopravy za takovou linku). Část parametrů může být definována odlišně v případě příměstských linek s městským charakterem provozu (zejména počet dveří, sedadel, míst pro vozík pro pohybově postižené nebo kočárek).
2.15	Schválení	Proces obsahující kontrolu dodržení jednotlivých parametrů zástupci objednatele, jehož výstupem je písemné potvrzení správnosti použitých parametrů, technologií nebo praktické použitelnosti. Žádost o schválení se podává pouze písemnou formou, v předstihu nejméně 1 měsíc před požadovaným termínem schválení, schválení se může udělit přímo výrobcí vozidla v případě použití pro celé vozidlo ještě před jeho vyrobením.
2.16	TZD	Trvalá změna dopravy, závazný dokument objednatele pro dopravce.
2.17	Výměna vozidla	Výměna vozidla musí být provedena na nejbližším vhodném místě, nejpozději do 90 min. od zjištění závady.
2.18	Záznam o provozu vozidla	Průvodní dokument o činnosti řidiče vozidla na přiděleném výkonu se záznamy veškerých mimořádností během výkonu, tento dokument je určen také pro provozní záznamy pracovníků kontroly objednatele.
2.19	LE	Vozidlo umožňující bezbariérový nástup alespoň v části vozidla.

3 Organizační a procesní část

>> kapitola definuje statut standardu a příslušná organizační a procesní ustanovení a postupy

3.1 Statut standardu a oblasti řízení kvality PID

Standardy kvality PID – Autobusy PID je základní dokument definující požadovanou kvalitu autobusové dopravy jako součást systému řízení kvality PID pro cestující. Standard pokrývá tyto tematické oblasti:

- Provoz a jeho parametry
- Vozidlo, jeho vzhled a vybavení
- Zastávky a stanice
- Personál
- Bezpečnost

Standardy kvality jsou nedílnou součástí smlouvy o poskytování služeb v přepravě cestujících uzavřené mezi objednatelem a dopravcem.

3.2 Platnost standardu

Standard platí pro všechny dopravce v systému PID a definuje ustanovení pro jednotlivé linky PID.

V tematické části Vozidlo, jeho vzhled a vybavení jsou definována zvlášť ustanovení platná pro vozidla starší 3 let v době začátku účinnosti smlouvy o zajištění služeb v přepravě cestujících a zvlášť ustanovení platná pro vozidla mladší 3 let v době začátku účinnosti smlouvy včetně nových vozidel vstupujících do provozu v době jejího trvání, přičemž platí, že maximálně 75 % z těchto vozidel však může být vybaveno dle standardu pro vozidla starší 3 let.

V případě nutnosti převzít pro konkrétní kontrakt vozidla od předchozího dopravce platí pro tato vozidla ustanovení jako pro vozidla starší 3 let.

V případě specifických podmínek může být standard upřesněn pro konkrétní zadávací podmínky (např. specifické podmínky svázané s provozem městské dopravy na území měst Středočeského kraje s převládající objednávkou příslušného města).

Pro konkrétní soutěžený svazek bude též definován předepsaný typ vozidla dle kategorií viz 4.2.1.1.

V případě různorodých požadavků pro městské a příměstské linky rozhodují o variantě použitých vozidel a případných výjimkách nebo kombinacích mezi městskou a příměstskou variantou objednatelé dané linky, stejně tak při dalších specifických požadavcích v rámci soutěžených svazků linek.

Objednatel je dále oprávněn upravit kritéria pro konkrétní kontrakt.

3.3 Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování

Kontrola dodržování standardu a jeho vyhodnocování je plně v kompetenci objednatele. V případě zjištění nedostatků je objednatel oprávněn vyměřit dopravci smluvní pokutu dle sazebníku postihů.

Pravidelná hlášení o výsledcích měření, o závadách apod. probíhají mezi zúčastněnými stranami přednostně elektronicky e-mailem na vzájemně předem dohodnuté adresy. V případě potřeby akutního nahlášení závady je možné využít přímé telefonické spojení s dispečinkem dopravce.

Vyhodnocení plnění jednotlivých standardů kvality se provádí čtyřikrát ročně, vždy po uplynulém čtvrtletí. Standardy kvality a vyhodnocení jejich dodržování ze strany dopravců jsou veřejné a jsou základem pro prezentaci kvality poskytovaných služeb.

3.4 Výklad standardu a metodická podpora

Výklad standardů kvality PID je oprávněn provádět výhradně objednatel prostřednictvím garanta standardu, který rovněž poskytuje metodickou podporu při jeho uplatňování.

3.5 Certifikace, schvalování a odsouhlasení definovaných prvků

Certifikaci, schvalování a odsouhlasení jednotlivých prvků, které dle těchto standardů kvality PID podléhají jednotlivým schvalovacím úrovním objednatele (viz část Terminologie), provádí garant standardu.

3.6 Autorizace vozidla pro provoz v PID

Každé vozidlo (nové i starší), které nově vstupuje do služby v rámci systému PID, musí být autorizováno organizátorem dle postupu uvedeného v části Terminologie (na jednotlivé komponenty vozidla nebo jejich sestavy či vozidlo jako celek se váže povinnost certifikace, schválení nebo odsouhlasení objednatelem). Postup autorizace je následovný:

1. **Dopravce požádá objednatele o autorizaci vozidla pro provoz v PID.**
2. **Objednatel posoudí soulad vozidla se standardy kvality PID, zdokumentuje stav vozidla.**
3. **Pokud jsou splněny veškeré předepsané podmínky, objednatel autorizuje vozidlo pro provoz v PID (udělí schválení nebo souhlas), přidělí vozidlu evidenční číslo a zanesení do systému sledování vozidel**

3.7 Pořizování nových vozidel pro provoz v PID

Při pořizování nových vozidel pro provoz v PID může dopravce postupovat následujícími dvěma způsoby:

- A. ***poptávat pouze taková vozidla (včetně výbavy a vzhledu), která mají udělena od objednatele Certifikát typu (včetně prohlášení o shodě dodaného vozidla s certifikovaným typem), kdy je zaručeno, že vozidlo splňuje parametry definované tímto standardem, respektive návaznými přílohami v aktuálním znění. Před vstupem***

do provozu v rámci systému PID musí být vozidlo autorizováno dle bodu 3.6. [Platí ode dne vyhlášení].

B. postupovat při pořizování vozidel v úzké spolupráci s objednatelem

V případě dle možnosti „B.“ se postupuje v následujících krocích, kterými je dopravce povinen se řídit:

1. Záměr pořízení nového vozidla

- Dopravce informuje objednatele o záměru s dostatečným předstihem, včetně informace o oblasti provozu vozidla (svazek linek).

2. Sestavení zadávací dokumentace

- Dopravce připraví zadávací dokumentaci pro pořízení nového vozidla.
- Dopravce projedná zadávací dokumentaci s objednatelem, který posoudí soulad zadávací dokumentace se standardy kvality PID. Dopravce zapracuje případné připomínky tak, aby bylo zajištěno, že nově pořizované vozidlo splňuje standardy kvality PID.

3. Objednání vozidla, jeho výroba a převzetí ze strany dopravce

- Dopravce objedná vozidla v souladu s odsouhlasenou zadávací dokumentací. Podmínkou převzetí vozidla od výrobce bude schválení vozidla jako celku udělené výrobcí objednatelem (viz část Terminologie). Součástí tohoto schválení budou i jednotlivé certifikáty vztahující se na jednotlivé komponenty nebo jejich sestavy.

4. Dovybavení vozidla

- Dopravce vybaví vozidlo všemi povinnými prvky (zejména technickými a vizuálními) dle standardů kvality PID, které nebyly součástí vybavení vozidla od výrobce. Jednotlivé komponenty či jejich sestavy přitom podléhají schvalovacímu procesu (viz Terminologie).

5. Autorizace vozidla pro provoz v PID

- postup dle 3.6

4 Standardy kvality pro autobusovou dopravu PID

>>kapitola obsahuje jednotlivá ustanovení standardů kvality pro autobusovou dopravu PID rozdělená do tematických oblastí, na která jsou navázány příslušně pravidelně vyhodnocované indikátory kvality.

4.1 Provoz a jeho parametry

4.1.1.1 Plnění grafikonu

Provoz je zajištěn v souladu s platným grafikonem. Je-li tomu jinak, je dopravce povinen tuto skutečnost nahlásit do 9:00 následujícího dne.

→ Indikátor kvality B1

4.1.1.2 Dodržení kapacity vozidla

Spoj je zajištěn po celou dobu a v celé délce vozidlem předepsané nebo vyšší kapacity. Je-li tomu jinak, je dopravce povinen tuto skutečnost nahlásit do 9:00 následujícího dne.

→ Indikátor kvality B2

4.1.1.3 Podíl výkonů zajišťovaných bezbariérovými vozidly

Podíl výkonů zajišťovaný bezbariérovými spoji na začátku kontraktu (v průběhu trvání smluv se bude tento podíl plynule zvyšovat v závislosti na povinné obnově vozového parku):

- městské linky: 75 % výkonů za sledované čtvrtletí;
- příměstské linky: 50 % výkonů za sledované čtvrtletí.

→ Indikátor kvality B3

4.1.1.4 Obsloužení zastávek

Vozidlo obsluhuje zastávky určené pro daný spoj. Cestujícím je umožněn (časově i místně) bezproblémový výstup/nástup, pokud to provozní situace umožňuje, a to včetně osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V zastávkách na znamení zajistí dopravce zastavení vozidla, nachází-li se viditelně v prostoru zastávky jedna nebo více osob nebo zastavilo-li již v prostoru zastávky jiné vozidlo nebo použije-li cestující ve vozidle vnitřní signalizaci nebo nejsou-li ve vozidle hlášeny zastávky.

→ Indikátor kvality B5

4.1.1.5 Přesnost provozu

Provoz je zajišťován v souladu s platným jízdním řádem. Provoz je přesný, pohybuje-li se odchylka od jízdního řádu u nácestné zastávky v rozmezí 0 s až +179 s, u výchozí zastávky 0 až +59 s.

→ Indikátor kvality B11

4.1.1.6 Přestupní vazby

Řidiči dodržují předepsané návaznosti a přestupy vyznačené ve vozovém jízdním řádu nebo v odbavovacím zařízení a musí umožnit cestujícím přestup (včetně cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace). Pokud není stanoveno jinak, v případě zpoždění některého spoje řidič vyčkává na přestup od času odjezdu dle JŘ:

- na městských linkách maximálně 179 s
- na příměstských a nočních linkách a při návaznosti na vlak maximálně 299 s, případně postupuje dle dispozic koordinačního dispečinku PID, respektive dispečinku dopravce.

→ Indikátor kvality B12

4.2 Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (nová vozidla či vozidla mladší 3 let)

>> ustanovení platná pro vozidla mladší 3 let v době začátku účinnosti smlouvy a nová vozidla vstupující do provozu v době jejího trvání

4.2.1 Požadavky na vozidlo

U každé linky v systému PID je objednatelem definován typ linky (městská a příměstská) a předepsaný typ vozidla.

4.2.1.1 Typy vozidel a jejich definované základní parametry

V rámci systému PID mohou být na autobusové linky předepsány tyto typy vozidel: Minibus, Midibus, Midibus+, Standard, Standard+, Kloubový, Kloubový+. Následující tabulka uvádí základní definované parametry pro jednotlivé typy vozidel:

TYP VOZIDLA ¹	DÉLKA [m]		POČET DVEŘÍ ²		POČET SEDADEL ³	
	od	do	městské linky	příměstské linky	městské linky	příměstské linky
Minibus (Mn)		8	1-2	1-2	10-20	15-25
Midibus (Md)	8,01	10	2	2	18-28	25-35
Midibus+ (Md+)	10,01	11	3	2	25-30	33-40
Standard (Sd)	11,01	14	3	2	25-35	40-55
Standard+ (Sd+)	14,01	17	3	2	35-45	50-65
Kloubový (Kb)	17,01	19	4	3	35-45	50-65
Kloubový+ (Kb+)	19,01		5	4	40-55	60-75

¹ Konkrétní typ vozidla na lince je definován objednatelem.

² Min. šířka dveří: 750 mm, na městských linkách všechny 1200 mm kromě prvních, na příměstských linkách alespoň jednu 1200 mm (výjimka pro minibus, kdy postačují dveře o šířce min. 900 mm). Podmínky pro šířku a počet dveří neplatí pro výběrová řízení na vozidla prokazatelně vyhlášená před 1. 7. 2017.

³ Počet sedadel pro cestující neplatí pro vozidla určená pro speciální linky – cyklobusy, zvláštní linky pro přepravu tělesně postižených nebo linky pro spojení s letištěm. Počet sedadel je včetně sklopných, kterých může být max. 15 % z celkového počtu sedadel.

4.2.1.2 Typ sedadel

Městské linky: tzv. „městský typ“, skořepinová sedadla s polstrováním sedacích a opěrných ploch včetně výplně zajišťující měkkost sedadla, potažená koženkou, barva tmavě červená.

Příměstské linky: tzv. „meziměstský typ“, celopolstrovaná sedadla s měkčím typem sedáku i opěradla, potažená látkou (doporučená kombinace s koženkou pro podhlavníky), výška vnitřní strany opěradel min. 55 cm (pro příměstské linky s trasou nejdelšího spoje delší než 45 minut min. 70 cm), barevný vzor viz Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.1.3 Vyhrazená sedadla

Na městských linkách musí být ze sedadel vyhrazených pro zdravotně postižené alespoň 2 sedadla umístěna v místě bez převýšení (přístupná přímo z nízkopodlažní části vozidla).

4.2.1.4 Označení vyhrazených míst

Označení vyhrazených míst pro zdravotně postižené oproti ostatním sedadlům je provedeno pomocí piktogramů na stěně vozidla a odlišnou barvou polstrování sedadel (viz Manuál jednotného vzhledu vozidel PID).

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.2 Stáří vozového parku

Parametr „stáří vozového parku“ se vždy vztahuje k soutěženému svazku linek.

→ Indikátor kvality B18

→ Indikátor kvality B19

4.2.2.1 Stáří vozového parku na počátku kontraktu

Na začátku kontraktu je minimálně 25 % vozového parku mladší 3 let od data první registrace [počet vozidel se vždy zaokrouhuje nahoru].

4.2.2.2 Průměrné stáří vozového parku po celou dobu trvání kontraktu

V průběhu kontraktu je max. průměrné stáří 9 let.

4.2.2.3 Maximální stáří jednotlivého vozidla nasazovaného do provozu po celou dobu trvání kontraktu

Maximální stáří vozu je 15 let od data první registrace (do 1. 1. 2021 možno max. 17 let, do 1. 1. 2022 možno max. 16 let).

4.2.2.4 Obnova vozového parku

V průběhu kontraktu je obnova možná pouze novými vozy nebo vozy mladšími 2 let od data první registrace (umožnění zapojení předváděcích vozidel apod.); v případě závažných důvodů pro předčasné vyřazení vozidla (vážná nehoda, požár, odcizení) je možno dočasně se souhlasem objednatele nahradit vyřazené vozidlo po dobu max. 12 měsíců i vozidlem starším, jehož stáří během provozu v PID však nepřesáhne 15 let.

4.2.3 Vzhled vozidla

4.2.3.1 Jednotný vzhled vozidel PID

Všechna vozidla musí dodržovat jednotný vzhled vozidel PID (jednotné barevné schéma zvlášť pro městské a zvlášť pro příměstské linky, avšak s povolením max. 30 % vozů pro celovozovou reklamu), včetně vzhledu a rozmístění jednotlivých informačních piktogramů, dle Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.3.2 Reklama

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle, nesmí zakrývat žádné okenní plochy (kromě zadního čela), celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku. Vnější i vnitřní plochy vozidla (max. do výše 20 % celkových ploch vozového parku a zároveň do doby trvání 25 % každého kalendářního roku, tj. max. 5 % veškerých ploch v rámci 1 kalendářního roku) však musí být přednostně využitelné pro potřeby objednatele k informování cestujících. Objednatel informuje dopravce o záměru využití těchto ploch alespoň 3 měsíce předem. Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext. Další specifika umístování reklamy na vozidla definuje Manuál jednotného vzhledu.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.3.3 Evidenční číslo

Vozidlo musí být označeno jedinečným evidenčním číslem přiděleným vozu objednatelem v souladu se systematickým členěním číselných řad. Přesné rozmístění těchto prvků definuje Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.3.4 Kontrastní provedení podlahy

Vozidla mají u dveřních vstupů kontrastní provedení podlahy o šířce kontrastního pruhu min. 100 mm.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.3.5 Čistota vozidla

Vozidlo musí být při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů s noční teplotou pod bodem mrazu), informační prvky a evidenční čísla musí být čitelné vždy. Dopravce musí umožnit kompletní vnější a základní vnitřní očistu vozidla (podlahu) každý den provozu vozidla, kompletní vnitřní očistu vozidla (včetně sedadel, dveří, oken, vnitřních stěn a přídržovacích tyčí) podle potřeby, minimálně 1 x měsíčně.

→ Indikátor kvality B15

4.2.4 Vybavení interiéru vozidla

4.2.4.1 Osvětlení interiéru vozidla

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční. První osvětlovací těleso, resp. první dvojice osvětlovacích těles (u osvětlení v provedení ve dvou rovnoběžných řadách) za kabinou řidiče může být vypnuto nebo jeho svítivost tlumena, ostatní tělesa musí vyzařovat světlo bílé barvy. S ohledem na charakter obsluhovaného území (zejména v extravilánu) může být osvětlení interiéru zapnuto na nižší stupeň, při kterém svítí jen žárovky, zářivky v každém druhém tělese nebo LED tlumeně.

4.2.4.2 Zvuková a optická výstraha

Na městských linkách nebo u vozidel s více než 2 dveřmi je povinná zvuková a optická výstraha před zavřením dveří.

4.2.4.3 Poptávkové ovládání otevírání dveří

Vnější i vnitřní poptávkové ovládání otvírání dveří cestujícími, umístěné v interiéru i vně vozidla, lokálně propojené s ostatními tlačítky pro znamení k řidiči (vnější nemusí být použito na linkách s trasou výhradně mimo území Prahy).

4.2.4.4 Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek pro otevírání dveří

Logika provozních stavů vnitřních i vnějších tlačítek je následující:

- neaktivované cestujícím: nesvítí
- po aktivaci cestujícím: svítí zeleně
- při otevřených dveřích: nesvítí
- při zavírání dveří: nesvítí nebo svítí červeně

4.2.4.5 Tlačítka znamení k řidiči

Tlačítka znamení k řidiči v kontrastním hmatovém i vizuálním provedení jsou dostupná z každé řady sedadel a propojená s poptávkovým ovládáním nejbližších dveří (konkrétní rozmístění tlačítek podléhá schválení objednatelem); výška tlačítek u dveří: max. 1,5 m nad úrovní podlahy.

Vnější i vnitřní tlačítka znamení k řidiči pro nástup/výstup vozíku pro invalidy (žádost o plošinu) jsou umístěná v dosahu vozíku pro invalidy v prostoru u vyhrazených míst nebo u příslušných dveří.

Vnitřní tlačítka znamení k řidiči pro výstup kočárku jsou umístěná v prostoru u vyhrazených míst.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.4.6 Světelná návěst signalizace „STOP“ (optická zpětná vazba)

Světelná návěst signalizace s nápisem „STOP“ nad každými dveřmi je funkční a viditelná z prostoru pro cestující. Doplnění zpětné vazby signalizace s nápisem „STOP“ je možné zobrazením informace na informačním panelu pro cestující.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.4.7 Vnitřní kamerový systém

Vozidla nasazovaná na městské linky musí být vybavena vnitřním kamerovým systémem s možností záznamu s dobou archivace min. 24 hodin v případě aktivace tísňového tlačítka. Kamery musí zobrazovat prostor každých dveří kromě prvních a dále uličku v celé délce vozidla.

4.2.4.8 Zádržné tyče

Ve vozidle musí být zádržné tyče, které jsou v nerez provedení dle Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.2.4.9 Prostor na zavazadla

Vozidla nasazovaná na příměstských linkách musí disponovat prostorem na zavazadla (úložné kapsy nad sedadly tam, kde je to konstrukčně možné, zpravidla v přední části vozidla). Tyto vyhrazené prostory pro zavazadla nesmí žádným způsobem zakrývat informační prvky pro cestující.

4.2.5 Vybavení vozidla prvky informování cestujících

→ Indikátor kvality B9

4.2.5.1 Vnější informační panely

Pro vnější informační panely se používá technologie LED, v jednobarevném provedení, v barvě oranžové. Do vozidla se umísťují tyto informační panely:

- **přední:** zobrazuje číslo linky a cílovou zastávku
- **boční:** zobrazuje číslo linky, cílovou a rotující vybrané nácestné zastávky; dvoučlanková vozidla typu kloubový a kloubový+ musí mít 2 boční panely, tříčlanková vozidla typu kloubový+ musí mít 3 boční panely
- **zadní:** zobrazuje jen číslo linky

Vnější informační panely musí umožňovat také zobrazení piktogramů. Přední panel musí umožňovat dynamické přizpůsobení velikosti textu v závislosti na jeho délce (zvětšení, zmenšení, případně rozdělení na dva řádky v případě zastávek s delším názvem) nebo alternativně databázové zobrazení textů.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.5.2 Vnitřní informační panely

Pro vnitřní informační panely se používá technologie LCD s mobilním datovým připojením (pokud není schopen připojení zajistit samotný palubní počítač) a s možností ovládat každý panel samostatně (zobrazovat různé informace).

Do vozidla se umísťují minimálně 2 panely o rozměru 22", z toho jeden vždy v přední části vozidla kolmé k jeho podélné ose, ostatní rovnoměrně rozmístěné v rámci celé délky vozidla (konkrétní umístění podléhá schválení objednatelům). Předepsané počty vnitřních panelů pro jednotlivé typy vozidel definuje následující tabulka:

TYP VOZIDLA	MINIMÁLNÍ POČET VNITŘNÍCH PANELŮ	
	městské linky	příměstské a regionální linky
Minibus (Mn)	Dle prostorových možností (podléhá schválení objednatelem).	
Midibus (Md)		
Midibus+ (Md+)		
Standard (Sd)	2	2
Standard+ (Sd+)	2	2
Kloubový (Kb)	3	3
Kloubový+ (Kb+)	3-4	3-4

V případě omezených prostorových možností možná výjimka z předepsaného počtu (podléhá schválení objednatelem).

Vzhled a struktura zobrazovaných informací dle manuálu objednatele.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.5.3 Zobrazovač času a pásma

Zobrazovač času (hh:mm) a pásma/zóny (3 znaky alfanumericky, pro vozy používané výhradně na městských linkách stačí 2 znaky) je umístěn v přední části interiéru vozu a je viditelný z celého vnitřního prostoru.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.5.4 Akustické hlášení zastávek

Vozidlo je vybaveno akustickým hlášením zastávek a informací (vnitřní, vnější, příposlech pro řidiče) s funkcí automatického vyhlašování zastávek na základě polohy GPS z databáze objednatele.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.5.5 Smluvní přepravní podmínky

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek ze Smluvních přepravních podmínek PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny vedle sebe tak, aby druhá část navazovala na první.

4.2.5.6 Tarif PID

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek z Tarifu PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny vedle sebe.

4.2.5.7 Fabiony pro papírové informace

Fabiony pro papírové informace jsou umístěny ve výšce a v úhlu umožňující čitelnost textu (min. 6xA3 naležato):

- platný výňatek z Tarifu PID definovaný objednatelem (2xA3);
- platný výňatek se Smluvních přepravních podmínek PID definovaný objednatelem (2xA3);
- rezerva pro další informace a propagaci PID (2xA3).

4.2.6 Vybavení vozidla prvky pro odbavování cestujících

Pozn.: bližší specifikace bude dodána a aktualizována v návaznosti na projekt Multikanálový odbavovací systém

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.6.1 Palubní počítač

Palubní počítač ovládající odbavovací zařízení a informační systém vozidla, může být nahrazen zařízením pro tisk jízdenek se zajištěním požadované funkčnosti.

4.2.6.2 Zařízení pro tisk jízdenek

Vozidlo je vybaveno zařízením pro tisk jízdenek (povinně pouze na příměstských a dalších definovaných linkách, může nahrazovat palubní počítač) včetně potřebného technického vybavení (SAM modul) a výdej jízdních dokladů je možný pouze na objednatelem definovaný typ papíru.

→ Indikátor kvality B8

4.2.6.3 Označovač

Označovač je umístěn u každých dveří a tiskne úplná a správná/požadovaná data červenou barvou chemicky reagující s ochranným prvkem na jízdenkách (na linkách s trasou výhradně mimo území Prahy stačí pouze u předních dveří).

→ Indikátor kvality B8

4.2.6.4 Čtečky bezkontaktních karet a optická čtečka

Požadavky na čtečky budou stanoveny na základě projektu Multikanálového odbavovacího systému.

4.2.6.5 WIFI, Datový modem

Datový modem, sloužící pro účely odbavovacího a informačního systému, musí být koncipován jako zařízení, které je schopno zajistit požadovanou konektivitu všech zařízení dle jejich požadavku.

4.2.6.6 Sběrnice Ethernet (VDV + MOS)

Norma VDV 301 platí ode dne vyhlášení.

4.2.7 Další povinné technické vybavení vozidla

4.2.7.1 Sledování vozidel pomocí GNSS

Vozidlo musí být vybaveno systémem sledování vozidel GNSS v jednotném a kompatibilním systému dle zadání objednatele včetně automatického seřizování jednotného času pro odbavovací a informační systém.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.2 Zařízení pro sčítání cestujících

Vozidlo musí být vybaveno certifikovaným zařízením pro automatické sčítání cestujících s definovanou přesností měření. Rozsah vybavených vozidel dopravce je stanoven návaznou přílohou Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID. Podmínkou je rovnoměrné využití vozidel se zařízením pro automatické počítání cestujících v rámci všech linek dopravce. Platí ode dne vyhlášení.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.3 Zařízení pro preferenci na SSZ

Vozidlo musí být vybaveno objednatelem certifikovaným zařízením pro preferenci na světelně řízených křižovatkách na městských linkách, u příměstských linek pouze při požadavku objednatele (nutnost trvalé aktualizace dat).

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.7.4 Displeje pro elektronická pořadová čísla

Elektronická pořadová čísla jsou umístěná ve spodní části levé i pravé strany čelního okna.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.8 Bezbariérovost

→ Indikátor kvality B3

4.2.8.1 Bezbariérové vozidlo

Bezbariérové vozidlo je pro jednotlivé typy linek definované následovně:

Typ linky	Požadavky na vozidlo
Městské linky	plně nízkopodlažní – všechny dveřní vstupy bez schodů, prostor pro minimálně 1 vozík pro pohybově postižené, který bude využitelný i pro přepravu kočárků (min. rozměr 1200 x 1200 mm), u kategorie Standard+ a delší musí být vyhrazen prostor pro 2 vozíky pro pohybově postižené, využitelný i pro přepravu kočárků.
Příměstské linky	postačuje verze LE, tedy alespoň jedny z dveří s bezbariérovým vstupem, (v případě neprůjezdnosti trasy možné udělit výjimku), prostor pro minimálně 1 vozík pro pohybově postižené, který bude využitelný i pro přepravu kočárků (min. rozměr 1200 x 1200 mm)

Procentuální podíl spojů zajišťovaných bezbariérovými vozidly definuje 4.1.1.3.

4.2.8.2 Snížení nástupní hrany

Vozidla používaná na městských linkách musí být vybavena zařízením pro snižování nástupní hrany v zastávkách.

4.2.8.3 Nájezdová plošina pro vozík

Minimálně jedny dveře musí být vybaveny nájezdovou plošinou pro vozík pro invalidy.

4.2.8.4 Přístup na vyhrazená místa

Místa v prostoru vyhrazeném pro přepravu vozíků pro invalidy musí umožnit bezpečné zajištění vozíku a přístup bez bariér.

4.2.8.5 Vybava pro osoby se smyslovým postižením zraku

Vozidlo musí být vybaveno prvky pro osoby se smyslovým postižením zraku, tj. vysílačem, přijímačem, vnějším reproduktorem zajišťujícím identifikaci vozidla osobou se smyslovým postižením zraku (dálkově aktivované hlášení čísla linky a směru jízdy vně vozidla) a přislechovým reproduktorem na stanovišti řidiče zajišťujícím identifikaci požadavku na nástup nebo výstup osoby se smyslovým postižením zraku do/z vozidla (hlášení řidiči).

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.2.9 Teplotní komfort

→ Indikátor kvality B20

4.2.9.1 Větrání interiéru

Ve vozidle musí být umožněno větrání interiéru (možnost otevření okenních otvorů v obdobích, kdy vůz není klimatizován). Větrací otvory musí být v uzamykatelném provedení.

4.2.9.2 Venkovní teploty nad 22 °C

Vozidlo musí být vybaveno funkční klimatizací a při venkovní teplotě v rozmezí 22–25°C musí být zajištěno, aby uvnitř vozidla byla teplota v rozmezí 20 – 25°C. Při venkovních teplotách vyšších než 25°C musí být teplota uvnitř vozidla vždy o 1 – 6°C nižší než teplota venkovní.

Hodnoty u tohoto bodu budou zkušebně měřeny a vyhodnocovány a v průběhu platnosti může dojít k úpravě definovaných hodnot dle vyhodnocení.

4.2.9.3 Venkovní teploty pod 8 °C

Vozidlo musí být vybaveno funkčním systémem vytápění prostoru pro cestující a při poklesu venkovní teploty pod 8°C musí být zajištěno vytápění vozidla tak, aby uvnitř vozidla byla teplota v rozmezí 15 – 20°C nebo s ohledem na venkovní teplotu i nižší než 15°C, avšak v takovém případě vždy alespoň o 15°C vyšší než teplota venkovní. Absolutní minimální teplota ve vozidle za všech okolností je 5°C. Všechny teplotní hodnoty jsou měřeny nejdříve 30 min po odjezdu z výchozí zastávky 1. spoje výkonu.

Hodnoty u tohoto bodu budou zkušebně měřeny a vyhodnocovány a v průběhu platnosti může dojít k úpravě definovaných hodnot dle vyhodnocení.

4.3 Vozidlo, jeho vzhled a vybavení (vozidlo starší 3 let)

>> ustanovení platná pro vozidla starší 3 let v době začátku účinnosti smlouvy o zajištění služeb v přepravě cestujících

4.3.1 Požadavky na vozidlo

4.3.1.1 Typy vozidel a jejich definované základní parametry

V rámci systému PID mohou být na autobusové linky předepsány tyto typy vozidel: Minibus, Midibus, Midibus+, Standard, Standard+, Kloubový, Kloubový+. Následující tabulka uvádí základní definované parametry pro jednotlivé typy vozidel:

TYP VOZIDLA ¹	DĚLKA [m]		POČET DVEŘÍ ²		POČET SEDADEL ³	
	od	do	městské linky	příměstské linky	městské linky	příměstské linky
Minibus (Mn)		8	1-2	1-2	10-20	15-25
Midibus (Md)	8,01	10	2	2	18-28	25-35
Midibus+ (Md+)	10,01	11	3	2	25-30	33-40
Standard (Sd)	11,01	14	3-4	2	25-35	40-55
Standard+ (Sd+)	14,01	17	3-4	2	35-45	50-65
Kloubový (Kb)	17,01	19	4-5	3	35-45	50-65
Kloubový+ (Kb+)	19,01		5	4	40-55	60-75

¹ Konkrétní typ vozidla na lince je definován objednatelem.

² Min. šířka dveří: 750 mm, na městských linkách všechny 1200 mm kromě prvních, na příměstských linkách alespoň jednu 1200 mm (výjimka pro minibus, kdy postačují dveře o šířce min. 900 mm).

³ Počet sedadel pro cestující neplatí pro vozidla určená pro speciální linky – cyklobusy, zvláštní linky pro přepravu tělesně postižených nebo linky pro spojení s letištěm. Počet sedadel je včetně sklopných, kterých může být max. 15 % z celkového počtu sedadel.

4.3.1.2 Typ a uspořádání sedadel

Optimální volba pohodlí a druhu potahu závisí na typu linky, není povoleno uspořádání sedadel typu „konference“ (sedadla do „U“ v zadní části vozu), na příměstských linkách preference uspořádání 2+2 a sedadla se zvýšeným opěradlem a s měkčím sedákem.

4.3.2 Stáří vozového parku

→ Indikátor kvality B18

4.3.2.1 Průměrné stáří vozového parku po celou dobu trvání kontraktu

V průběhu kontraktu je max. průměrné stáří 9 let.

4.3.2.2 Maximální stáří jednotlivého vozidla nasazovaného do provozu

Maximální stáří vozu je 15 let od data první registrace (do 1. 1. 2021 možno max. 17 let, do 1. 1. 2022 možno max. 16 let).

4.3.3 Vzhled a vybavení

4.3.3.1 Jednotný vzhled vozidel PID

Jednotný barevný vzhled pro všechna vozidla objednaná po 1. 1. 2016 určená pro příměstské linky (tedy vybavená odbavovacím zařízením pro provoz na příměstských linkách), včetně vzhledu a rozmístění jednotlivých informačních piktogramů, je definován v Manuálu jednotného vzhledu vozidel PID. Vozidla starší nebo vstupující do smlouvy z jiných kontraktů (v případě nutnosti převzít pro konkrétní kontrakt vozidla od předchozího dopravce) musí být označena alespoň logem PID na obou bocích vozidla o rozměrech 180x180 mm.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

→ Indikátor kvality B21

4.3.3.2 Reklama

Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle, nesmí zakrývat žádné okenní plochy (kromě zadního čela), celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku. Vnější i vnitřní plochy vozidla (max. do výše 20 % celkových ploch vozového parku a zároveň do doby trvání 25 % každého kalendářního roku, tj. max. 5 % veškerých ploch v rámci 1 kalendářního roku) však musí být přednostně využitelné pro potřeby objednatele k informování cestujících. Objednatel informuje dopravce o záměru využití těchto ploch alespoň 3 měsíce předem. Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext. Další specifika umísťování reklamy na vozidla definuje Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.3.3.3 Evidenční číslo

Vozidlo musí být označeno jedinečným evidenčním číslem přiděleným vozu objednatelem v souladu se systematickým členěním číselných řad. Přesné rozmístění těchto prvků definuje Manuál jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.3.3.4 Pořadová čísla

Pořadová čísla se umísťují na spodní levou i pravou stranu předního okna (výška číslic 100 mm).

4.3.3.5 Kontrastní provedení prvků používaných veřejností

Prvky používané veřejností musí být v kontrastním provedení (tlačítka signalizace STOP, tlačítka ovládání dveří vně i uvnitř).

4.3.3.6 Čistota vozidla

Vozidlo musí být při výjezdu na linku (začátek pořadí) zvenku i zevnitř čisté (s výjimkou mrazivých dnů s noční teplotou pod bodem mrazu), informační prvky a evidenční čísla musí být čitelné vždy. Dopravce musí umožnit kompletní vnější a základní vnitřní očistu vozidla (podlahu) každý den provozu vozidla, kompletní vnitřní očistu vozidla (včetně sedadel, dveří, oken, vnitřních stěn a přídržovacích tyčí) minimálně 1 x měsíčně.

→ Indikátor kvality B15

4.3.4 Vybavení interiéru vozidla

4.3.4.1 Osvětlení interiéru vozidla

Osvětlení interiéru vozidla musí být za snížené viditelnosti při provozu vozidla na lince trvale zapnuté a funkční. První osvětlovací těleso, resp. první dvojice osvětlovacích těles (u osvětlení v provedení ve dvou rovnoběžných řadách) za kabinou řidiče může být vypnuto nebo jeho svítivost tlumena, ostatní tělesa musí vyzařovat světlo bílé barvy. S ohledem na charakter obsluhovaného území (zejména v extravilánu) může být osvětlení interiéru zapnuto na nižší stupeň, při kterém svítí jen žárovky, zářivky v každém druhém tělese nebo LED tlumeně.

4.3.4.2 Tlačítka znamení k řidiči

Tlačítka znamení k řidiči musí být rozmístěna rovnoměrně po celé délce vozu v minimálním počtu tlačítek: minibus: 3, midibus: 4, midibus+: 5, standard: 5, standard+: 7, kloubový: 7. Tlačítka v blízkosti dveří musí být umístěna ve výšce max. 1,5 m nad úrovní podlahy.

4.3.4.3 Světelná návěst signalizace „STOP“ (optická zpětná vazba)

Funkční světelná návěst signalizace s nápisem „STOP“, jako zpětná vazba k tlačítkům „znamení k řidiči“, musí být umístěna na místě viditelném z prostoru vozidla v blízkosti stanoviště řidiče nebo nad každými dveřmi.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.4.4 Smluvní přepravní podmínky

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek ze Smluvních přepravních podmínek PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou) tak, aby druhá část navazovala na první.

4.3.4.5 Tarif PID

Ve vozidle musí být vyvěšen platný výňatek z Tarifu PID definovaný objednatelem. Jednotlivé části výňatku musí být vyvěšeny u sebe (vedle sebe nebo nad sebou).

4.3.4.6 Logo PID

Vozidla musí být označena logem PID dle manuálu Jednotného vzhledu vozidel PID.

> Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

4.3.4.7 Prostor na zavazadla

Vozidla nasazovaná na příměstských linkách musí disponovat prostorem na zavazadla (úložné kapsy nad sedadly tam, kde je to konstrukčně možné, zpravidla v přední části vozidla). Tyto vyhrazené prostory pro zavazadla nesmí žádným způsobem zakrývat informační prvky pro cestující.

4.3.5 Informování cestujících

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

→ Indikátor kvality B9

4.3.5.1 Vnější informační panely

Pro vnější informační panely se používá technologie DOT-LED nebo LED, v jednobarevném provedení. Informace o lince musí být umístěny na přední, zadní a pravé (boční) straně vozidla, u nově objednaných vozidel po 1. 1. 2016 musí být tyto panely pouze v oranžové barvě]. Do vozidla se umísťují tyto informační panely:

- **přední:** digitální panel zobrazuje číslo linky a cílovou zastávku
- **boční:** digitální panel zobrazuje číslo linky, cílovou zastávku a vybrané nácestné zastávky
- **zadní:** digitální panel zobrazuje číslo linky

Vnější informační panely musí umožňovat také zobrazení piktogramů. Přední panel musí umožňovat dynamické přizpůsobení velikosti textu v závislosti na jeho délce (zvětšení, zmenšení, případně rozdělení na dva řádky v případě zastávek s delším názvem) nebo alternativně databázové zobrazení textů.

4.3.5.2 Vnitřní informační panely

Pro vnitřní informační panely se používá technologie LED nebo LCD. V případě použití LED displejů musí být tento displej dvouřádkový. V kloubových vozidlech musí být umístěny nejméně dva displeje (jeden v přední a jeden v zadní části vozu). Při použití LCD displejů musí být alespoň jeden displej v každém okamžiku (u kloubových autobusů dva) používán

pro informace PID. Vzhled a struktura zobrazovaných informací u vnitřních LCD obrazovek dle samostatného manuálu.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.5.3 Zobrazovač času a pásma

Zobrazovač času (hh:mm) a pásma/zóny (3 znaky alfanumericky, pro vozy používané výhradně na městských linkách stačí 2 znaky) je umístěn v přední části interiéru vozu a je viditelný z celého vnitřního prostoru.

4.3.5.4 Akustické hlášení zastávek

Vozidlo je vybaveno akustickým hlášením zastávek a informací (vnitřní, vnější, příposlech pro řidiče) s funkcí automatického vyhlašování zastávek na základě polohy GPS z databáze objednatele.

4.3.6 Vybavení vozidla prvky pro odbavování cestujících

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.6.1 Palubní počítač

Palubní počítač, ovládající odbavovací zařízení a informační systém vozidla, může být nahrazen zařízením pro tisk jízdenek se zajištěním požadované funkčnosti.

4.3.6.2 Označovač

Označovač je umístěn u každých dveří a tiskne úplná a správná požadovaná data červenou barvou chemicky reagující s ochranným prvkem na jízdenkách (na linkách s trasou výhradně mimo území Prahy stačí pouze u předních dveří).

→ Indikátor kvality B8

4.3.6.3 Zařízení pro tisk jízdenek

Vozidlo musí být vybaveno zařízením pro tisk jízdenek (povinně pouze na příměstských linkách, může nahrazovat palubní počítač) včetně SAM modulu. Výdej jízdních dokladů může probíhat pouze na objednatelem definovaný typ papíru.

→ Indikátor kvality B8

4.3.6.4 Čtečky bezkontaktních karet a optická čtečka

Požadavky na čtečky budou stanoveny na základě projektu Multikanálového odbavovacího systému.

4.3.7 Další technické požadavky na autobus

4.3.7.1 Sledování vozidel pomocí GNSS

Vozidlo musí být vybaveno systémem sledování vozidel GNSS včetně automatického seřizování jednotného času.

> Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

4.3.8 Bezbariérovost

→ Indikátor kvality B3

4.3.8.1 Výbava pro osoby na vozíku pro invalidy

Plošina na vozík pro invalidy o minimálních rozměrech 1200 × 1200 mm musí být vždy v blízkosti středních nebo zadních dveří. Místa na plošině při přepravě osob se sníženou schopností pohybu a orientace musí umožnit bezpečné zajištění vozíku pro invalidy.

Stanovená minimální šířka dveří u této plošiny:

- 750 mm pro autobusy délky více než 9 m
- 1200 mm pro autobusy nově objednané po 1. 1. 2016.

4.3.8.2 Výbava pro osoby se smyslovým postižením zraku

Vozidlo musí být vybaveno prvky pro osoby se smyslovým postižením zraku, tj. vysílačem, přijímačem, vnějším reproduktorem zajišťujícím identifikaci vozidla osobou se smyslovým postižením zraku (dálkově aktivované hlášení čísla linky a směru jízdy vně vozidla) a příposlechovým reproduktorem na stanovišti řidiče zajišťujícím identifikaci požadavku na nástup osoby se smyslovým postižením zraku do/z vozidla (hlášení řidiči).

4.4 Zastávky/stanice (přístupové body)

4.4.1.1 Standard zastávek PID

Vzhled a vybavení zastávek/stanic blíže specifikuje Standard zastávek PID.

> Standard zastávek PID (Zastávky BUS – Výtah ze Standardu zastávek PID)

4.5 Personál

4.5.1.1 Chování personálu

Provozní personál se chová slušně, vstřícně a přátelsky bez hrubého porušení pravidel slušného chování, komunikuje v českém nebo slovenském jazyce. Spolupracuje v rámci svých kompetencí s orgány přepravní a dopravní kontroly (pověřenými pracovníky dopravce a objednatele). Provozní personál nesmí během pobytu ve vozidle kouřit. Provozní personál je seznámen s pravidly jednání s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace a tato pravidla dodržuje.

→ Indikátor kvality B13

4.5.1.2 Ústrojová kázeň řidiče

Řidič musí být oblečen v dopravcem definovaném a objednatelem odsouhlaseném stejnokroji s označením loga dopravce. Řidiči v zácviku nebo ve zkušební době, kteří nejsou vybaveni stejnokrojem, musí být označeni alespoň visačkou s logem dopravce.

→ Indikátor kvality B14

4.5.1.3 Prodej a kontrola jízdenek řidičem

Na příměstských linkách, kde nástup cestujících probíhá pouze předními dveřmi (tedy vyjma úseku od hranice Prahy směrem do Prahy), provádí prodej jízdenek, respektive důslednou kontrolu platnosti předložených jízdních dokladů, řidič. Prodej jízdenek je uskutečňován v souladu se Smluvními přepravními podmínkami PID a Tarifem PID. Platné jízdenky řidič vydává jako protihodnotu k předané hotovosti cestujícími. Řidič je povinen nastoupit službu s dostatečným směnným a udržovat je i během služby tak, aby byl schopen cestujícímu hradícímu jízdné přiměřenou hotovostí (ve smyslu Smluvních přepravních podmínek PID) vrátit peníze v hodnotě rozdílu ceny jízdenky a předávané hotovosti.

→ Indikátor kvality B7

Na městských linkách je možný doplňkový prodej jízdenek s přírážkou – viz 4.5.1.4

4.5.1.4 Doplňkový prodej jízdenek na městských linkách

Řidič na městských linkách je povinen nastoupit službu vždy s dostatečnou zásobou jízdenek pro doplňkový prodej s přihlédnutím k obvyklému rozsahu prodeje na lince, minimálně však 10 kusů plnocenných a 5 kusů zlevněných jízdenek, a dále mít na začátku výkonu dostatečné směnné a udržovat je i během služby tak, aby byl schopen cestujícímu hradícímu jízdenku

doplňkového prodeje přiměřenou hotovostí (ve smyslu Smluvních přepravních podmínek PID) vrátit peníze v hodnotě rozdílu ceny jízdenky a předávané hotovosti. Řidič je ochoten tyto jízdenky prodávat.

→ Indikátor kvality B6

4.6 Bezpečnost

→ Indikátor kvality B17

4.6.1.1 Ohrožení bezpečnosti cestujících

Technický stav vozidla odpovídá platným právním předpisům. Vozidlo není provozováno ve stavu, který by mohl ohrozit bezpečnost, zdraví či život cestujících. Při závažné poruše ohrožující bezpečnost cestujících je nutná okamžitá výměna vozu.

4.6.1.2 Méně závažné poruchy

Při méně závažných poruchách (odbavovací, informační systém, topení, osvětlení apod.) je nutné provést opravu nebo výměnu vozidla do 90 minut, příp. do oběžné doby linky, je-li vyšší.

5 Indikátory kvality

Standard kvality			Í qnudň möqnčmnrrsh	L ěřdmč			Mdoňi`sdkmö r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymö l j`.t j`y`sdk
Ččrkn	Möydu	Cdehnhbd		Yoůrna	Qnyr`g `čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A0	Okmēmč fq`ehjnmt	Oqnuny id y`ihũtũuö m u rntk`ct r ok`smĚ l fq`ehjnmd l -	88+7/ \$ l ěrsrjă khmjx OHC+ 88+8/ \$ ořč l ěrsrjă khmjx OHC	COL	0// \$	C	Mdoqnudcdmč ronid mdan idgn čö rsh+ okmēmč rs`mc`qct 88+7/ \$ `mčfd-	3ê qnčmě	C	, oqũaěf mă rkd cnuö mč y`uhmēmĚbg `mdy`uhmēmĚbg oqnrsniũ`gkõüdmč cnoq`ubd cn 89// mörkdctičbčgn cmd( , m`l ösjnuă l ěřdmč oň jnmsqnrkmč čhmmnrsh , t j`y`sdk9 oncčk oqnudcdmĚbg khmjnuĚbg j l y ončst okömnũ`mĚbg khmjnuĚbg j l m`l ěrsrjĚbg `ořč l ěrsrjĚbg khmjöbg 'qnyččldmn m`okmēmč r jtsdčmă `okmēmč nukhumhsdkmă cnoq`ubd l (
A1	Cncqřdmč j`o`bhsx unyčk`	Roni id y`ihũtũuö m on bdknt cnat `u bdlă căłbd unyčkd l ořčcdor`mă mdan uxũüč j`o`bhsx-	88+// \$	COL	0// \$	C	Rmčřdmč j`o`bhsx ronid noqnsh cngncmtsă SYC mdan cnoq`umč l t no`sřdmč-	3ê qnčmě	C	, oqũaěf mă rkd cnuö mč y l ěm j`o`bhsx`gkõüdmč cnoq`ubd cn 89// mörkdctičbčgn cmd(, m`l ösjnuă l ěřdmč oň jnmsqnrkmč čhmmnrsh , t j`y`sdk9 oqnbdsn okmēmč khmjnuĚbg j l ckd ořčcdor`măgn sxot unyčk` 'Lm+ Lc+ Lc*+ Rc+ Rc*+ Ja+ Ja*(

Standard kvality			Í qnudu mõqncmnrsh	L õřdmč			Mdořhi`sdkmö r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymö l j`.tj`y`sdk
Čřkn	Möydu	Cdehmbd		Yoůrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A2	Adya`qhãqunrns unyhcđk	Cnoq`ubd oqnunytid adya`qhãqnuě ořřstomö unyhcđ` 'uhy sdq l hmknfhđ(- Unyhcđ` rokňtič onc l čmjx adya`qhãqunrsh oqn yq`jnuě onrshfdmă-	64 \$ čsuqskdsčgn rntgqmt uEjnmũ m` l ěrsrjĚbg khmjöbg OHČ+ y sngn l hm- 4/ \$ f`q`msnu`mĚbg u l Ě: 4/ \$ čsuqskdsčgn rntgqmt uEjnmũ m` oř l ěrsrjĚbg khmjöbg OHČ+ y sngn l hm- 2/ \$ f`q`msnu`mĚbg u l Ě	COL	0// \$	C	, mhfũč mdf rs`mnudmö oqnbdmstökmč uĚũd	3ê qnčmě	C	, oqnbdmnsn uEjnmũ oqnuđcdmĚbg adya`qhãqnuě ořřstomĚ l h unyhcđx m` l ěrsrjĚbg . oř l ěrsrjĚbg khmjöbg , bđkjnuĚ oncčk adya`qhãqnuě ořřstomĚbg unyhcđk ud unynuă l o`qjt , oncčk f`q`msnu`mĚbg adya`qhãqnuě ořřstomĚbg roniũ y bđkjnuăgn ončst roniũ
A3	F`q`mbd adya`qhãqnuĚbg roniũ	Ronid+ uxym`čdmă u ičycmč l řřct l dyhmöqncmč l rx l ank l oqn ořdoq`ut nrna m` unyčjt oqn hmu`klcx 'f`q`msnu`mă ronid(+ irnt y`ihũsěmx on bđknt cnat ` u bđkă căkđd adya`qhãqnuě ořřstomĚ l unyhcđ l -	88+// \$	COL	0// \$	C	, mdcncqřdmč f`q`mbd adya`qhãqnuĚbg roniũ , m` roni id uxox`udmn unyhcđn r mđetmjčmč möidyčnunt oknũhmt	3ê qnčmě	C	, oqũăěf mă rıdcnuömc y l ěm 'gkõüdmč cnoq`ubd cn 89// mörıdctıčbčgn cmd( , m` l ösjnuă l ěřdmč oř jnmsqñkmč čhmnrsh , tj`y`sdk9 oqnbdmnsn okmčmč khmjnuĚbg j l ckd ořđcdor`măgn sxot unyhcđ`

Standard kvality			Í qnudň möqnčmnrsh	L ěřdmč			Mdoňi`sdkmö r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymö l j`.t j`y`sdk
Čřkn	Möydu	Cdehmbd		Yoůrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A4	Narkntfđmč y`rsöudj	Unyhckn narktgtd y`rsöujx tqčdmă oqn c`mĚ roni- Bdrstičbč l id t l nfměm 'č`rnuě h l Ćrsmě( adyoqnakă l nuĚ uĚrsto . mörsto+ onjtc sn oqununymč r hst`bd t l nřňtid+ ` sn učđsmě nrna r n l dydmnt rbgnomnršč ongxat ` nqhdms`bd- U y`rsöujöbg m`ym` l dmč y`ihřsč cnoq`ubd y`rs`udmč unyhck`+ m`bgöyč,kh rd ułchřsdkmě u oqnrnqt y`rsöujx idcm` mdan učbd nrna mdan y`rs`ułkn,kh ihř u oqnrnqt y`rsöujx ihmă unyhckn mdan ontřhid,kh bdrstičbč ud unyhckd umhřřmč r hřm`khy`bh mdan mdirnt,kh ud unyhckd gkōūdmx y`rsöujx-	~	COL 'J(	j nmsqnkmč uynqdj	Q	, adycũuncmă uxmdbgömč ` mđnarıntfđmč y`rsöujx , adycũuncmă ridsč y sq`rx čh mdnca`udmč bdrstičbčbg	3ê qnčmě	Q	ončds mđnarıntfđmĚbg y`rsöudj y bđkjnuăgn ončst oqnudcdmĚbg j nmsqnk
A5	CnokňjnuĚ oqncdi ičycdmđj m` l ěřsrjĚbg křm jöbg	Řičič m` l ěřsrjĚbg křm jöbg id onuhmdm m`rsntoħs rktfat ufcx r cnrs`sdčmnt yörnant ičycdmđj oqn cnokňjnuĚ oqncdi r ořgłăcmřsč l j nauxjkă l t qnyr`gt oqncdid m` křmbd+ l hm h l ökmě uů`j 0/ jtrů okmnbdmmĚbg ičycdmđj ` 4 jtrů ykdumĚmĚbg ičycdmđj- Řičič id nbgnřdm řxs n ičycdmjx oqncōu`s-	~	COL 'J(	j nmsqnkmč uynqdj	Q	, mđrbgnomnrř y`ihřsčmč cnokňjnuăgn oqncdid ičycdmđj y` oř l ěřřdmnt gnsnunrř ud r l xřkt ROO OHC `mł on tolxmtsč č`rt m` cnuxa`udmč '5/ l ĥm nc yihřsčmč+ qdro- t křmdj r naěřmnt cnant m`c 5/ l ĥm cn gncmnsx naěřmă cnax( , mduxcōmč ičycdmjx oř ořduyřsč gnsnunrř , uxcōmč mdok`smă ičycdmjx	3ê qnčmě	Q	ončds yihřsčmĚbg yōu`c y bđkjnuăgn ončst oqnudcdmĚbg j nmsqnk

Standard kvality			Í qnudu mõqnčmnrsh	L ěřdmč			Mdořhi`sdkmõ r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymõ l j`.tj`y`sdk
Čřkn	Mõydu	Cdehmbd		Yoũrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A6	Oqncdi ičycdmj m` ořč l ěrsrjĚbg khmjõbg	Řičič oqncõuõ ičycdmjx u rntk`ct rd ROO OHC` S`qhed l OHC- Ok`smã ičycdmjx uxcõuõ i`jn oqnsłgncmnst j ořdc`mã gnsnurnrsh bdrstičbč l h 'ořč l ěřdmõ gnsnurnrs ud r l xřkt ROO OHC(- Řičič s`jã cůrkdcme jnmsqntid s`qhemč jõydň bdrstičbčbg 'ok`smnrsh ořdcnfđmĚbg ičycmčbg cnjk`cũ(-	~	COL 'J(	jnmsqnmč uynqdj	Q	, mduxcõmč ičycdmjx ořč ořduydsč gnsnurnrsh , uxcõmč mdok`smã ičycdmjx , rs`mnudmõ jnmsqnk` ičycmčbg cnjk`cũ mdmč oqnuõcẽm`	3ê qnčmẽ	Q	ončds yihũsẽmĚbg yõu`c y bdkjnuãgn ončst oqnudcdmĚbg jnmsqnk
A7	Etmejčmnrsh nca`unu`bčgn y`řčydmč	Nca`unu`bč y`řčydmč ud unyčkd 'onjk`cm` m` ořč l ěrsrjĚbg khmjõbg+ nym`čnu`čđ(id okmẽ etmejčmč- U nca`unu`bč l y`řčydmč id ont fłsn roqõumĚbg mõkdfłsnrsč 'o`očq+ oõrj`(-	84 \$	LRR 'EY(	64 \$ unyũ	Q	, mdetmjčmč nca`unu`bč y`řčydmč mdan idgn čõrs 'řičič l mdm`gkõũdmã čh on tolxmtsč cnax nc m`gkõũdmč řičič l cn uč`rmã uĚ l ěmx unyčkd` ~ 8/ l ěmč , bgxamẽ etmftičbč nym`čnu`čđ l`ičbč ukhu m` onrntydmč ok`smnrsh nym`čdmã ičycdmjx , učbd mdf 4/ \$ mdetmjčmčbg nym`čnu`čũ , ont fłsč mdroqõumã a`qux oõrjx u nym`čnu`čh , ont fłsč mdrbgũõkdmãgn o`očqt u y`řčydmč m` uĚcdi ičycdmj	3ê qnčmẽ	Q	onččk unyčkd ady yõu`c noqnsł cdehmbh rs`mc`qct y ončst jnmsqnknu`mĚbg unyčkd

Standard kvality			Í qnuďň möqnčmnrsh	L ěřdmč			Mdořhi`sdkmö r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymö l j`.t j`y`sdk
Čřkn	Möydu	Cdehmbd		Yoůrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A8	Hmenq l nuömc ud unyhckdbg	Hmenq l `bd ud unyhckd 'umě h tumhsř( qnyr`gnuě nconuč`ič onf`c`ujůl rs`mc`qct ju`khsx OHC+ irnt jn l okdsmč+ `jstökmč `čhsdkmă-	74 \$	LRR 'EY(	64 \$ unyů	Q	, bgxaěičbč+ mdetmjčmč mdan mdok`smă hmenq l `čmč oqujx 'ynaq`ynu`čč`rt `oör l`+ khmjnuă `r l ěqnuă nqhdms`bd+ umhsřmč hmenq l `čmč o`mdkx( , mdncrsq`měmä yōu`cx ud uxa`udmč unyhck`ok`smĚ l h ROO OHC+ uĚň`sjd l y S`qhet OHC cn 2 oq`bnumčbg cmů nc m`gkōūdmč , mdetmjčmč mdan ūo`smě rxūhsdkmă gkōūdmč y`rsōudj mdan bgxamě gkōūdmă y`rsōujx 'l hm h l ökmě 2 on rnaě icntbč( , bgxamă ořdočmōmč s`qhemčbg oörd l , ncbgxkj`ynaq`ynu`čdč`rt uěsūč mdf 0 l hmts`	3ě qnčmě	Q	onččk unyhckd ady yōu`c noqnsh cdehmbh rs`mc`qct y ončst jnmsqnknu`mĚbg unyhckd
A0/	Hmenq l nuömc m` y`rsōujöbg	Hmenq l `bd m`y`rsōubd nconuč`ič Rs`mc`qct y`rsōudj OHC 'Y`rsōujx ATR `UĚs`g yd Rs`mc`qct y`rsōudj OHC(+ irnt jn l okdsmč+ `jstökmč `čhsdkmă-	8/ \$	LRR 'EY(	2/ \$ y`rsōudj m` ěyd l č Oq`gx+ 0// \$ y`rsōudj l h l n ěyd l č Oq`gx	Q	Mdncrsq`měmä yōu`cx ud uxa`udmč y`rsōujx cn 2 oq`bnumčbg cmů nc m`gkōūdmč 'nconučmnr y`uĚuěr ok`smăgn y`rsōujnuăgn ičycmčgn řöct ořřktūč cnoq`ubh khbmdmčmě oqnunynu`mä khmjx+ mdmč, kh r naidcm`sdld l r l ktumě toq`udmn ihm`j: nconučmnr y`uūd nrs`smč ořřktūč l `ihsdkh y`rsōujnuăgn y`řydmc(-	3ě qnčmě	Q	onččk y`rsōudj ady yōu`cx noqnsh cdehmbh rs`mc`qct y bdkjnuăgn ončst jnmsqnknu`mĚbg y`rsōudj

Standard kvality			Í qnuds mõqnčmnrsh	L ěřdmč			Mdořni`sdkmõ r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymõ l j`.t.j`y`sdk
Čřkn	Mõydu	Cdehmbd		Yoũrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A00	Ořdrmnrs oqnunyt	Oqnuny id y`ihũřnuõm u rntk`ct r ok`smĚ l ičycmč l řõcd l - Oqnuny id ořdrme+ ongxtid, kh rd ncbgxkj` nc ičycmčgn řõct t mõbdrsmã y`rsõujx u qny l dyč / r`f *068 r+ t uĚbgnyč y`rsõujx / `f *48 r-	64 \$ oqn ořdrme oqnuny+ l`w- 0+4 \$ mdořni`sdkmě ořdcidsĚbg roniũ	COL+ LRR 'EY(	0// \$	C	, yõonqmõ ncbgxkj` uxũũč mdf 48 r t uũdbg y`rsõudj , jk`cmõ ncbgxkj` adycũuncmẽ uxũũč mdf 48 r t uĚbgnyčbg y`rsõudj mdan 068 r t mõbdrsmĚbg y`rsõudj	3ê qnčmẽ	C	, ončč roniũ nconuč`ičbčbg cdehmbh ořdrmağn oqnunyt '/ r`f *068 r(y ončst l ěřdmĚbg roniũ , oqnbdsn mdořni`sdkmẽ ořdcidsĚbg roniũ 'yõonqmõ ncbgxkj` uxũũč mdf 48 r(
A01	Ořdrstomč u`yax	Řiçlç cncqftiç ořdcdor`mã mõu`ymnrsh` ořdrstox uxym`čdmã ud unynua l ičycmč l řõct mdan u nca`unu`bč l y`řdydmč` l trč t l nfmhš bdrstičbč l ořdrsto 'učdsmẽ bdrstičbčbg r n l dydmnt rbgnomnrsc ongxtat` nqldms`bd(- Onjtc mdmč rs`mnudmn ihm`j+ u ořčõ`cẽ yonfcẽmč mẽjsdqãgn ronid řiçlç uxčjõuõ m` ořdrsto nc č`rt ncidyct ckd l Ř9 (m` l ěrsrjĚbg khmjõbg l`wh l õkmẽ 068 r a(m` ořč l ěrsrjĚbg` mnčmčbg khmjõbg` ořni mõu`ymnrsh m` uk`j l`wh l õkmẽ 188 r+ ořčõ`cmẽ onrstotid ckd chronyhb jnnqchm`čmčgn chrodčlmjt OHC+ qdrodjshud chrodčlmjt cnoq`ubd	~	COL 'J(	jnmssqnmč uynqdj	Q	Mdcncqfdmč ořdcdor`mãgn ořdrstot . mõu`ymnrsh 'uxil` onrstot u rntk`ct r ořčj`yd l chrodčlmjt(-	3ê qnčmẽ	Q	Ončds mdcncqfdmč mõu`ymnrsc y ončst oqnudcdmĚbg jnmssqnk

Standard kvality			Í qnuds mõqnčmnrsh	L õřdmč			Mdořhi`sdkmõ r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymõ l j`.tj`y`sdk
Čřkn	Mõydu	Cdehmbd		Yoũrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A02	Bgnuõmč ičycmčgn odqrmõkt	Oqnunymč odqrmõk rd bgnuõ rktũmč+ ursřčbmč ` ořõsdrjx ady gqtaãgn onqtũdmč oq`uhcdk rktũmãgn bgnuõmč+ jn l tmhjt u čdrjã l mdan rk nudmrjã l i`yxbd- Ronktoq`btid u qõ l bh ruĚbg jn l odsdmbč r nqfõmx ořdoq`umč ` cnoq`umč jnmsqnkx 'onuěřdmĚ l h oq`bnumčjx cnoq`ubd ` naidcm`sdld(- Oqnunymč odqrmõk mdr l č aěgd l onaxst ud unyčkd jntřis- Oqnunymč odqrmõk id rdymõ l dm r oq`uhckx idcmõmč r nrna` l h r n l dydmnt rbgnomnršč ongxat ` nqhdms`bd ` s`sn oq`uhck` cncqřtid-	~	COL 'J(	jnmsqnkmč uynqdj	Q	, gqtaã onqtũdmč oq`uhcdk rktũmãgn bgnuõmč uũčh bdrstičbč l 'm`oř- utkfõqmč uxi`cřnuõmč+ tqõřdmč bdrstičbčbg( , adycũuncmã nc l čsmtšč ořdoq`ux nrna r n l dydmnt rbgnomnršč ongxat ` nqhdms`bd , ymd l nfmčmč mdan aqõmčmč uĚjnm t cnoq`umč ` ořdoq`umč jnmsqnkx , jntřdmč oqnunymčgn odqrmõkt ud unyčkd , řičč mdjn l tmhjt čdrjĚ l mdan rk nudmrjĚ l i`yxjd l	3ě qnčmč	Q	ončds yihũsčmĚbg yõu`c noqnsh cdehmbh rs`mc`qct y ončst oqnudčdmĚbg jnmsqnk

Standard kvality			Í qnuduň möqnčmnrsh	L ěřdmč			Mdoňi`sdkmö r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymö l j`.t.j`y`sdk
Čřkn	Möydu	Cdehmbd		Yoůrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A03	í rsqniuö jöydň	Řicič id on bdknt cnat uEjnm t ncēm u cnoq`ubd l cdehmnũ`mă l ` naidcm`sdkd l ncrntgk`rdmă l rsdimnjqni h r knfd l cnoq`ubd- Řicič u yöbuhjt mdan ud yjtũdamč cnaē+ jsdřč mdirnt uxa`udmh rsdimnjqid l + l trč aEš nym`čdmh`kdronň uhr`čjnt r knfd l cnoq`ubd`ud rktũmă l ` čhrsă l ncēut , idcmna`qdumö cdbdmsmč jnũhkd mdan onknjnũhkd , udrs`mdan rudsq , sl`uö atmc`mdan r`jn , sl`uă idcmna`qdumă j`kgnsx mdan rtjmē`u kds mč l nacnač l nfmn jqösjă j`kgnsx(	84 \$	LRR 'EY(	64 \$ unyũ	Q	Mdugncmö rsdimnjqniuö jöydň+ jsdqö id u qnyonqt r cdehmbč rs`mc`qct-	3ê qnčmē	Q	oncčk jnmsqnk ady yöu`cx noqnsh cdehmbh rs`mc`qct y bdkjnuăgn ončst jnmsqnk
A04	Čřrsns` unyhcdk	Hmsdqhăq h dwsdqhăq unyhck` id oň uEidyc t m` j`fcnt čörs uEjnm t čřrsE`dwsdqhăq r uEih l jnt l q`yhuEbg cmũ(+ tcqfnu`mE+ toq`udmE+ ady ncotchuEbg oqujũ- Cnoq`ubd ncrsq`ňtid u qö l bh ruEbg l nfmnršč` u bn mdijq`sũč l č`rd on yihũsēmč oqujx fq`eehsh umē h ydumhsř unyhck`-	8/ \$	LRR 'EY(	64 \$ unyũ	Q	Rhkmă ymdčũsēmč unyhck`+ yoůrnatičbč mdčhskmnrš hmenq l`čmčbg oqujũ+ mdan rhkmē ymdčũsēmă rdc`čjx+ y`cqfnu`bč sxčd+ ēbgxsx oqn bdrstičbč-	3ê qnčmē	Q	Oqu l ēqmö čřrsns` uũdbg l ěřdmEbg unyhcdk ckd ancnuăgn gncmnbdmč idcmnskhuEbg`rodjsũ`umēiũč čřrsns`+ čřsdkmnrš hmenq l`čmčbg oqujũ+ rdc`čjx+ onck`g`(r oňř`ydmč l uögx 'čsxřancnuö rstomhbd(

Standard kvality			Í qnudň môqncmnrsh	L ěřdmč			Mdořih`sdkmö r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymö l j`.t.j`y`sdk
Čřkn	Möydu	Cdehmbd		Yoůrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A05	Čřrsns` y`rsöujnuĚbg y`řydmc	Y`rsöujnuĚ nym`čmčj` idgn ořřktüdmrsuč id tcqfnuömn Čřrsä `mdonūjnydmä- Uüdbgm x hmenq l` čmč oqujx+ y`rsöujnuä ičycmč řöcx` oqnunymč hmenq l`bd irnt cnařd čřsdkmä-	8/ \$	LRR 'EY(	2/ \$ y`rsöudj m` ěyd l` č Oq`gx+ 0// \$ y`rsöudj l h l n ěyd l` Oq`gx	Q	Mdnrcsq`mēmā yōu`cx u Čřrsnsē y`rsöujnuĚbg nym`čmčjū` idihbg ořřktüdmrsuč cn 2 oq`bnumčbg cmū nc m`gkōüdmč-	3ē qnčmē	Q	onččk y`rsöudj ady yōu`cx noqnsh cdehmbh rs`mc`qct y bdkjnuāgn ončst jnmsqnknu`mĚbg y`rsöudj
A06	Qhyhjnua r hst`bd	Adu`cmĚ sdbgmhbjĚ rs`u unyhck`+ nconuč`ičbč ok`smĚ l oqōumč l ořdcohrū l - Ořčo`cmā yōu`cx id mtsmn hgmdc ncrsq`mhs-	~	COL 'J(	jnmsqnkmč uynqdj	Q	Yōu`f mā sdbgmhbjā yōu`cx unyhck` ngqnftičbč adyodčmnr čh ycq`uč bdrstičbčbg+ m`ořčjk`c9 , ičyc` r mdy`ihūsēmĚ l h 'mdy`uřdmĚ l h( cudř l h , mdtodumēmā rdc`čjx ud unyd , mdy`ihūsēmā mdan bgxaēičbč ěbgxsx oqn bdrstičbč Řičič id onc ukhud l`kjngnkt mdan ihmā möuxjnua kōsjx	3ē qnčmē	Q	ončds yihūsēmĚbg qhyhjnuebg r hst`bč y ončst oqnudcdmĚbg jnmsqnk
A07	Rsöřč unyhcdk	Unyhckn u duhcdmbh cnoq`ubd tqčdmā oqn oqnuny m` khmjöbg OHC mdmč rs`qūč mdf 04 kds`cn 0- 0- 1/10 l`w- 06 kds+ cn 0- 0- 1/11 l`w- 05 kds(`oqū l ěqmā rsöřč unynuāgn o`qjt id mhfuč mdf 8 kds`mdok`sč oqn unyhck` tqčdmö oqn rodbhčkmč khmjx` bxjknatrx` yukōūsmč khmjx oqn ořdoq`ut nrna r n l dydmnt rbgnomnrsč ongxat` nqhdm s`bd(-	0// \$	COL	0// \$ 'c`s` ufcx j onrkdc mč l t cmh l ěřdmāgn čsuqskdsč(	C	Unyhckn oqnunynu`mā m` khmjöbg OHC id rs`qūč mdf 06 kds+ on 20- 01- 1/1/ rs`qūč mdf 05 kds+ on 20-01-1/10 rs`qūč mdf 04 kds`mdok`sč oqn unyhck` tqčdmö oqn rodbhčkmč khmjx` bxjknatrx` yukōūsmč khmjx oqn ořdoq`ut nrna r n l dydmnt rbgnomnrsč ongxat `nqhdm s`bd(-	3ē qnčmē	C	, oqū l ěqmā rsöřč unynuāgn o`qjt , ončds mdořih`sdkmĚbg r hst`bč

Standard kvality			Í qnudň möqnčmnrsh	L ěřdmč			Mdořhi`sdkmö r hst`bd	Uxgncmnbdmč		Onymö l j`.t j`y`sdk
Čřkn	Möydu	Cdehmbd		Yoůrna	Qnyr`g 'čsuqskdsč(	Jcn		Eqdjudmbd	Jcn	
A08	Oncčk unyhcdk ckd rs`mc`qct oqn mnuö unyhck`	Unyhck` tqčdmö oqn khmjx u qö l bh jnmq`jst irnt uxa`udm` ckd ořřmëiüčgn rs`mc`qct oqn mnuö unyhck`-	14\$ 'snsn čřkn rd atcd onrstomě yuxūnu`s(	COL	0// \$ 'c`s` ufcx j onrkdcmc l t cmh l ěřdmägn čsuqskdsč(	C	M`y`čösjt jnmq`jst id oncčk unyhcdk uxa`udmëbg ckd rs`mc`qct oqn mnuö unyhck` mhfūč mdf 14 \$+u oqūaěgt jnmq`jst irnt y`ř`ynuö m` unyhck` mđnconučc`ičbč rs`mc`qct oqn mnuö unyhck`	3ê qnčmě	Q	, oncčk unyhcdk ckd rs`mc`qct oqn mnuö unyhck`
A1/	Sdodkmö ongnc`	Ud unyhcdk id cncqfdmn ořřcdor`mä sdoksmč qny l dyč 'u ořřo`cě sdokns m`c 11 °B mdok`sč oqn unyhck`+ jsdqö md l trč aĚs uxa`udm` bdknunynunt jkh l `shy`bč(	7/\$	COL 'J(	64\$ unyū.jnmsqnmč uynqdj	Q	Ořř udmjnumč sdoknsě mhfūč mdf 7 °B mđmč y`omtsä snodmč+ ořř sdoknsě uxūč mdf 14 °B mđmč y`omtsö bdknunynuö jkh l `shy`bd+ id, kh ič unyhckn uxa`udmn	3ê qnčmě	Q	, oncčk uxgnutičbčbg unyhcdk
A10	IdcmnsmĚ uygkdc unyhcdk	Uygkdc unyhcdk nconučcö L`mtökt idcmnsmägn uygldct unyhcdk OHC+ qdro- oq`uhckū l oqn qdj k` l t m` unyhckdbg-	14\$ 'snsn čřkn rd atcd onrstomě yuxūnu`s(	COL	0// \$ 'c`s` ufcx j onrkdcmc l t cmh l ěřdmägn čsuqskdsč(	C	Unyhckn mđnconučcö L`mtökt idcmnsmägn uygldct unyhcdk OHC+ id, kh onuhmmn rd ič l řčhs: unyhckn mđmč nym`čdmn knfd l OHC: m` unyhckd id `okhjnuö m` mđrbguökdmo qdj k` l ` ckd cdehmbd rs`mc`qct	3ê qnčmě	Q	, oncčk uxgnutičbčbg unyhcdk , oncčk unyhcdk no`sřdmëbg idcmnsmĚ l mösěqd l OHC

Uxruěskhu j x9

COL < l dsnc` ořř l ägn oqnudcdmč 'raěq c`s yd yöym` l nuägn y`řřydmč+ rs`shrshjx cnoq`ubd mđan naidcm`sdkd mđan l ěřdmč m` uynqjt(

LRR < s`imě oqnudcdmĚ yöj`ymhbjĚ sdrs

J < l ěřdmč u qö l bh jnmqnmč čmmnrsh

EY < l ěřdmč ehjshumč l yöj`ymčjd l

C < cnoq`ubd

Q < QNOHC



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor kvality služby

odbor marketingu

odbor technického rozvoje a projektů

Rytířská 10, Praha 1

Standardy kvality PID

Autobusy PID

březen 2018

Organizace ROPID a IDSK vydávají dle bodu 3.4 Standardů kvality PID – Autobusy PID

Závazný výklad organizátora ke Standardu kvality PID č. 1/2019

Tento výklad upřesňuje a vykládá Standardy kvality PID – Autobusy PID (březen 2018), ustanovení

4.2.1.1 Typy vozidel a jejich definované základní parametry:

U parametru vozidel „Minimální šířka dveří [mm]“, uvedený pod tabulkou typů vozidel a jejich základních parametrů, upřesňujeme znění následovně:

- **Šířkou dveří se rozumí šířka uváděná výrobcem v technickém výkresu / technické dokumentaci / technické specifikaci. Šířku dveří je nutno dodržet v celé výšce dveří vyjma prvních dveří vozidla (tj. těch, které jsou nejbližší k přední části vozidla), kde tato šířka není požadována v celé výšce (akceptace atypických dveří), ovšem s tím, že i tyto dveře musí splňovat požadavky příslušných právních předpisů a technických norem, zejména pak Předpisu Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) č. 107 – Jednotná ustanovení pro schvalování vozidel kategorie M2 nebo M3 z hlediska jejich celkové konstrukce.**

Odůvodnění/komentář k výkladu:

Odůvodnění požadavku na šířku dveří je zajištění dostatečné kapacity pro pohodlný, bezpečný a efektivní výstup a nástup všech uvažovaných kategorií cestujících, zejména pak cestujících se zvýšenými nároky na prostor, např. cestujících s omezenou schopností pohybu a orientace (cestujících na invalidním vozíku), cestujících s dětskými kočárky či rozměrnými zavazadly (splňující podmínky SPP), a dále zajištěním alespoň dvou plnohodnotných nástupních/výstupních proudů (v případě dveří s požadovanou šířkou min. 1 200 mm) a tím zrychlení obměny cestujících v zastávce na městských linkách.

Tento výklad je po jeho vydání zaslán všem dopravcům a vyvěšen na web <https://pid.cz/standarty-kvality/>.

V Praze dne 16. 8. 2019


Ing. Lukáš Coufal

**Koordinátor Standardů
kvality PID**

Ředitelé organizací ROPID a IDSK vydávají výjimku ze Standardů kvality PID – Autobusy PID.

Výjimka ze Standardu kvality PID č. 2/2019

Tato výjimka je vydána na základě dohody organizátorů PID – organizací ROPID a IDSK.

Specifikace udělené výjimky

- Výjimka se uděluje z: **Standardy kvality PID – Autobusy PID**
- Výjimka se uděluje pro bod: **4.2.5.2 Vnitřní informační panely**
- Znění výjimky:
Pro vozidla nasazovaná na příměstských a regionálních linkách se uděluje plošná výjimka pro minimální počet vnitřních informačních panelů, a to následovně:

Typ VOZIDLA	MINIMÁLNÍ POČET VNITŘNÍCH PANELŮ příměstské a regionální linky
Standard (Sd)	1
Kloubový (Kb)	2

- Platnost výjimky od: **1. 11. 2019**
- Výjimka udělena pro: **všechny vozy nasazované na příměstských a regionálních linkách**

Odůvodnění/komentář k udělení výjimky:

Tuto výjimku vydávají organizátoři systému PID – organizace ROPID a IDSK na základě dohody hl. m. Prahy a Středočeského kraje jako objednatelů veřejné dopravy s ohledem na rozpočtové možnosti Středočeského kraje.

Tato výjimka je po vydání zasílána všem dopravcům PID a zanesena do seznamu schválených výjimek.

V Praze dne 26. 10. 2019

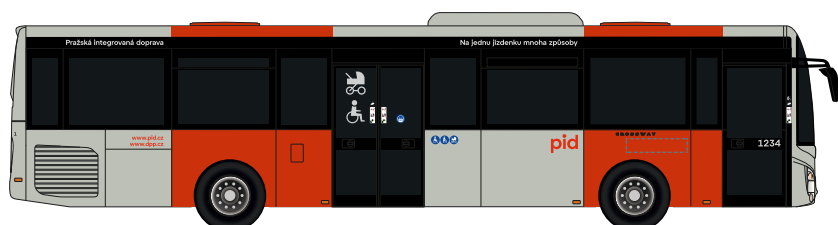


Ing. Lukáš Coufal

Koordinátor Standardů
kvality PID

Manuál jednotného vzhledu vozidel PID

autobusy



Obsah

1	Vozy bez nátěru PID	1
1.1	Exteriér	2
1.2	Interiér	3
1.3	Reklama	4
2	Vozy ve starém nátěru PID	5
2.1a	Exteriér - vozidla již polepená starým logem PID.....	6
2.1b	Exteriér - vozidla dosud nepolepená logem PID.....	7
2.2	Interiér	8
2.3	Reklama	9
3	Vozy v novém nátěru PID	10
3.1	Exteriér	11
3.2	Interiér	13
3.2.1	Interiér - samolepky	13
3.2.2	Interiér - podlahová krytina	14
3.2.3	Interiér - zádržný systém	15
3.2.4	Interiér - potahy sedadel	16
3.2.5	Interiér - tlačítka pro cestující	17
3.2.6	Interiér - odezva cestujícím	18
3.3a	Reklama - celovozová	19
3.3b	Reklama - necelovozová	20
4	Odbavovací zařízení	21
5	Matice odpovědnosti	22

Tento dokument je **návazná příloha ke Standardům kvality PID – Autobusy PID** (z ledna 2019) a je závazný pro všechny dopravce PID.

Garantem tohoto dokumentu je (kontaktní osoba):

Martin Pavlů

ROPID, odbor marketingu, oddělení propagace

pavlu.martin@ropid.cz

Vozy bez nátěru PID

Vozy v provozu PID v souladu se staršími smlouvami
Vozy přejíždějící do PIDu z jiných systémů (krajských IDS)



Autobusy, které jsou v síti PID dosud v provozu na základě starších smluv a pravidel, či vozidla, která do systému PID vstupují na spojích z cizích integrovaných dopravních systémů jiných krajů a jiných majoritních objednatelů, musejí být vybavena alespoň základními požadavky dle tohoto dokumentu.

Pro taková vozidla je vyžadováno následující minimum:

- > **Vnější označení logy PID**, a to na levém a pravém boku vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 180 × 180 mm
- > **Vnější označení evidenčním číslem PID**, a to na každé straně vozidla (včetně přední a zadní strany) (evidenční číslo se v případě lepení na okna musí doplnit tmavým podkladem)
- > **Vnitřní označení logem PID**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 100 × 100 mm
- > **Vnitřní označení evidenčním číslem PID**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 120 × 46 mm

Typizované umístění výše uvedených označení je k nahlédnutí na následující straně. Vzhledem k odlišnosti jednotlivých typů autobusů a specifikům jednotlivých nátěrů konkrétních vozidel je přesné umístění závislé na individuálním posouzení dopravce.

Vozy bez nátěru PID

EXTERIÉR

Vozidla, která spadají do této kategorie, musejí být z vnějšku na levém a pravém boku v přední části vozidla opatřena samolepkou PID o rozměrech 180 × 180 mm a současně na všech 4 stranách evidenčním číslem PID.



2x Samolepka PID 180 × 180 mm



4x Evidenční číslo PID (font DIN)

1234

Evidenční číslo je základně vyráběno v černé barvě a jeho výška je 100 mm. Pakliže by vozidlo bylo tmavé, a číslo by díky tomu nebylo dobře vidět, na žádost bude dodáno v bílém barevném provedení.

Vozy bez nátěru PID

INTERIÉR

Vozidla, která spadají do této kategorie, musejí mít v interiéru v přední části vozidla (například na zástěně kabiny řidiče) označení PID, a to v podobě samolepky o rozměrech 100 × 100 mm. Vozidla dále musí disponovat evidenčním číslem, které se lepí do blízkosti výše uvedené samolepky PID, případně dle dispozic daného vozidla kamkoliv do přední části tak, aby byla zajištěna jeho viditelnost z interiéru pro cestující (kolmo k ose vozidla).



1x

Samolepka PID 100 × 100 mm

pid

pražská integrovaná
doprava

1x

Evidenční číslo PID (font DIN)

Evidenční číslo v interiéru je řešeno jako samolepka na bílém podkladu o rozměrech 120 × 46 mm.

1234

Vozy bez nátěru PID

REKLAMA

Podmínky pro výlep inzerce a celovozové reklamy jsou předmětem smlouvy mezi dopravcem a daným objednatelem a na vozidla spadající do kategorie „Vozy bez nátěru PID” se nevztahují žádná jiná omezení.

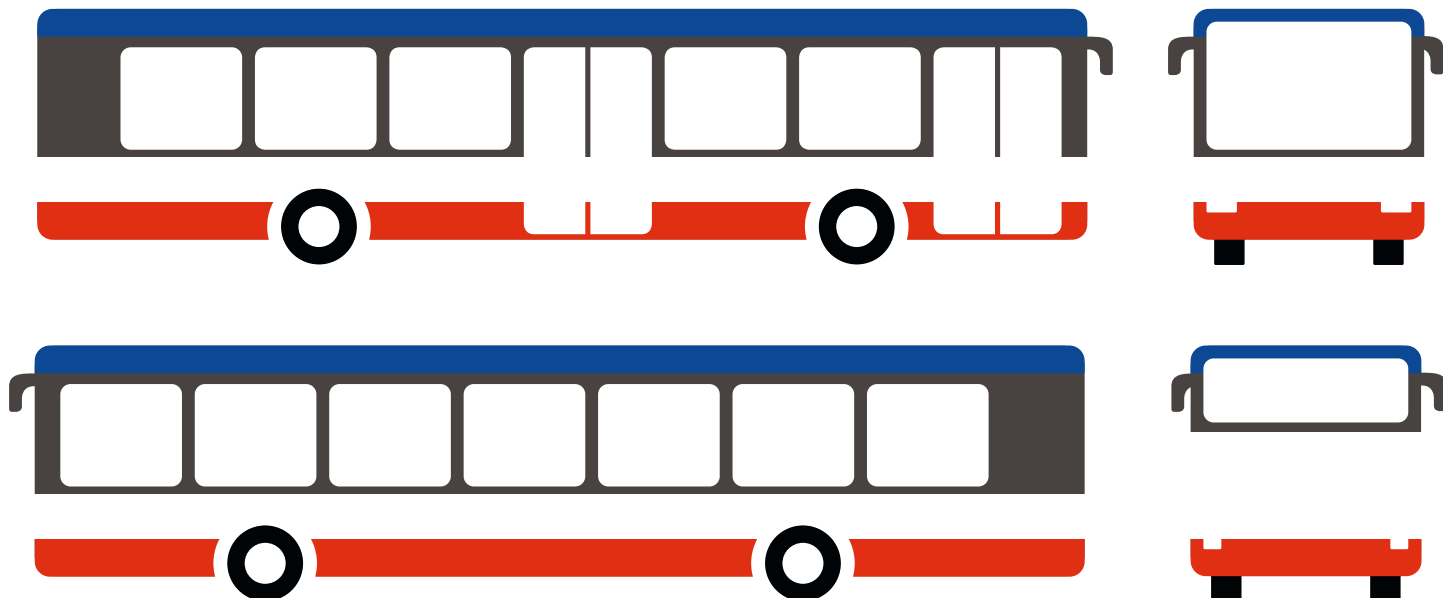
Pravidla pro výlep reklamy na autobusy v systému PID jsou:

- > **Celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku daného dopravce**
(30 % vozidel daného dopravce, která jsou registrována pro provoz v systému PID)
- > **Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle** (označení dopravce, PID, evidenční čísla), **nesmí zakrývat žádné okenní plochy** (kromě zadního čela)
- > **Na vozidle s celovozovou reklamou je nutné umístění loga PID na každé straně vozidla** (nejméně v provedení samolepky PID o rozměrech 180 × 180 mm)
- > **Po ukončení reklamní kampaně je dopravce povinen uvést vozidlo do původního stavu, a to na své vlastní náklady** (opětovné zajištění polepů PID, jejich instalace atd.)

Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext.

Vozy ve starém nátěru PID

Stávající vozy v takzvané „trikolóře“



Autobusy, které jsou v síti PID v provozu v původním systémovém nátěru, aplikovaném do roku 2021, jezdí dále ve stavu takovém, v jakém byly dodány a polepeny.

Pakliže jsou však pouze nalakovány a nejsou polepeny, jako polep obdrží vozy velká boční a menší čelní vyřezávaná loga PID již v novém stylu.

Pro výše uvedená vozidla je vyžadováno následující:

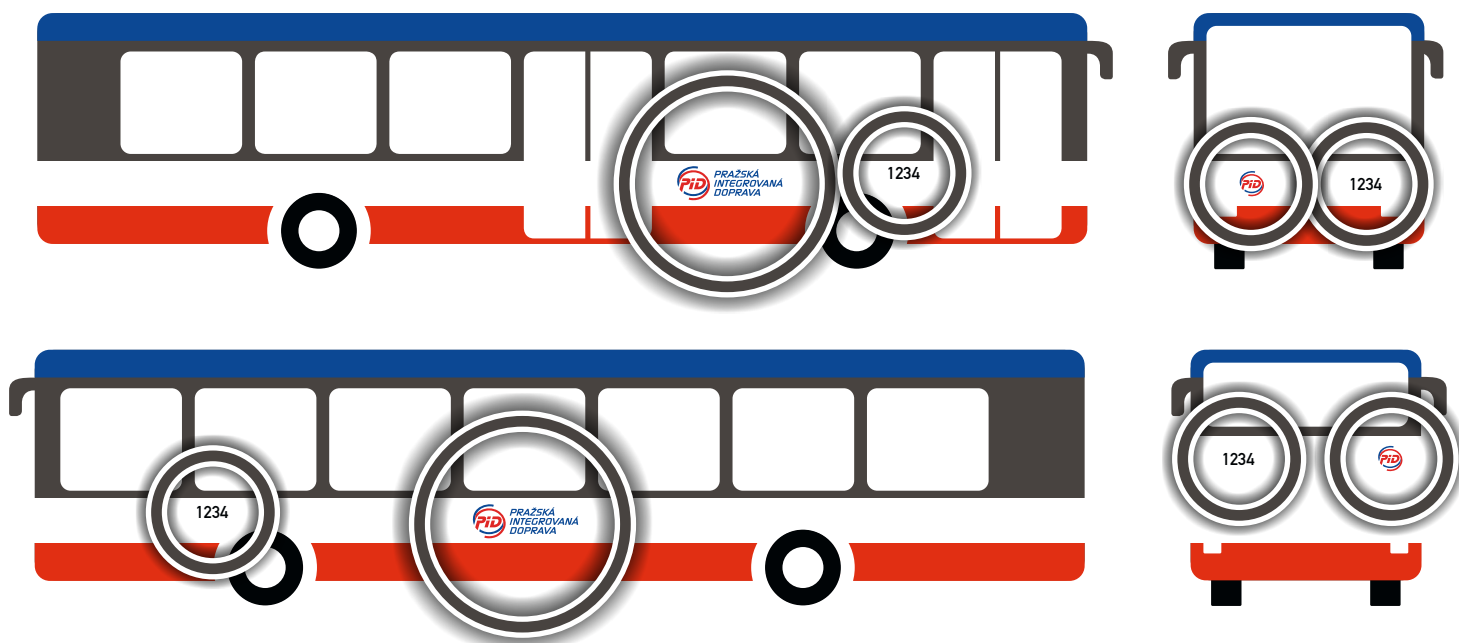
- > **Vnější označení velkými logy PID**, a to na levém a pravém boku vozidla (v novém, či starém stylu - vždy však celé vozidlo pouze jedním druhem loga)
- > **Vnější označení evidenčním číslem PID**, a to na každé straně vozidla (včetně přední a zadní strany) (evidenční číslo se v případě lepení na okna musí doplnit tmavým podkladem)
- > **Vnitřní označení logem PID**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 100 × 100 mm
- > **Vnitřní označení evidenčním číslem PID**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 120 × 46 mm

Typizované umístění výše uvedených označení je k nahlédnutí na následujících stranách. Vzhledem k odlišnosti jednotlivých typů autobusů a specifikům jednotlivých nátěrů konkrétních vozidel se vychází z dosud užívaných postupů.

Vozy ve starém nátěru PID

EXTERIÉR - vozidla již polepená starým logem PID

Vozidla, která spadají do této kategorie a jsou polepena starými logy PID, mohou v tomto provedení jezdit i nadále. Polepení vozidel vychází z dokumentu „Manuál jednotného vzhledu vozidel PID“ s platností k lednu 2019.



2x Boční polep PID starý 920 × 310 mm



Alternativní možnost
pro tmavý podklad

2x Čelní logo PID staré 150 × 150 mm



4x Evidenční číslo PID (font DIN)

1234

Evidenční číslo je základně vyráběno v černé barvě a jeho výška je 100 mm. Pakliže by se evidenční číslo umísťovalo na tmavou plochu, bude vyvedeno v bílé barvě (nutno aby dopravce vyžádal).

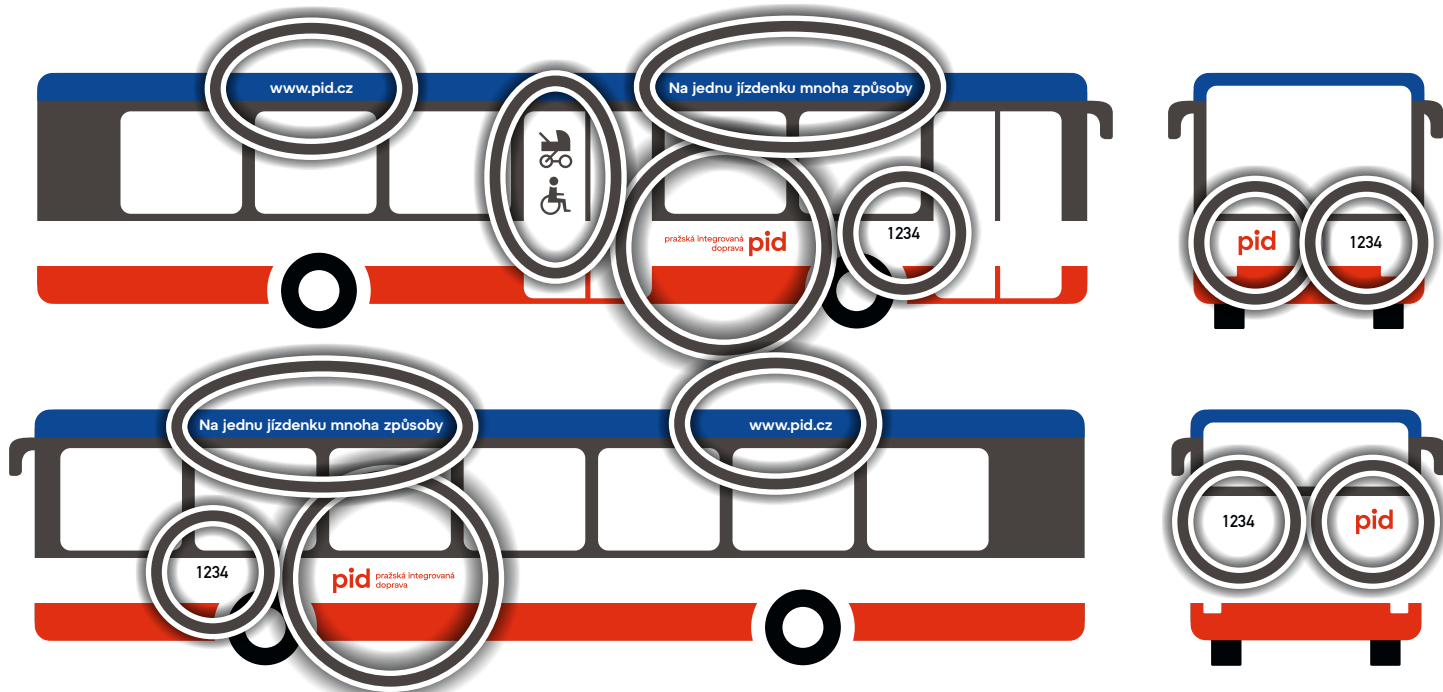
Tato vozidla jsou též, mimo jiné, ještě polepena propagačními slogany, pictogramy výbavy daného autobusu, adresou webových stránek pid.cz a dalšími proprietami vycházejícími z předešlého Manuálu.

Veškeré tyto polepy jsou na vozech i nadále zachovány, avšak již nebude probíhat jejich obnova (v případě zájmu lze však kontaktovat ROPID a bude postupováno individuálně).

Vozy ve starém nátěru PID

EXTERIÉR - vozidla dosud nepolepená logem PID

Vozidla, která jsou nalakována do barevného schématu „trikolóra“, avšak dosud nejsou polepena, obdrží boční propagační slogany, boční a čelní loga PID, a to již v novém designu.



1x Boční polep PID levý 1215 × 310 mm

Zkratka PID je vždy první ve směru jízdy a nápis za ní vlaje

1x Boční polep PID pravý 1215 × 310 mm

Zkratka PID je vždy první ve směru jízdy a nápis za ní vlaje

2x Čelní logo PID 232 × 166 mm

2x Slogan www 587 × 100 mm

2x Slogan propagační 1733 × 104 mm

1x Polep dveří kočár / inv. 300 × 766 mm

4x Evidenční číslo PID (font DIN)

Evidenční číslo je základně vyráběno v černé barvě a jeho výška je 100 mm. Pakliže by se evidenční číslo umísťovalo na tmavou plochu, bude vyvedeno v bílé barvě (nutno aby si dopravce toto vyžádal).

pid pražská integrovaná
doprava

pražská integrovaná
doprava **pid**

pid

pid pražská integrovaná
doprava

pražská integrovaná
doprava **pid**

Alternativní možnost
pro tmavý podklad

www.pid.cz

Na jednu jízdenku mnoha způsoby



1234

Výrobu a dodání polepů zajišťuje ROPID dle individuální domluvy.

Vozy ve starém nátěru PID

INTERIÉR

Vozidla, která spadají do této kategorie, musejí mít v interiéru v přední části vozidla (například na zástěně kabiny řidiče) označení PID, a to v podobě samolepky o rozměrech 100 × 100 mm. Vozidla dále musí disponovat evidenčním číslem, které se lepí do blízkosti výše uvedené samolepky PID, případně dle dispozic daného vozidla kamkoliv do přední části tak, aby byla zajištěna jeho viditelnost z interiéru pro cestující (kolmo k ose vozidla).



1x

Samolepka PID 100 × 100 mm

pid

pražská integrovaná
doprava

1x

Evidenční číslo PID (font DIN)

1234

Evidenční číslo v interiéru je řešeno jako samolepka na bílém podkladu o rozměrech 120 × 46 mm.

Interiér vozidel může být mimo výše uvedené povinné samolepky též polepen sadou piktogramů, které již vycházejí z aktuálního designmanuálu PID.

Katalog piktogramů je k dispozici v kapitole „Vozy v novém nátěru PID - INTERIÉR”

Vozy ve starém nátěru PID

REKLAMA

Podmínky pro výlep inzerce a celovozové reklamy jsou předmětem smlouvy mezi dopravcem a daným objednatelem a na vozidla spadající do kategorie „Vozy ve starém nátěru PID” se nevztahují žádná jiná omezení.

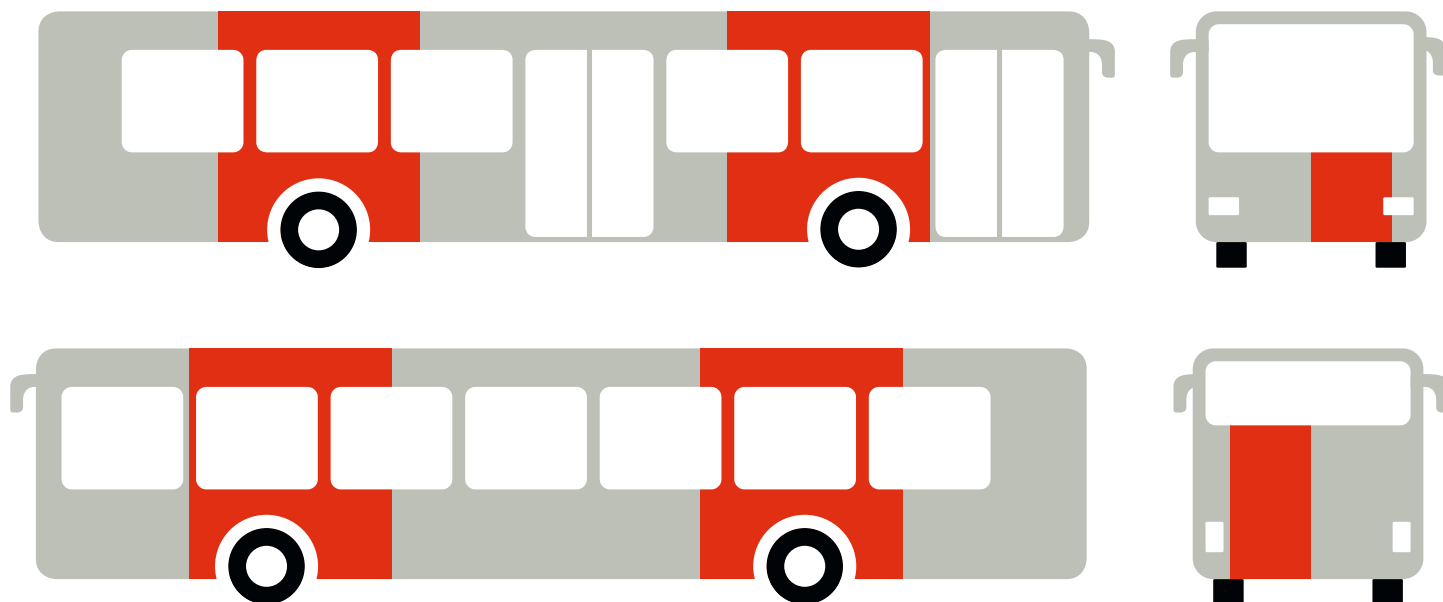
Pravidla pro výlep reklamy na autobusy v systému PID jsou:

- > **Celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku daného dopravce**
(30 % vozidel daného dopravce, která jsou registrována pro provoz v systému PID)
- > **Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle** (označení dopravce, PID, evidenční čísla), **nesmí zakrývat žádné okenní plochy** (kromě zadního čela)
- > **Na vozidle s celovozovou reklamou je nutné umístění loga PID na každé straně vozidla** (nejméně v provedení samolepky PID o rozměrech 180 × 180 mm)
- > **Po ukončení reklamní kampaně je dopravce povinen uvést vozidlo do původního stavu, a to na své vlastní náklady** (opětovné zajištění polepů PID, jejich instalace atd.)

Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext.

Vozy v novém nátěru PID

Veškerá nově dodávaná vozidla



Všechna nová vozidla, která jsou do provozu PID zařazována od podzimu roku 2021 a vozidla starší, na kterých dochází k celovozové obnově laku (na tato starší nově lakovaná vozidla se vztahují pouze kapitoly 3.1 a 3.2.1).

Pro výše uvedená vozidla je vyžadováno následující:

- > **Vnější nátěr v kombinaci červené a šedé barvy**
(pro konkrétní typ vozidla je přesně zpracované schéma)
- > **Evidenční číslo (font PID Grotesk) a vnější polepy doprovázející nátěr**
(pro konkrétní typ vozidla je přesně zpracované schéma)
(evidenční číslo se v případě lepení na okna musí doplnit tmavým podkladem)
- > **Vnitřní označení logem PID a interiérové povinné, zákazové a příkazové samolepky**
(pro konkrétní typ vozidla je přesně zpracované schéma)
- > **Vnitřní označení evidenčním číslem PID (font PID Grotesk)**, a to poblíž kabiny řidiče, kolmo k ose vozidla, které se provádí samolepkou o rozměrech 120 × 46 mm

Přesně zpracovaný designmanuál pro konkrétní typy vozidel je uložený v tzv. Brandcloudu (<https://pid.brandcloud.pro/>).

Na následujících stránkách jsou uvedeny pouze základní příklady aplikace, které představují princip nového vizuálu PID. Přesné zpracování pro konkrétní vozidlo je poskytnuto (případně zpracováno) na vyžádání.

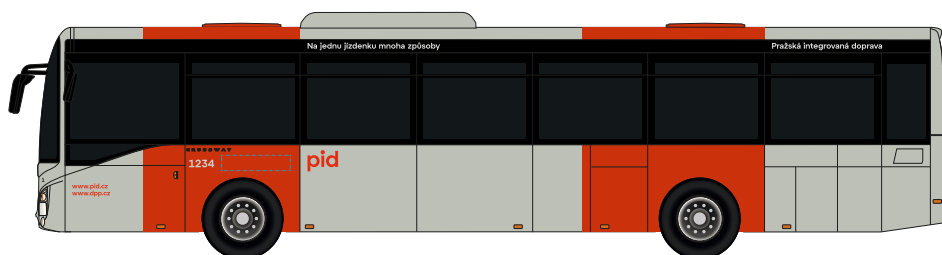
Realizovaná podoba konkrétních vozidel je přizpůsobena a podřízena jejich konstrukčnímu řešení, a to například s ohledem na větrací mřížky, spáry navazujících dílů, či víka nádrží atp.

Vozy v novém nátěru PID

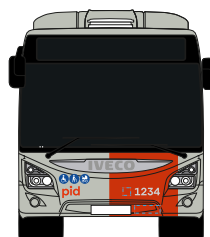
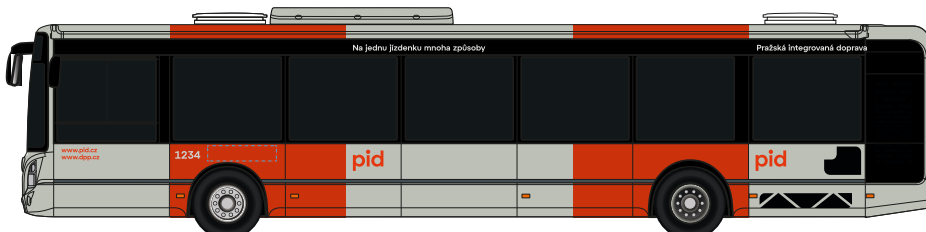
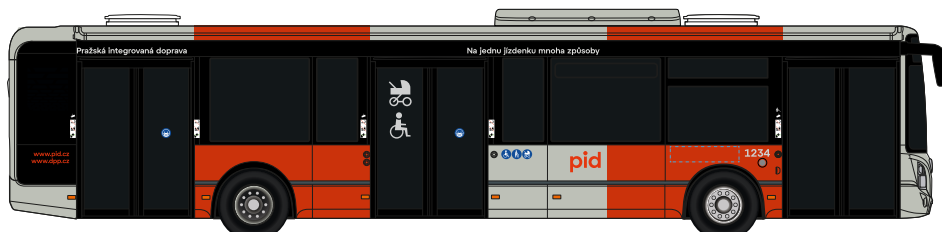
EXTERIÉR

Příklady zpracování jednotlivých vozidel:

Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Náhled – Iveco Crossway LE Line 12



Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Náhled Iveco Urbanway 12 Diesel



 Vyhrazený prostor
pro logo dopravce

 PID šedá RAL 7038
Oracal 951-724 Ice Grey

 PID černá RAL 9005

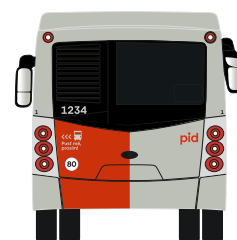
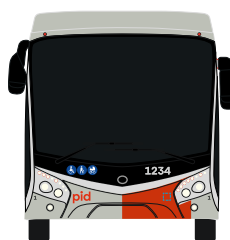
 PID červená RAL 3020
Avery 777-002 Sweet Red

Vozy v novém nátěru PID

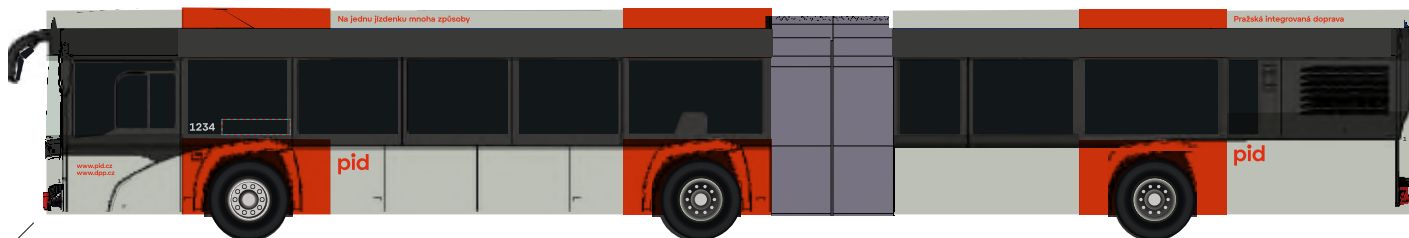
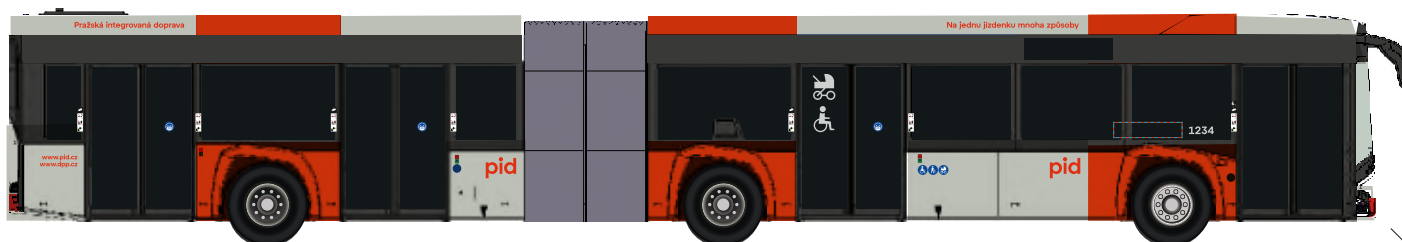
EXTERIÉR

Příklady zpracování jednotlivých vozidel:

Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Náhled – SOR NS 12



Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Náhled – Solaris Urbino 18



Vyhrazený prostor
pro logo dopravce

PID šedá RAL 7038
Oracal 951-724 Ice Grey

PID černá RAL 9005

PID červená RAL 3020
Avery 777-002 Sweet Red

INTERIÉR - samolepky

Vozidla nalakována v novém vnějším vizuálu PID se též (kromě povinného evidenčního čísla a loga PID 100 × 100 mm) vybavují i novými jednotnými samolepkami uvnitř. Rozmístění konkrétních samolepek je závislé na výbavě a specifikaci vozidla a bude řešeno během procesu autorizace jednotlivých vozů. Rozmístění samolepek je napříč dopravci principiálně shodné, avšak může být brán v potaz individuální požadavek na zajištění a doplnění dalších nadstandardních polepů.

Příklady samolepek do interiérů vozidel:



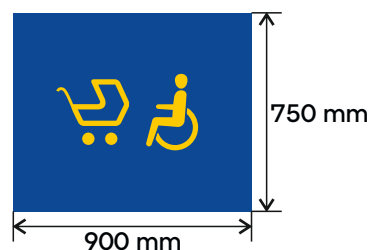
Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - podlahová krytina

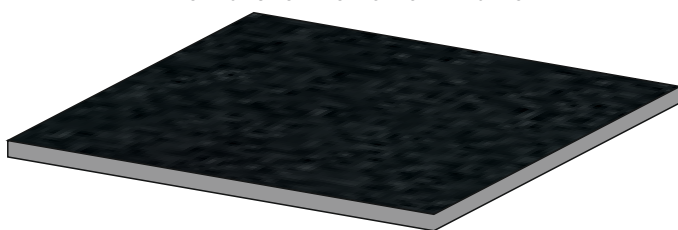
Podlahová krytina je tvořena tmavě šedou, žlutou a modrou barvou, a to v závislosti na daném místě v autobuse. Barvy rozlišují vyhrazená místa pro invalidní vozík, místa výhledu řidiče, či místa, kde se pohybují dveřní křídla, a kde je zakázáno stát s ohledem na znečištění, či zranění cestujících. Výrazná barva podlahy v prostoru dveří zároveň zajišťuje dobře viditelný rozdíl mezi hranou zastávky a podlahou vozidla.

Parametry podlahové krytiny:

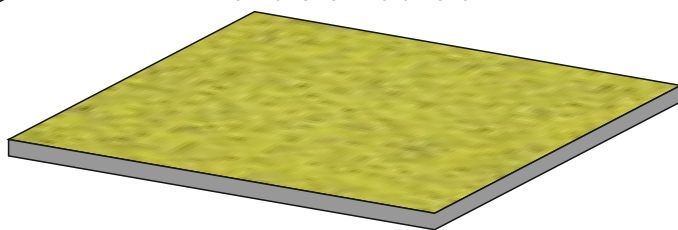
- > **Vzor 1 (tmavě šedá) ●**
 - > všechny prostory, kam se neumísťují vzory 2 a 3
- > **Vzor 2 (žlutá) ●**
 - > prostor, kde by cestující vadili výhledu řidiče ven z vozidla
 - > trajektorie pohybu dveří
 - > sklopná plošina pro nájezd do vozidla (volitelně)
- > **Vzor 3 (modrá) ●**
 - > plošina pro invalidní vozík a kočárek
 - > minimální rozměry modré plochy jsou 900 × 750 mm



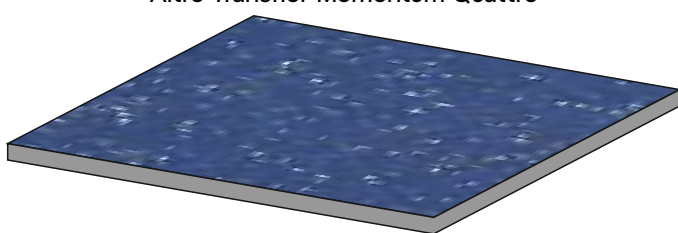
Doporučený vzor 1:
Altro Transflor Momentum Phantom



Doporučený vzor 2:
Altro Transflor Meta Yellow



Doporučený vzor 3:
Altro Transflor Momentum Quattro



Nepochozí hrany:

- > Tmavě šedá ●

Pochozí hrany:

- > Žlutá ● (v případě použití plastových a gumových lišt)
- > Stříbrná ● (v případě použití ocelových lišt)

Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - zádržný systém

Barevné řešení zádržného systému pro cestující musí splňovat jednak požadavek na dobrou viditelnost s ohledem na slabozraké a druhak musí viditelně rozlišit tyče určené k držení a tyče, které jsou součástí například mechanismu dveří.

Základní požadavek na tyče v interiéru vozidel PID je provedení „nerez“.

Specifikace zádržného systému:

- > **Zádržné tyče v interiéru**
 - > provedení „nerez“ ● , případně hliníkové provedení s obdobným vzhledem
- > **Zádržné tyče ve dveřích**
 - > provedení „nerez“ ● , případně hliníkové provedení s obdobným vzhledem
 - > do dveří lze alternativně instalovat tyče žluté ● (doporučeno RAL 1023)
- > **Tyče, které neslouží k držení cestujících**
 - > barva černá ● (doporučeno RAL 9005)



Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - potahy sedadel

Sedadla jsou barevně rozdělena na klasická a přednostně vyhrazená pro určitou skupinu cestujících. Vozidla určená pro příměstský a regionální provoz mají potahy látkové. Vozidla přednostně určená pro provoz městský jsou vybavena sedadly koženkovými.

Pro lepší orientaci cestujících jsou používány dvě barvy sedadel. Červená sedadla jsou běžná. Modrá sedadla jsou vyhrazená (buď přímo dle normy, nebo pro nevidomé a slabozraké).

Vyhrazená sedadla

- > musí splňovat dané normy pro vyhrazená místa
- > počet 4
- > je-li to možné, vybírají se místa, která nejsou na podestě a zároveň jsou co nejbližší prvním dveřím
- > je-li takových sedadel více, přednostně se vybírají sedadla na straně bez dveří

Sedadla vyhrazená přednostně nevidomým a slabozrakým

- > nemusí splňovat dané normy pro vyhrazená místa
- > počet 2
- > vybírají se sedadla přímo za kabinou řidiče

Barvy jednotlivých sedadel

- > sedadla běžná bez vyhrazení ● (červená, cca od RAL 3020)
 - > sedadlo kromě výše stanovené barvy obdrží vzor potahu schválený objednatelem
- > sedadla vyhrazená pro vybranou skupinu cestujících ● (modrá, cca RAL 5005)
 - > sedadlo kromě výše stanovené barvy obdrží vzor potahu schválený objednatelem

Vzor potahu PID

- > konkrétní vzor bude upřesněn, a to po konzultacích s výrobcí jednotlivých vozidel
 - > během překlenovacího období (než bude stanoven finální vzor potahů) je nutné schválit konkrétní instalovaný vzor objednatelem (garant.bus@ropid.cz)

Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - tlačítka pro cestující

Z důvodu lepší přehlednosti a sjednocení funkcí tlačítek zastávky na znamení, otevírání dveří, žádosti o plošinu a výstupu s kočárkem napříč dopravci jsou Manuálem určeny barvy, funkce a odezvy jednotlivých tlačítek.

Tlačítko STOP (tlačítko pro výstup v zastávce na znamení)

- > viditelně převládající barva na tlačítku / krytu červená ● (doporučeno RAL 3020)
- > doplňková barva šedá ● (doporučeno RAL 7043), či jiná, daná dostupností dle výrobce
- > nápis „STOP“, či příslušný piktogram vyveden kontrastně vůči podkladu

Tlačítko POPTÁVKA (tlačítko pro otevření daných dveří u vozů s poptávkovým systémem)

- > barva krytu žlutá ● (doporučeno RAL 1023)
- > barva tlačítka zelená ● (doporučeno RAL 6024)
- > nebo bílá ○ (doporučeno RAL 9010)

Tlačítko KOČÁREK (tlačítko pro nástup / výstup cestujícího s kočárkem)

- > viditelně převládající barva na tlačítku / krytu modrá ● (doporučeno RAL 5005)
- > doplňková barva šedá ● (doporučeno RAL 7043), či jiná, daná dostupností dle výrobce
- > piktogram kočárku vyveden kontrastně vůči podkladu

Tlačítko INVALIDNÍ VOZÍK (tlačítko pro nástup / výstup cestujícího s invalidním vozíkem)

- > viditelně převládající barva na tlačítku / krytu modrá ● (doporučeno RAL 5005)
- > doplňková barva šedá ● (doporučeno RAL 7043), či jiná, daná dostupností dle výrobce
- > piktogram invalidního vozíku vyveden kontrastně vůči podkladu

Tlačítka mohou být doplněna světelnou odezvou (prosvětlením tlačítka po jeho stisknutí). Barva světla v tlačítku musí odpovídat barvě krytu, nebo tlačítka samotného.

Vozy v novém nátěru PID

INTERIÉR - odezva cestujícím

Po zmáčknutí daného tlačítka očekává cestující odezvu, která potvrdí jeho úkon. Manuál odezvu sjednocuje tak, aby cestující vždy věděl, v jakém stylu a kde má danou odezvu očekávat.

Návěst STOP (potvrzení zastavení v zastávce na znamení)

- > nápis se nachází a rozsvěcuje nad každými dveřmi
- > návěst STOP lze nahradit kombinovanou návěstí společnou i pro zavírání dveří



(pouze ilustrační provedení)

Návěst ZAVÍRÁNÍ DVEŘÍ (upozornění na pohyb dveřních křídel zejména při zavírání)



(pouze ilustrační provedení)



(pouze ilustrační provedení možné varianty)

Kombinovaná návěst STOP a ZAVÍRÁNÍ DVEŘÍ (alternativa k výše uvedeným návěstem)



(pouze ilustrační provedení)

Vozy v novém nátěru PID

REKLAMA - celovozová

Podmínky pro výlep inzerce a celovozové reklamy jsou předmětem smlouvy mezi dopravcem a daným objednatelem. Na vozidla spadající do kategorie „Vozy v novém nátěru PID” se vztahují upřesňující pravidla, která specifikují umístování necelovozových reklam a která jsou dostupná v tzv. Brandcloudu (poskytnuto na vyžádání). Obecně platí následující pravidla:

Obecná pravidla pro výlep celovozové reklamy na autobusy v systému PID jsou:

- > **Celovozovou reklamou může být polepeno maximálně 30 % vozového parku daného dopravce**
(30 % vozidel daného dopravce, která jsou registrována pro provoz v systému PID)
- > **Reklama nesmí zakrývat informační a jednotící prvky na vozidle** (povinné „modré” samolepky, evidenční čísla), **nesmí zakrývat žádné okenní plochy** (kromě zadního čela)
- > **Na vozidle s celovozovou reklamou je nutné umístění loga PID na každé straně vozidla** (nejméně v provedení samolepky PID o rozměrech 180 × 180 mm)
- > **Po ukončení reklamní kampaně je dopravce povinen uvést vozidlo do původního stavu, a to na své vlastní náklady** (opětovné zajištění polepů PID, jejich instalace atd.)

Reklama nesmí propagovat užívání osobních automobilů či jinak poškozovat veřejnou dopravu. Reklama nesmí propagovat násilí nebo extremismus a nesmí mít erotický podtext.

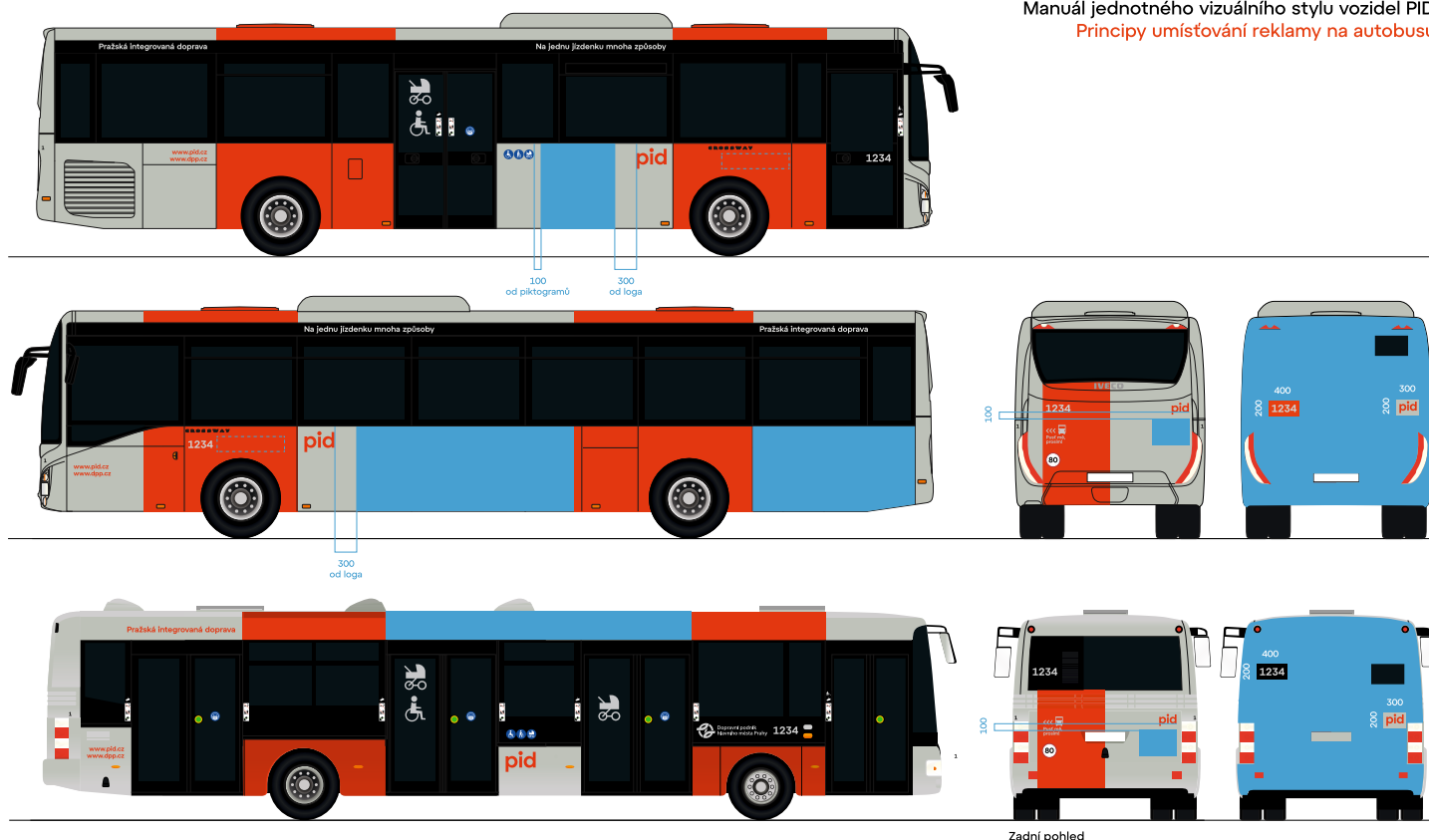
Pravidla upřesňující necelovozové reklamy na vozech v novém nátěru PID jsou specifikována na následující stránce tohoto dokumentu.

Vozy v novém nátěru PID

REKLAMA - necelovozová

- > Reklama se umísťuje na relevantně velké šedě lakované plochy boků karoserie.
- > Reklama musí být od loga PID nebo dopravce vzdálena alespoň 300 mm.
- > Reklama musí být vzdálena alespoň 100 mm od piktogramů.
- > Na každé straně vozidla musí být zachována alespoň 1 značka PID a dopravce.
- > Na zadní čelo lze umístit reklamu rozměru 500 × 350 mm. Je zarovnána zprava pod logo PID ve vzdálenosti 100 mm od účaří loga.
- > Na zadním čele je povolena celoplošná reklama, nesmí však zakrýt displej s číslem linky, číslo vozu, logo PID, RZ a osvětlení vozu.
- > Po ukončení reklamní kampaně je dopravce povinen uvést vozidlo do původního stavu, a to na své vlastní náklady.

Manuál jednotného vizuálního stylu vozidel PID
Principy umísťování reklamy na autobusu



 Vyhrazený prostor pro logo dopravce

 Povolný prostor pro reklamu

Odbavovací zařízení

Platné pro všechna vozidla v síti PID

Aby nedocházelo ze strany cestujících k záměně označovače jízdenek a tiskárny jízdenek, je určeno barevné rozlišení těchto prvků.

Označovače jízdenek

- > barva krytu žlutá ● (doporučeno RAL 1023)

Zařízení pro výdej jízdenek

- > barva krytu oranžová ● (doporučeno RAL 2009)

Funguje-li zařízení jako označovač jízdenek i jako zařízení pro jejich výdej, řadí se do kategorie „označovače jízdenek” (a tudíž je žluté).

Je-li tiskárna na jízdenky pevnou součástí palubního počítače, není specifická oranžová barva vyžadována a záleží na výrobci daného zařízení.



Matice odpovědnosti

Určení spolupráce objednatele a dopravce

Níže jsou uvedeny postupy a odběratelsko-dodavatelské vztahy, které se uplatňují při uvádění vozidel jednotlivých dopravců do souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel PID.

Objednatel zajišťuje

výrobu a distribuci veškerých log PID, evidenčních čísel, piktogramů, propagačních sloganů a jiných designmanuálem daných samolepek. U vozů spadajících do kategorie „Vozy v novém nátěru PID” navíc objednatel zajišťuje i výrobu loga dopravce v reflexní bílé barvě (dopravce musí na vyžádání dodat příslušné logo v elektronické podobě).

Označení nouzových východů a jiné legislativou a jednotlivými výrobci vozidel předepsané údaje na vozidle zůstávají původní, a to s ohledem na jejich specifickou a bezpečnost.

Objednatel dále zajistí (externě, či přímo)

aplikaci vzorového polepu na jeden prototyp vozidla z dané typové série u každého dopravce, a to jak vnější, tak vnitřní. Dopravce si poté zajišťuje aplikaci všech náležitostí na další stejná vozidla vlastními silami, a to dle prototypu polepeného objednatelem, či podle manuálu uloženého v tzv. Brandcloudu (<https://pid.brandcloud.pro/>).

Po individuální dohodě dopravce s objednatelem lze postupovat jinak.

Dopravce je povinen

polepení svých vozidel dle tohoto manuálu kontrolovat a zajišťovat jeho obnovu (zejména po nehodách, dílenských zásazích, atd.). Dopravce je dále povinen, zejména v případě vozů v novém nátěru PID, držet se daného schématu zpracovaného pro konkrétní typ vozidla, a to jak co se týká vnějšího polepu, tak vnitřního. Případné následné úpravy dopravce, či řidičů jsou zásahem do autorského díla tvůrců designmanuálu a jsou nepřipustné.

Po individuální dohodě dopravce s objednatelem může dopravce na vozidla umístit i další doplňující informace, a to s ohledem na jeho vnitřní provozní potřebu (označení konkrétní provozovny, zařazení vozidla do určité skupiny pro provádění úklidu atp.).



Zastávky BUS



Výtah ze Standardu zastávek PID



Autobusy PID



leden 2019



Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

odbor kvality služby

odbor marketingu

odbor technického rozvoje a projektů



Integrovaná doprava Středočeského kraje

Dopravní úsek



1	Související normy, vyhlášky a další odborné podklady	3
2	Úvod	3
3	Předmět manuálu	3
4	Terminologie	4
5	Označování zastávek	5
6	Typy označků	6
7	Nosné konstrukce	7
8	Značka „ZASTÁVKA“	10
9	Zastávkové informace	12
10	Informační prostor	14
11	Informační prostory v zastávkových přístřešcích	16
12	Piktogramy	17
13	Přechodná doba	17

1 Související normy, vyhlášky a další odborné podklady

- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ČSN 73 6425–1 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek
- ČSN EN 12899–1 Stálé svislé dopravní značení – Část 1: Stálé dopravní značky
- Vzorové listy staveb pozemních komunikací, VL6 – Vybavení pozemních komunikací, 6.1 Svislé dopravní značky
- ČSN ISO 7001 Grafické značky – veřejné informační značky
- ČSN ISO 3864–1 Grafické značky - Bezpečnostní barvy a bezpečnostní značky - Část 1: Zásady navrhování bezpečnostních značek a bezpečnostního značení

2 Úvod

Důvodem pro vydání tohoto Manuálu pro vzhled zastávek Pražské integrované dopravy (dále také Manuál) je podrobně stanovit požadavky na označníky zastávek linkové osobní dopravy, které jsou zahrnuty do systému Pražské integrované dopravy. Manuál vychází ze Standardu zastávek PID, koncepčního dokumentu pro oblast zastávek a přestupních bodů PID v rámci Prahy a Středočeského kraje. Jasně stanoví požadovanou unifikaci jednotlivých prvků dopravního systému [to znamená provedení svislé DZ IJ 4a „Zastávka“ a především prvků zastávkového informačního systému, které by pro celý dopravní systém měly mít jednotnou obsahovou vypovídací schopnost a shodné grafické provedení] a doplňuje tak obecně platná ustanovení technických norem ČSN 73 6425–1, ČSN EN 12899–1 a Vyhlášky č. 294/2015 Sb. Dočasně, do nalezení nové podoby označníku PID v soutěži „Design zastávkového označníku a design elektronického odjezdového panelu PID“, naopak nepředepisuje dopravcům konkrétní technické a výrobní provedení označníku zastávky. Závazná podoba Manuálem požadovaných parametrů odpovídá příslušným Vzorovým listům staveb pozemních komunikací schváleným Ministerstvem dopravy a spojů ČR (svislá DZ IJ 4a „Zastávka“) a vychází z doporučení české pobočky mezinárodního Institutu informačního designu s přihlédnutím k ČSN ISO 7001 (prvky zastávkového informačního systému).

3 Předmět manuálu

Manuál informativně uvádí možnosti technického uspořádání nosičů označníků zastávky a jejich příslušenství, vhodných k instalaci normativně předepsaného označení a předepsaného jednotného obsahového provedení zastávkových informačních prvků. Manuál informativně uvádí též příklady a doporučené velikostní provedení informačních vitrín v zastávkových přístřešcích, přestřešení nástupišť apod.

4 Terminologie

4.1	PID	Pražská integrovaná doprava. Dopravní a tarifní systém zahrnující veškeré prostředky městské dopravy v hl. m. Praze (metro, tramvaje, autobusy, přívozy, lanová dráha), zařazené příměstské autobusové linky a vybrané tratě Českých drah na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje.
4.2	Městská linková osobní doprava	Je veřejná linková osobní doprava provozovaná k uspokojování přepravních potřeb města a jeho zájmového přilehlého území v rámci jednotného tarifně propojeného dopravního systému. Pro potřeby tohoto manuálu tedy systému PID.
4.3	Označník	Je úplné označení zastávky linkové osobní dopravy včetně zastávky manipulační a dalších zastávek podle druhu dopravních prostředků, které musí být na označniku vyznačeny. Pro potřeby tohoto Manuálu tedy označení zastávky tramvaje či autobusu.
4.4	Objednatel	Organizátor integrovaného dopravního systému pověřený hl. m. Prahou, Středočeským krajem, jednotlivými obcemi či dalšími subjekty k organizaci veřejné dopravy v jejich zájmovém území. Pro potřeby tohoto manuálu organizace Regionální organizátor pražské integrované dopravy [ROPID] a Integrovaná doprava Středočeského kraje [IDSK].
4.5	Nosič zastávkových informací	Nosná, zpravidla ocelová konstrukce umožňující instalaci normativně předepsaných označení „Zastávka“ a příslušenství pro vývěs zastávkových informačních prvků, jízdních řádů, případně dalších informačních materiálů.
4.6	Vývěsný jízdní řád	Zastávkový jízdní řád městské linkové osobní dopravy. Vývěsné jízdní řády jsou umísťovány do informačních prostor na označniku, případně do informačních vitrín umístěných na nástupišti, a to buď jednotlivě, nebo v podobě informačních tabel.
4.7	Zastávkový informační systém	Část informačního systému PID, určená k vývěsu na označníky. Zastávkový informační systém se skládá ze zastávkových informačních prvků.
4.8	Zastávkové informační prvky	Soubor znakových a grafických označení, sloužících k identifikaci označniku [název zastávky] a k orientaci cestujících [informace o charakteru zastávky, tarifním pásmu, typu zastávky a zastavujících linkách] včetně hmatových prvků pro zrakově postižené. Informace jsou podle potřeby doplňovány piktogramy. Zastávkové informační prvky jsou umísťovány pod DZ „Zastávka“, a to buď jednotlivě, nebo v podobě informačních tabel.
4.9	Informační tablo	Výměnný element se zastávkovými informacemi (vývěsné jízdní řády, zastávkové informační prvky).
4.10	Informační prostor	Prostor určený k vývěsu zastávkových informací. Pro potřeby této směrnice jsou uvažovány informační prostory na označniku zastávky nebo jeho příslušenství a informační prostory mimo označnik zastávky (informační vitríny umístěvané zpravidla v zastávkových přístřešcích).
4.11	Piktogram	Jednoduché, výstižné a pochopitelné grafické znázornění nahrazující textové informace.

5 Označování zastávek

5.1. Označování zastávek

V systému PID je požadováno označovat zásadně všechny zastávky uvedené v licenci k provozování linky. Jedná se o typy zastávek nástupní, nácestné, výstupní, občasné a vzájemně kombinované, včetně kombinace výstupní + manipulační. Označování samostatných manipulačních zastávek je požadováno pouze v případě, že je jejich poloha stanovena v licenci k provozování dopravy na lince.

5.2. Zastávkový označník

Zastávky jsou označovány zastávkovými označníky. Zastávkový označník tvoří vždy nosná konstrukce (nosič zastávkových informací), doplněná hlavou označníku - dopravní značkou IJ 4a „Zastávka“, zastávkovými informačními prvky a informačním prostorem. Informační prostor s vývěsnými jízdními řády nemusí být součástí společně nosné konstrukce, ale může být umístěn v přístřešku či samostatně jinde v prostoru zastávky. U označníků, kde nedochází k nástupu cestujících, nemusí být informační prostor instalován. Konstrukce označníku však s ohledem na mimořádná (například výluková nebo jiná dočasná) opatření musí jeho dodatečné vybavení umožňovat.

5.3. Umístění označníku

Označník se umísťuje vždy v čele nástupní hrany. Konkrétní umístění označníku stanovuje ČSN 73 6425-1 a musí respektovat pěší vazby v zastávce a požadavky pro bezpečný a samostatný pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

6 Typy označníků

6.1. Základní typy zastávkových označníků

Z hlediska konstrukce rozlišujeme tři základní typy zastávkových označníků lišících se kromě konstrukce i jednotlivými prvky vybavení:

- Typ KOMFORT je nejreprezentativnější označnick typicky používaný pro tramvajové zastávky nebo významné autobusové zastávky v centru měst. Vyžaduje elektrické napájení, protože obsahuje podsvícení hlavy označnicku a informačního prostoru. Konstrukce musí umožňovat variantní osazení elektronickým odjezdovým panelem (LCD, E-papír), kterým lze nahradit nebo doplnit informační prostor bez změny vnějších rozměrů označnicku.
- Typ STANDARD je nejrozšířenější označnick pro použití na autobusových nebo méně využívaných tramvajových zastávkách. Tento typ může být včetně elektrického napájení (trvalé, noční proud, popř. solární panel), v případě tramvajových zastávek musí obsahovat elektronické prvky a musí umožňovat osazení čidel řídicího systému pro tramvaje. Konstrukce musí umožňovat variantní osazení elektronickým odjezdovým panelem typu E-papír, kterým lze nahradit nebo doplnit informační prostor bez změny vnějších rozměrů označnicku.
- Typ EKONOM je označnick s úsporným typem konstrukce pro použití na méně využívaných zastávkách ve městě nebo v regionu, bez elektrického napájení. Ve vhodných případech lze variantně použít ve výložníkovém [závěsném] provedení bez informačního prostoru [možnost kotvení na všechny typy sloupů trakčního vedení, veřejného osvětlení či na budovy] nebo jako přenosný označnick sloužící při výlukách.



A



B



C

6.2. Určení typu konstrukce označnicku

Pro každou zastávku je objednatelem v databázi ASW JŘ určen požadovaný typ konstrukce označnicku s ohledem na její význam a obrát cestujících. Umístění označnicku nižší kategorie je možné pouze dočasně v odůvodněných případech [např. z důvodu výlukových opatření, rekonstrukce apod.].

6.3. Design zastávkového označnicku

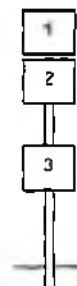
Kapitola bude doplněna a rozšířena na základě výsledků projektu „Design zastávkového označnicku a elektronického odjezdového panelu PID“. Výsledkem projektu bude další předepsání řešení jednotlivých typů označnicků.

7 Nosné konstrukce

7.1. Zastávkové označníky z hlediska uspořádání jejich konstrukce

Zastávkové označníky lze z hlediska uspořádání konstrukce obecně rozdělit do následujících základních kategorií:

- Konstrukce jednotýčová, středová je tvořena nosným sloupkem kruhového [trubka], čtvercového nebo obdélníkového průřezu [jekl, profil]. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ [1] se zastávkovými informacemi [2], případně informační prostor [3] jsou na sloupek umístěny středově symetricky. Řadí se do typu EKONOM.



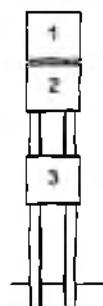
- Konstrukce jednotýčová, boční, vnitřní je tvořena nosným sloupkem kruhového [trubka], čtvercového nebo obdélníkového průřezu [jekl, profil]. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ [1] se zastávkovými informacemi [2], případně informační prostor [3] jsou na sloupek umístěny stranově. Řadí se do typu EKONOM.



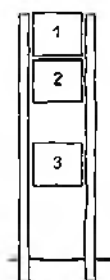
- Konstrukce jednotýčová, boční, vnější je tvořena nosným sloupkem kruhového [trubka], čtvercového nebo obdélníkového průřezu [jekl, profil]. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ [1] se zastávkovými informacemi [2], případně informační prostor [3] jsou ke sloupku připevněny z boku. Řadí se do typu EKONOM.



- Konstrukce rámová, vnitřní je svařena [případně sešroubována nebo jinak spojena] ze sloupků kruhového [trubka], čtvercového nebo obdélníkového průřezu [jekl, profil] a vyztužena příčnickami. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ [1] se zastávkovými informacemi [2], případně informační prostor [3] jsou umístěny na rámu. Řadí se do typu STANDARD nebo KOMFORT.



- Konstrukce rámová, vnější je svařena [případně sešroubována nebo jinak spojena] ze sloupků kruhového [trubka], čtvercového nebo obdélníkového průřezu [jekl, profil] a vyztužena příčnickami. Do této skupiny lze zařadit i označníky v provedení zastávkového totemu. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ [1] se zastávkovými informacemi [2], případně informační prostor [3] jsou umístěny uvnitř. Řadí se do typu STANDARD nebo KOMFORT.



- Konstrukce výložníková, vnitřní je svařena (případně sešroubována nebo jinak spojena) ze sloupků kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil) a podle potřeby vyztužena příčnický. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2) je umístěno na rámu. Řadí se do typu EKONOM.



- Konstrukce výložníková, vnější je svařena (případně sešroubována nebo jinak spojena) ze sloupků kruhového (trubka), čtvercového nebo obdélníkového průřezu (jekl, profil) a podle potřeby vyztužena příčnický. Normativně předepsané označení značkou „Zastávka“ (1) se zastávkovými informacemi (2) je umístěno k rámu z boku. Řadí se do typu EKONOM.



7.2. Informační prostory pro vývěsné jízdní řády

Obecné možnosti technického uspořádání konstrukce, uvedené v bodě 7.1 lze aplikovat také na samostatně stojící informační prostory pro vývěsné jízdní řády.

7.3. Uspořádání konstrukce označníku

Jednotlivá uspořádání konstrukce označníku a samostatně stojících informačních prostor je možno kombinovat podle místních podmínek a konkrétního technického řešení.

7.4. Odpadkový koš

Součástí konstrukce označníku nesmí být odpadkový koš.

7.5. Volný průchozí prostor

Konstrukce označníku musí být umístěna tak, aby byl podél ní zajištěn průchod v šířce min. 900 mm. Z toho vyplývá možnost variantní konstrukce označníku (zejména rámových konstrukcí) pro umístění ve stísněných podmínkách, tj. pokud je šířka nástupiště menší než 1400 mm. Hlava označníku a informace o zastávce však musí být vždy kolmo k ose vozovky.

7.6. Instalace označníku

Nosná konstrukce označníku v trvalé poloze musí být pevně zabudovaná do podloží, v případě instalace do předem připravené trubkové základny minimálně 300 mm pod úroveň terénu. Možná je i přímá betonáž do zpevněného podloží nebo usazení pomocí patky svislé DZ. Provizorní instalace do mobilních základů v úrovni terénu je povolena pouze v případě označení dočasné (zpravidla vylukové) polohy [neplatí pro výložníkové konstrukce].

7.7. Barevné provedení označníku

Řešení barevnosti musí odpovídat vizuálu PID [převažující červená RAL 3020; doporučené doplňkové barvy: bílá RAL 9016; tmavě šedá RAL 7021]. Červená barva musí upoutat pozornost, označník musí být vždy výrazným prvkem mezi ostatními součástmi mobiliáře. V případě, že je zastávka umístěna v městském prostředí vybaveném jednotným mobiliářem [týká se zejména historických částí obcí a měst zařazených do PID], lze výjimečně v řádně odůvodněných případech použít barevné provedení odpovídající tomuto jednotnému mobiliáři.

7.8. Rozměry označníku

Požadované rozměry označníku vycházejí z ČSN 73 6425-1 a z požadavků na čitelnost poskytovaných informací pro všechny cestující:

- výška konstrukce označníku 3200 – 3600 mm nad úrovní terénu
- šířka konstrukce označníku max. 500 mm (neplatí pro konstrukci ve stísněných podmínkách, pokud je informační prostor natočen odlišně od hlavy označníku)
- hloubka konstrukce označníku max. 200 mm
- podchozí výška při natočené konstrukci označníku nebo při výložníkovém provedení označníku min. 2200 mm

7.9. Dočasně zřízené zastávky

Dočasně zřízené zastávky mohou být po nezbytně nutnou dobu označeny přenosnými označníky. Přenosný označník poskytuje pouze základní informační funkce (nemusí obsahovat prvky dle bodů 7.1 d, e, f) a povolena je snížená výška, avšak nejméně 2500 mm, a vždy je nutné dodržet základní rozměry pro hlavu označníku i informační prostor z důvodu jednotnosti a snadné výměny informačních prvků.

7.10. Design zastávkového označníku a elektronického odjezdového panelu PID

Kapitola bude doplněna a rozšířena na základě výsledků projektu „Design zastávkového označníku a elektronického odjezdového panelu PID“. Výsledkem projektu bude předepsání přesných konstrukčních řešení jednotlivých typů označníků.

8 Značka „ZASTÁVKA“

8.1. Značka IJ 4a „Zastávka“

Označník nese dopravní značku IJ 4a „Zastávka“; oboustranně (není nutné v případě výstupní a manipulační zastávky) v retroreflexním (typ Standard a Ekonom) nebo prosvětleném (typ Komfort) provedení. Vzhled značky „Zastávka“ je normativně stanoven ČSN 73 6425–1, podle ustanovení §14, písm. d) Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 294/2015 Sb. se na ni jako na informativní dopravní značku IJ 4a vztahuje ČSN EN 12899–1. Přesně určené rozměry a poloměry zaoblení štítu (podkladové desky) a vlastní značky vymezují příslušné Vzorové listy staveb pozemních komunikací. Rozměr vychází z ČSN 73 6425–1, tj. min. 410 × 410 mm, horní okraj značky musí být ve výšce 3200–3600 mm.

8.2. Významový symbol dopravního prostředku

Podoba významového symbolu dopravního prostředku, pro který je zastávka určena, se dočasně odvozuje od symbolů na svislých DZ IJ 4c „Zastávka autobusu“ a IJ 4d „Zastávka tramvaje“. Na základě výsledků projektu Jednotný informační systém hl. m. Prahy může být podoba významových symbolů dopravních prostředků v budoucnu upravena.

8.3. Možná provedení značky „Zastávka“

Značka „Zastávka“ může být provedena pouze následujícími způsoby:

- Výlepem kombinace samolepících folií s garantovanou životností 5–7 let. Retroreflexní provedení je požadováno pro výlep bílé subplochy ohraničené modrým orámováním o šíři 50 mm [Vzorový list staveb pozemních komunikací VL6 127.04-2 10.05], resp. 70 mm [Vzorový list staveb pozemních komunikací VL6 127.04 z 01.03]. Bílé lemování o šíři 20 mm a černý významový symbol dopravního prostředku postačuje v nereflexním provedení. Modrý okraj lemu o šíři 10 mm by měl korespondovat s odstínem orámování. Podkladová deska pro výlep je zhotovena buď ze stálobarevného plastu, upraveného UV filtrem pro externí použití (například materiál ABS), z hliníku nebo pozinkovaného plechu. Barva podkladové desky u označků na rámových konstrukcích nebo u označků v provedení zastávkových totemů by měla odpovídat jedné z barev použitých v konstrukci nebo příslušenství označků. U jednodušších konstrukcí označků typu svislé dopravní značky se barevné uspořádání podkladové desky řídí ČSN EN 12899–1 (přírodní hliník nebo barevně neupravený pozinkovaný plech). Provedení platí jak pro trvalé, tak dočasné (zpravidla výlukové) zastávkové označkové.
- Nereflexní provedení lze použít jen v případě, že je značka prosvětlena (světelné zastávkové označkové). Podkladová deska by v takovém případě měla umožňovat dostatečnou intenzitu prosvětlení [opál, čirá nebo bílá plastová deska s nereflexním potiskem značky v parametrech dle ČSN EN 12899–1].

8.4. Umístění značky „Zastávka“

Dopravní značka IJ4a „Zastávka“ se umísťuje zásadně kolmo k ose vozovky. V systému PID je vyžadováno vybavení každého označků značkou IJ4a „Zastávka“ čitelnou ve směru jízdy zepředu i zezadu.

8.5. Upevnění značky „Zastávka“ k nosné konstrukci

Upevnění desky k nosiči je z hlediska bezpečnosti požadováno takovým způsobem, aby nemohlo dojít k jejímu samovolnému pádu a případnému zranění osob zdržujících se v zastávkovém prostoru. Je doporučeno takové spojení s nosnou konstrukcí, které nebude znehodnocovat estetickou a vypovídací úroveň značky stékající korozí (například nýtování,

zasouvání do vodících kolejniček, používání spojovacího materiálu v antikorozní úpravě a plastových záslepek v barvě podkladu, lepení apod.).

9 Zastávkové informace

9.1. Prostor pro informace

Prostor pro informace o zastávce musí být součástí každé nosné konstrukce a musí být umístěn zásadně přímo pod značkou „Zastávka“. Jedná se buď jen o prostor vymezený rámem nosiče pro vkládání informačního tabla [například vodící kolejničky nebo jiná podobná technická řešení umožňující vsouvání PVC-obalů s jednotlivými informačními prvky nebo laminovaných celoplošných tisků], či o pevně příslušenství nosiče, nejčastěji v podobě desky pro výlep jednotlivých stálobarevných informačních prvků vytištěných na trvanlivých samolepicích foliích. V případě konstrukčně jednodušších označků může být podkladová deska společná se značkou „Zastávka“. Prostor musí mít rozměr A3 na šířku, tj. 420 mm; výška dle potřeby, horní okraj vždy navazuje na značku IJ 4a „Zastávka“. Zobrazované informace [p = povinné, n = nepovinné]:

- a) název zastávky [p]
- b) charakter zastávky [v případě, že není stálá] [p]
- c) označení linek [p], cílová zastávka [n], směr [n], případně další významné zastávky na trase [n]
- d) tarifní pásmo u mimopražských zastávek [p], logo PID [p]
- e) informace o návaznostech a přestupech (metro, vlak, přívozy, noční doprava, letiště) dle databáze ASW JŘ [p]
- f) číslo zastávkového sloupku [p], které odpovídá databázi ASW JŘ
- g) označení nástupiště (v případě přestupních terminálů možno umístit výrazně mimo základní půdorys označníku) [p]
- h) informace v Braillově bodovém písmu na vybraných uzlových zastávkách dle databáze ASW JŘ [p]

9.2. Informační systém pro cestující na zastávkách povrchové dopravy

Provedení jednotlivých prvků zastávkového informačního systému používaných v PID stanoví manuál „Informační systém pro cestující na zastávkách povrchové dopravy“ – Příloha A tohoto Manuálu.

9.3. Umístění prostoru pro informace o zastávce

Prostor pro informace o zastávce se umísťuje zásadně kolmo k ose vozovky, zpravidla ve směru jízdy zepředu. Na objednatelém definovaných zastávkách dle databáze ASW JŘ, je-li to vhodné z hlediska přístupových cest k zastávce, se použije oboustranné řešení.

9.4. Informační bloky

Pro vodící kolejničky nebo jiná podobná technická řešení umožňující vsouvání informačních tabel lze použít samostatné informační bloky, které tvoří informační tablo vyztužené pevnou deskou a představeným čirým plexi nebo polykarbonátem.

9.5. Informační prvky

Zastávkové informační prvky vytištěné na samolepicích PVC foliích nebo papírovém podkladu musí být čitelné a kontrastní. Použitý druh tisku musí být odolný vůči vlhkosti a působení slunečního záření. K vyvěšování do prostor v podobě desek lze používat výhradně výtisky na samolepicích PVC foliích nebo zalaminované papírové výtisky opatřené samolepicí vrstvou. Přímé vylepování nechráněných papírových výtisků zastávkových informačních prvků je zakázáno.

9.6. Výjimka

Ustanovení kapitoly 9 neplatí v plném rozsahu pro zastávkové informace linkové osobní dopravy nezařazené do systému PID na společných označnicích s linkami do PID zařazenými.

10 Informační prostor

10.1. Informační prostor

Informační prostor je část označníku, která umožní vyvěšení (vlození) papírových jízdních řádů standardizovaných rozměrů a jejich snadnou výměnu. Jedná se buď jen o prostor vymezený rámem pro vkládání informačního tabla [například vodící kolejničky nebo jiná podobná technická řešení umožňující vsouvání PVC-obalů s jednotlivými vývěsnými jízdními řády a informacemi této velikosti nebo laminovaných celoplošných tisků], o uzavíratelnou skříň nebo rámeček pro vkládání PVC-obalu nebo laminovaného celoplošného tisku, případně o desku určenou k vlepování jednotlivých laminovaných výtisků vývěsných jízdních řádů a provozních informací. Požadované rozměry informačního prostoru vycházejí ze standardizované velikosti vývěsných jízdních řádů a dalších informačních materiálů a jejich snadné čitelnosti cestujícími:

- výška horní hrany informačního prostoru 1600 – 1800 mm
- výška spodní hrany informačního prostoru 800 – 1200 mm
- vnitřní viditelná šířka informačního prostoru min. 420 mm

10.2. Tarif PID

Součástí informačního prostoru jsou kromě vyvěšených jízdních řádů také informační vývěska o Tarifu PID ve standardizovaném formátu [v případě, kdy není umístěna informace o Tarifu PID na jiném místě prostoru zastávky] a dostatečná rezerva pro informace o dočasné nebo trvalé změně v dopravě [vývěska standardizovaného formátu vývěsných jízdních řádů nebo prostor min. formátu A3].

10.3. Konstrukce informačního prostoru

Konstrukce informačního prostoru musí chránit vyvěšené informace proti povětrnostním vlivům, vlhkosti a vandalismu a nesmí zakrývat zobrazované informace. Zastávkové informační prvky vytištěné na samolepících PVC foliích nebo papírovém podkladu musí být čitelné a kontrastní. Použitý druh tisku musí být odolný vůči vlhkosti a působení slunečního záření. Veškeré vyvěšené jízdní řády, informační vývěsky a další materiály musí být chráněny. Přímé vylepování vývěsných jízdních řádů a informačních vývěsek disperzními lepidly nebo jejich přelepování průhlednými lepicími páskami bez další ochrany je zakázáno. Nechráněné papírové výtisky lze používat jen ve spojení s PVC-obaly, přímé vylepování nechráněných papírových výtisků je zakázáno. Jako ojedinělé a časově omezené je povoleno jen v dopravcem řádně odůvodněných případech.

10.4. Umístění informačního prostoru

Dle rozsahu potřebných vývěsních míst musí informační prostor umožňovat oboustranné použití, případně je možno jej v některých odůvodněných případech [překročení maximálního počtu vývěsních míst na označníku, výložníková konstrukce označníku, narušení rozhledových polí přechodů pro chodce v okolí zastávek, ...] umístit samostatně jinde v prostoru zastávky nebo může být součástí přístřešku. V případě oboustranného umístění informačního prostoru musí být označník umístěn tak, aby byl přístupný z obou stran. Před i za označníkem musí být zajištěna dostatečná manipulační plocha i pro osoby na vozíku pro pohybově postižené. Označník v takovém případě nesmí být umístěn na kraji šikmé plochy (přístupu na nástupiště).

10.5. Úpravy pro zrakově postižené

Na vybraných zastávkách dle databáze ASW JŘ je nutné umístit také základní informace pro zrakově postižené formou tabulky v Braillově bodovém písmu (název zastávky, směr jízdy zastavujících linek) – provedení viz Zásady pro úpravu a umístování informačních štítků ve slepeckém písmu na označnické zastávky MHD (<https://www.sons.cz/Stitky-na-oznacnicich-P4003004.html>).

10.6. Samostatně stojící informační prostor

Samostatně stojící informační prostor je informační prostor umístěný na samostatném přídatném rámu nebo jiné nosné konstrukci, příp. může být součástí zastávkového přístřešku.

10.7. Prostor pro vyvěšení informací

Všechny typy informačních prostor musí z prostorového hlediska umožňovat instalaci potřebného množství vyvěšovaných zastávkových informací v nezhoršené čitelnosti, včetně rezervy pro mimořádná a dočasná dopravní opatření.

10.8. Komerční sdělení

Veškeré plochy na nosné konstrukci označnické jsou primárně určeny pro dopravní informace pro cestující. Použití komerčních sdělení je možné až po vyčerpání potřebných ploch pro dopravní informace, přičemž není povolena reklama propagující užívání osobních automobilů či jinak poškozující veřejnou dopravu. Reklama nesmí odporovat platným právním předpisům ani jakkoli narušovat účel a smysl zastávkového zařízení včetně informací pro cestující.

10.9. Elektronické odjezdové panely

Statické informační prvky v informačním prostoru lze na zastávce doplnit elektronickými odjezdovými panely integrovanými do označnické, přístřešku, nebo umístěnými samostatně jinde v prostoru zastávky.

10.10. Osvětlení informačního prostoru

V případě označnické typu Komfort musí být plocha informačního prostoru osvětlena s automatickou regulací jasu dle okolních světelných podmínek. Konstrukce označnické typu Komfort nebo Standard musí umožňovat variantní osazení elektronickým odjezdovým panelem (LCD, E-papír dle typu označnické) v rámci základních rozměrů označnické, který může nahradit nebo doplnit informační prostor.

10.11. Prvky pro zrakově postižené

Pokud je součástí označnické též elektronický odjezdový panel, musí být vybaven akustickým výstupem včetně povelového přijímače pro nevidomé a slabozraké. Po aktivaci povelovým vysílačem musí být přečteny informace o odjezdech spojů, případně informace z pohyblivého řádku.

11 Informační prostory v zastávkových přístřešcích

11.1. Vitríny

V případě, že je zastávka stavebně vybavena přístřeškem, přestřešením nebo krytým nástupištěm, je vhodné, aby jeho součástí byla vitrína určená pro zastávkové informace. Design a konstrukce vitríny musí odpovídat přístřešku, zároveň však musí být jasně patrná příslušnost k systému PID (sladění s označníkem a dalšími informačními prvky zastávky). V záhlaví vitríny musí být uveden název zastávky a logo systému PID. Velikost a počet vitrín musí umožnit umístění následujících informačních materiálů:

- mapa města / části systému
- schéma přestupního uzlu nebo mapa okolí zastávky
- jízdní řády (nejsou-li umístěny na označníku nebo na jiném místě zastávky)
- rezerva pro aktuální informace o velikosti 3 x A3 na šířku pod sebou (není-li možné umístit jinde v rámci označníku či jiném prostoru zastávky).

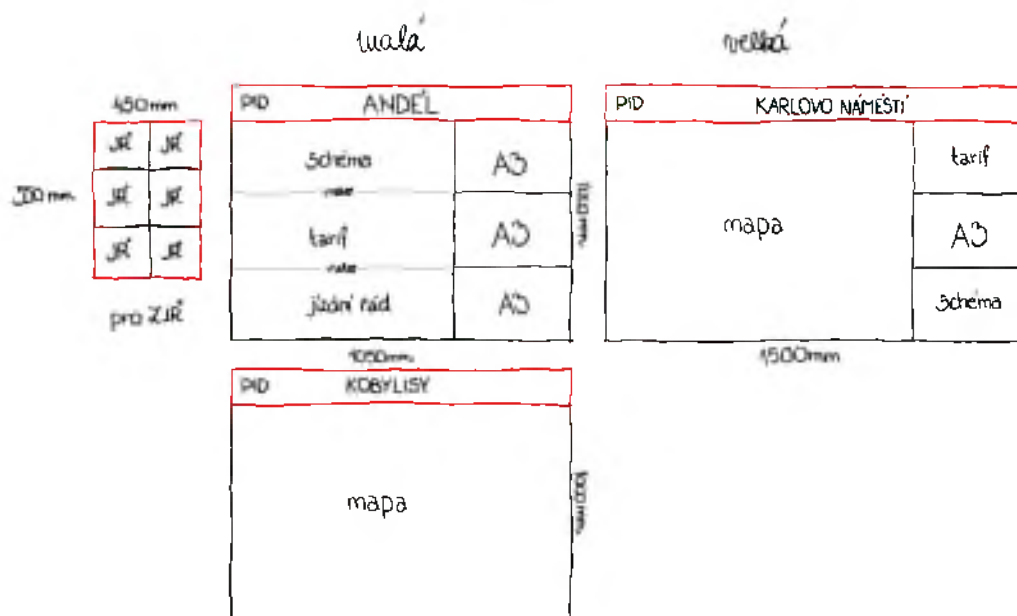
11.2. Rozměry samostatné vitríny

Pokud je vitrína určena k vyvěšování jízdních řádů a plní tak funkci informačního prostoru, měla by její velikost s ohledem na standardizované šablony vývěsných jízdních řádů vycházet z násobků jejich velikosti. Požadovaný rozměr samostatné vitríny pro umístění jízdních řádů je 450 x 550 mm.

11.3. Rozměry vitríny s doplňujícími informacemi

V případě, že je vitrína určena k vyvěšování jiných informací (například plánů sítě, dopravních schém, tarifních a přepravních podmínek apod.), měla by její velikost pokud možno vycházet ze standardizovaných formátů papíru. Podle rozsahu vyvěšených informací se umísťují:

- velká informační vitrína 1500 x 1000 mm
- malá informační vitrína 1030 x 1000 mm.



11.4. Atypické přístřešky a přirozené zastřešení

Vitrína je požadována i v případě atypického řešení přístřešku a také ve variantě přirozeného zastřešení (nepostačují-li informace umístěné na označníku). Viditelnou zadní stranu vitríny musí být možno využít k propagaci systému nebo města/obce.

12 Piktoqramy

12.1. Informační systém pro cestující na zastávkách povrchové dopravy

Provedení piktoqramů pro zastávkový informační systém stanoví Příloha A „Informační systém pro cestující na zastávkách povrchové dopravy“ tohoto Manuálu.

13 Přechodná doba

13.1. Vzhled označnicku pro přechodnou dobu

Po přechodnou dobu je možno souběžně používat stávající vzhled dopravních značek IJ4a, konstrukce označnicků, barevná a grafická provedení prvků či typy a velikosti písma.

13.2. Přechodná doba

Přechodnou dobou se vždy rozumí období do nejbližší zásadní změny zastávkových informačních prvků, repase nebo výměny dotčeného konkrétního označnicku či konkrétní části jeho příslušenství.

13.3. Design zastávkového označnicku a design elektronického odjezdového panelu PID

Vybraná ustanovení tohoto standardu budou doplněna a upřesněna na základě výsledků projektu „Design zastávkového označnicku a design elektronického odjezdového panelu Pražské integrované dopravy“, který má za cíl nalézt novou podobu obou prvků vybavení zastávek PID.

13.4. Jednotný informační systém hl. m. Prahy

Vybraná ustanovení tohoto standardu budou doplněna a upřesněna na základě výsledků projektu Jednotného informačního systému hl. m. Prahy, který se zabývá sjednocením a zlepšením informačního a navigačního systému v Praze.

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
odbor kvality služby
odbor marketingu
odbor technického rozvoje a projektů
Rytířská 10, Praha 1

Zastávky BUS
Výtah ze Standardu zastávek PID
Autobusy PID
Červenec 2018



Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Autobusy PID, Trolejbusy PID

červenec 2022

pid pražská integrovaná
doprava

Regionální organizátor Pražské integrované dopravy
Rytířská 10, Praha 1
Integrovaná doprava Středočeského kraje
Sokolovská 94, Praha 8

Obsah

1. Odbavovací a informační systém	5
1.1. Data a jejich výměna	5
1.2. Přehled zařízení ve vozidlech	6
1.3. Evidence zařízení ve vozidlech	7
2. Vozidlový odbavovací a informační systém	8
2.1. Společné požadavky na všechna zařízení	8
2.2. Požadavky na odbavovací systém	9
2.2.1. Základní postuláty	9
2.2.2. Legislativní požadavky	9
2.2.3. Požadavky ze strany organizátorů	10
2.2.4. Čtečka bezkontaktních čipových karet	11
2.2.5. Čtečka bezkontaktních platebních karet	11
2.2.6. Optická čtečka 2D kódů	12
3. Palubní počítač	13
3.1. Požadavky na funkce a ovládání	13
3.2. Dotykový terminál řidiče	14
4. Periferie informačního systému	15
4.1. Vnější informační panely	15
4.1.1. Přední panel	15
4.1.2. Boční panel	17
4.1.3. Zadní panel	19
4.1.4. Požadavky na vnější informační panely	19
4.2. Panel kurzu vozidla	20
4.3. Vnitřní informační LED panely	20
4.3.1. Umístění panelů ve vozidle	21
4.3.2. Požadavky na vnitřní informační LED panely	21
4.4. Vnitřní informační LCD panely	22
4.4.1. Umístění panelů ve vozidle	22
4.4.2. Požadavky na vnitřní informační LCD panely	23
4.5. Zobrazovač času a pásma	24
4.5.1. Požadavky na zobrazovač času a pásma	24
4.5.2. Zobrazení tarifních pásem v PID	25
4.6. Zařízení pro akustické hlášení	26
4.6.1. Hlášení do vozidla [hlásič zastávek]	26
4.6.2. Hlášení vně vozidla [zařízení pro nevidomé a slabozraké]	26
4.6.3. Hlášení pro řidiče [příposlech]	27
4.7. Přijímač GNSS	27
4.8. Datový modem	27
4.9. Zařízení pro preferenci na křižovatkách	27
4.10. Zařízení pro automatické sčítání cestujících	28
4.11. Systém pro signalizaci cestujícího řidiči	29
5. Periferie odbavovacího systému	30
5.1. Označovač jízdenek	30
5.1.1. Základní funkce a požadavky	30
5.1.2. Označení jízdenky	31
5.2. Zařízení pro výdej jízdenek	32
5.3. Samoobslužný terminál cestujícího	32
6. Ostatní volitelné periferie	33
6.1. USB zásuvka	33
6.2. Internetová konektivita pro cestující	33

Seznam obrázků

Obrázek 1: Přehled zařízení OIS ve vozidle standardní délky.....	6
Obrázek 2: Přehled zařízení OIS v kloubovém vozidle.....	7
Obrázek 3: Zobrazení informací na předním informačním panelu.....	16
Obrázek 4: Nesprávné zobrazení informací na předním informačním panelu.....	16
Obrázek 5: Zobrazení informací na bočním informačním panelu.....	17
Obrázek 6: Nesprávné použití rozděleného bočního panelu.....	18
Obrázek 7: Správné použití rozděleného bočního panelu.....	18
Obrázek 8: Zobrazení informací na zadním informačním panelu.....	19
Obrázek 9: Panel kurzu vozidla.....	20
Obrázek 10: Zobrazení informací na vnitřním dvouřádkovém LED panelu.....	21
Obrázek 11: Zobrazení informací na vnitřním LCD panelu.....	23
Obrázek 12: Zobrazení informací na zobrazovači času a pásma.....	24
Obrázek 13: Příklad tlačítka STOP.....	29
Obrázek 14: Příklady provedení označovače jízdenek (NJ 24C, Camel-Combi, SU 52, ETM 4.0).....	30
Obrázek 15: Údaje na fiktivní označené jízdence.....	31
Obrázek 16: Požadovaný tisk z označovače jízdenek.....	31

Seznam tabulek

Tabulka 1: Zobrazení a tisk tarifních pásem PID.....	25
--	----

Seznam zkratk a termínů

Zkratka	Význam
ASW	aplikační software pro tvorbu JŘ používaný organizátorem
CIS	celostátní informační systém
GNSS	globální družicový polohový systém
IDS	integrovaný dopravní systém
JŘ	jízdní řád
MOS	multikanálový odbavovací systém
MPV	systém pro monitorování provozu vozidel PID
OIS	odbavovací a informační systém
PID	Pražská integrovaná doprava
SSZ	světelné signalizační zařízení
SW, FW, HW	software, firmware, hardware
WL	whitelist
back office	interní systém dopravce pro zpracování dat z/do OIS vozidla
clearing	zúčtovací centrum pro rozdělení tržeb
mezikrajská linka	linka zařazená kromě systému PID současně do jiného IDS v sousedním kraji, případně provozovaná v systému PID mimo území hlavního města Prahy a Středočeského kraje
odpočet	režim výdeje jízdenek a odbavování cestujících

Seznam příloh

- Příloha 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení
- Příloha 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle
- Příloha 3: Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vozidle



Standardy kvality PID

Odbavovací a informační zařízení ve vozidlech PID

Návazná příloha k dokumentům:

Standard kvality PID – Autobusy PID

Standard kvality PID – Trolejbusy PID

Nadřazený dokument:

> **Standard kvality PID – Autobusy PID** (leden 2019)

> **Standard kvality PID – Trolejbusy PID** (od vyhlášení)

Závaznost:

Standard platí pro všechny dopravce PID.

Platnost:

Pro všechny smlouvy na městské, příměstské a regionální linky PID.¹

Garant návazné přílohy standardu:

> **ROPID, odbor technického rozvoje a projektů**

garant.ois@ropid.cz

Relevantní organizační složky organizátora:

> **ROPID, odbor technického rozvoje a projektů**

> **ROPID, odbor kvality služby**

> **ROPID, odbor marketingu**

> **IDSK, odbor technického rozvoje a provozních činností**

Zveřejnění standardu a vyhodnocení jeho dodržování:

www.pid.cz/standardy-kvalitu

¹ *Kurzívou označené části dokumentu platí ode dne vyhlášení. Aktivování takto označených ustanovení bude provedeno aktualizací dokumentu s uvedením počátečního data platnosti dané části, nebo bude vyhlášení platnosti této části dopravcům sděleno závaznou písemnou formou.*

Pro účely tohoto dokumentu je městskou linkou uvažována linka provozovaná na území hl. m. Prahy, příměstskou linkou linka provozovaná na území hl. m. Prahy a Středočeského kraje a regionální linkou linka provozovaná na území Středočeského kraje.

1. Odbavovací a informační systém

Tento dokument popisuje vybavení vozidel PID odbavovacím a informačním systémem (OIS) a definuje požadavky na něj včetně požadavků na jednotlivé periferie vozidlového odbavovacího a informačního systému. Palubní počítač je uvažován jako řídicí jednotka OIS, a tedy jako nedílná součást OIS. Všechny požadavky jsou povinné vyjma těch, které jsou explicitně označeny jako volitelné. Za celkovou funkčnost OIS odpovídá dopravce, jenž se svými dodavateli zajišťuje požadované chování všech zařízení a správné nastavení systému.

1.1. Data a jejich výměna

Z pohledu organizátora musí odbavovací a informační systém dopravce zajistit import, export a výměnu důležitých dat týkajících se odbavení a informačních systémů ve vozidle. Jedná se o tyto činnosti:

1. Ve vztahu k organizátorovi:

- Import platných nebo připravovaných jízdních řádů a souvisejících dat do back office dopravce (číselník dopravců, provozoven, typů vozů; zastávky vč. vlastností, majáky SSZ, texty pro panely; linky vč. vlastností; spoje vč. atributů; oběhy vč. vlastností, návazné spoje; poznámky pro řidiče aj.) včetně určení období jejich platnosti od organizátora ve formátu XML ROPID.²
- Import tarifních dat (číselník IDS, krajů, tarifů, jízdních dokladů aj.) včetně určení jejich časové a pásmové (zónové) platnosti od organizátora ve formátu XML ROPID.
- Import dalších dat od organizátora (nahrávky zastávek ve formátu MP3, služební hlášení aj.).
- Poskytování informací pro potřeby a systémy organizátora (sestavy o tržbách, prodaných jízdenkách aj.), tvorba dalších uživatelských sestav dle potřeby organizátora.

2. Ve vztahu k MOS:

- Viz samostatný dokument **Příloha 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Týká se vozidel, kde dochází k odbavování cestujících řidičem, samoobslužným odbavovacím zařízením, nebo přenosným odbavovacím zařízením (např. revizorská čtečka).

3. Ve vztahu ke clearingovému centru:

- Příjem a aktualizace tarifních dat z clearingového centra organizátora do back office dopravce.
- Přenos dat o všech prodaných jízdenkách a dat o kontrolách všech jízdenek do clearingového centra organizátora ve formátu CARDS Interface.
- Týká se vozidel, kde dochází k odbavování cestujících řidičem, samoobslužným odbavovacím zařízením, nebo přenosným odbavovacím zařízením (např. revizorská čtečka).

4. Ve vztahu k dispečinku [systém MPV]:

- Správa a údržba příslušných dat a informací pro správnou funkčnost systému MPV (číselník vozidel, oběhy, vypravení, textové zprávy z/do vozidel aj.).
- Schopnost přijímat a zpracovávat data z dispečinku.
- Schopnost zasílat data do dispečinku (data o poloze a identifikaci vozidla, textové zprávy aj.).
- Dodržení komunikačního protokolu „Vzájemná komunikace mezi servery“ pro komunikaci se systémem MPV. Rovněž lze poskytnout protokol pro přímou komunikaci vozidla s MPV. Dokumenty se předávají na základě podpisu Smlouvy o poskytování dat.

5. Ve vztahu k vozidlovému vybavení dopravce ze strany back office dopravce:

- Zpracování a příprava vstupních dat pro odbavovací zařízení a informační systém vozidla (jízdní řády, zastávky vč. vlastností, MP3 nahrávky, oběhy, texty pro panely, tarify, formuláře jízdenek, soubory pro periferie aj.) a zpracování výstupních dat z odbavovacího zařízení.

² Výměnný datový formát mezi organizátorem a dopravci. Popis formátu je distribuován při každé aktualizaci nebo automaticky při zahájení procesu certifikace. Případně je k dispozici na vyžádání.

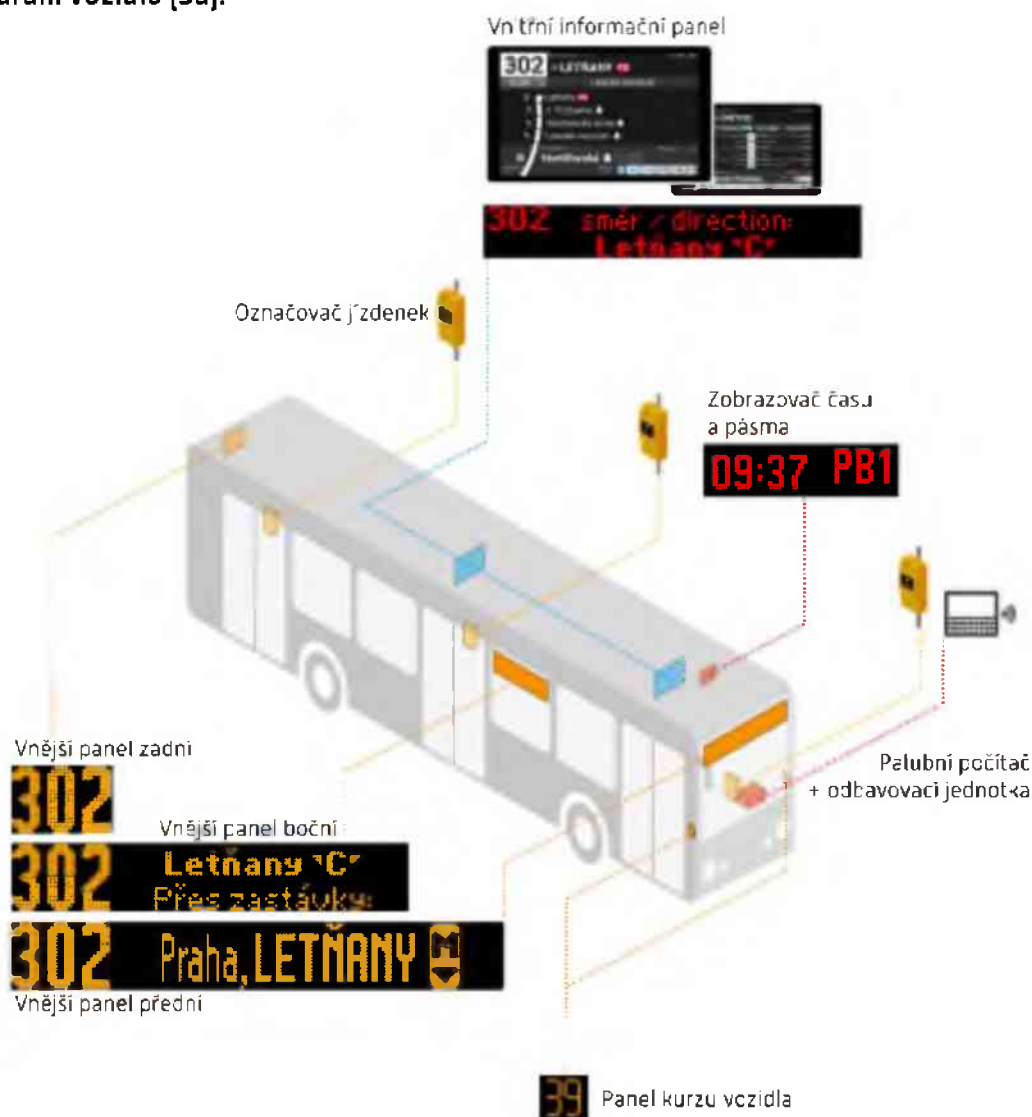
- Data přijatá od organizátora nejsou modifikována a je zachován jejich obsah.
- Schopnost práce s více platnostmi jízdního řádu v datech přijatých od organizátora.
- Monitorování stavu zařízení a přenesených dat [aktuální verze SW a FW v zařízení a perifériích, pořadí vstupních dat, datum nahrání do zařízení aj.] – viz kapitulu 1.3.
- Palubní počítač musí umět pracovat se soubory minimálně dvojí platnosti [tj. kromě aktuálně používaných dat umět od příslušného data a času také aktivovat další data v pořadí].

1.2. Přehled zařízení ve vozidlech

Níže jsou graficky znázorněny komponenty vozidlového odbavovacího a informačního systému. Jedná se pouze o úvodní ilustraci – konkrétní počty, rozmístění a chování zařízení podrobně řeší příslušné kapitoly, případně návazně přílohy. Pro jednoduchost nejsou zakreslena zařízení pro akustické informování cestujících (reproduktory pro hlášení zastávek, příposlech řidiče, vnější reproduktor, resp. zařízení pro komunikaci s nevidomými).

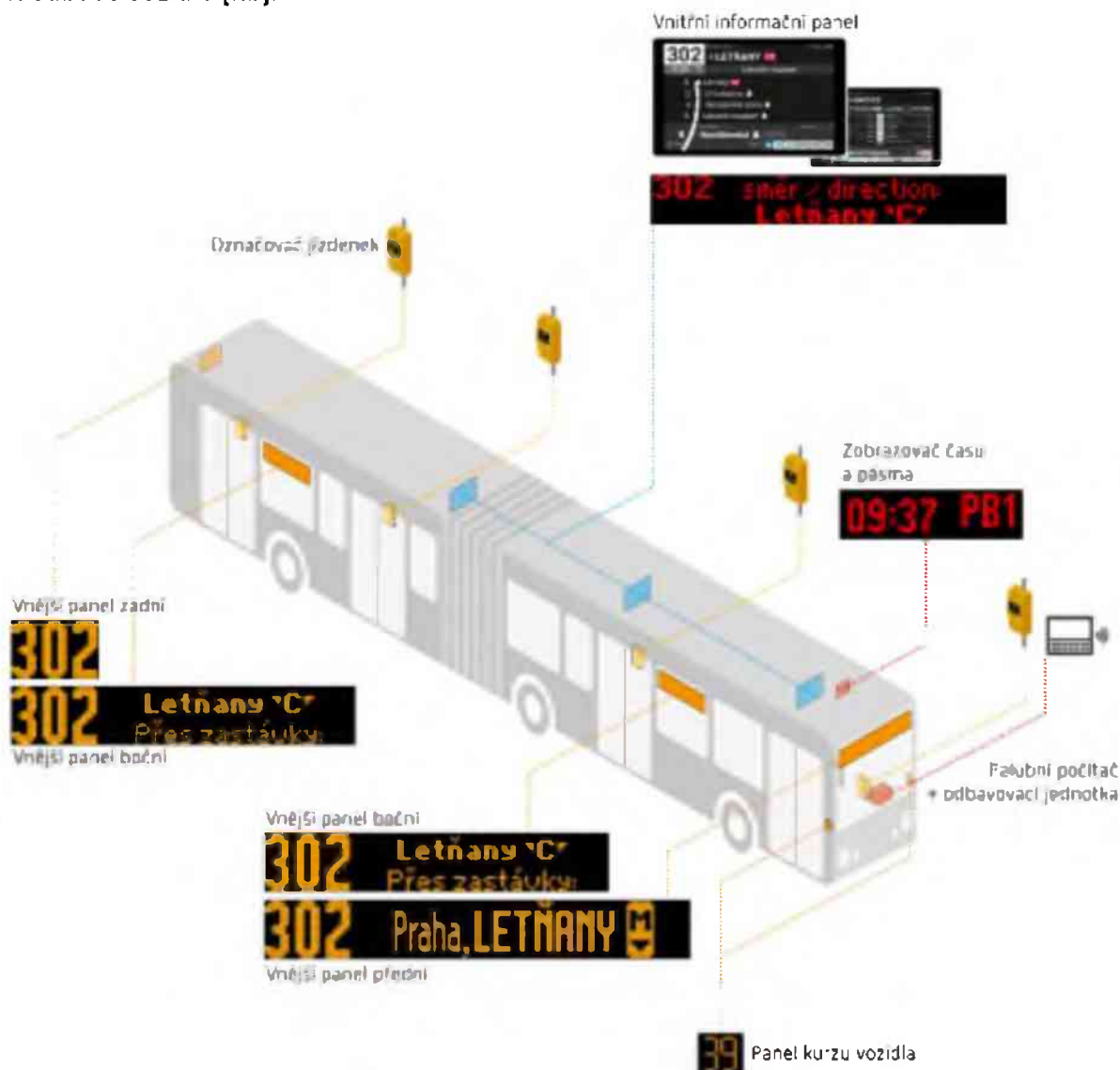
Ilustrována jsou nejvíce zastoupená vozidla v systému PID, přičemž svou konfigurací odpovídají vozidlům určeným pro provoz na městských linkách [tzn. disponují maximálním počtem vnitřních panelů a označovačem u každých dveří].

1. Standardní vozidlo [Sd]:



Obrázek 1: Přehled zařízení OIS ve vozidle standardní délky

2. Kloubové vozidlo (Kb):



Obrázek 2: Přehled zařízení OIS v kloubovém vozidle

1.3. Evidence zařízení ve vozidlech

Od 1. 1. 2024 musí back office dopravce (případně jiná služba dopravce) umožňovat aktuální online evidenci zařízení OIS ve vozidlech PID a na vyžádání organizátora tuto evidenci poskytnout [zpřístupnit ji nebo vyexportovat do formátu *.txt či *.xlsx]. Vozidlo je zde identifikováno číslem IMEI nebo organizátorem přiřazeným evidenčním číslem. Je žádoucí, aby evidence byla automatizovaná a záznamy v evidenci byly pořizovány na základě detekce periferií ve vozidle palubním počítačem.

Předmětem evidence jsou tato zařízení: **palubní počítač, odbavovací zařízení, vnější LCD panely, vnitřní LED panel, vnitřní LCD panel, zobrazovač času a pásma, označovač jízenek, panel kurzu vozidla, zařízení pro preferenci vozidla na křižovatkách [SSZ], zařízení pro automatické sčítání cestujících.**

Evidence bude o těchto zařízeních zahrnovat minimálně následující informace:

- Adresa zařízení [např. 192.168.123.456 nebo 0x08; nepovinné pro palubní počítač].
- Výrobce, označení a typ zařízení.
- Verze SW v zařízení [v případě LED panelů textová verze databáze].
- Verze FW v zařízení.

2. Vozidlový odbavovací a informační systém

2.1. Společné požadavky na všechna zařízení

Veškerý vozidlový odbavovací a informační systém musí splňovat následující všeobecné požadavky:

- Zařízení musí být certifikováno pro provoz v PID (tzn. zaneseno v Seznamu certifikovaných zařízení pro provoz v PID zveřejněném na webu organizátora www.pid.cz/standardy-kvality).³
- Odolnost proti klimatickým vlivům, zvýšené prašnosti, vlhkosti, vibracím a prudkým nárazům spojených s běžným provozem v dopravě.
- Odolnost proti hořlavosti a kouři, elektromagnetická kompatibilita a odolnost.
- Spolehlivé fungování v rozmezí pracovních teplot -20 až +60°C.
- Zařízení musí pracovat v rámci tolerancí napájení palubní soustavy vozidel (např. startování).
- Odbavovací zařízení musí umožňovat zálohování dat proti krátkodobým výpadkům napájení (typicky při startu vozidla) a být schopno korektně ukončit svou činnost a uložit všechna data před jeho vypnutím (např. pomocí záložního zdroje nebo časového spínače).
- Při nenadálém odpojení zařízení od napájení nesmí dojít ke ztrátě či poškození dat.
- Nahrání nekorektních nebo nekompletních dat nesmí způsobit zablokování zařízení a potřebu servisního zásahu; zařízení musí disponovat funkcí restartu bez ztráty či poškození dat.
- Minimální doba uchování dat v paměti odbavovacího zařízení je **65 dní** při nefunkčním odesílání dat z vozidla (porucha, servis zařízení aj.).
- Maximální doba náběhu zařízení je **90 sekund** (bez aktualizace dat).
- Zařízení se nesmějí vzájemně negativně ovlivňovat a blokovat funkčnost dalších prvků systému či subsystému (vyjma požadovaného zablokování označovačů při revizi).
- Všechna zařízení komunikují po sběrnici ethernet, volitelně prostřednictvím protokolu VDV 301 s rozšířením pro PID (s výjimkou stávajících zařízení s platnou certifikací udělenou organizátorem; palubní počítač je v tomto případě uvažován jako jedna komponenta).
- Datová komunikace mezi vozidlem a návaznými systémy probíhá zabezpečenou, jednoduchou a automatizovanou cestou (LTE nebo radiová síť pro komunikaci v reálném čase, případně Wi-Fi pro jednorázové přenosy většího objemu dat).
- Zařízení musí umožňovat monitoring svého stavu a připojených periférií, jakožto svou i jejich dálkovou správu a dálkovou aktualizaci (nahraná data, SW, FW, WL, soubory v perifériích aj.).
- Všechna zařízení reagují na povely a informace zaslané z palubního počítače bez prodlevy.
- Seřizování jednotného času probíhá prostřednictvím palubního počítače z GNSS.
- Veškerá kabeláž ve vozidle musí být provedena v maximální možné míře skrytě.
- Komponenty odbavovacího systému mohou být integrovány do libovolných celků (není-li uvedeno jinak), ale pouze za předpokladu snadné montáže do vozidla, nezhoršeného výhledu řidiče a snadné obsluhy zařízení řidičem i cestujícími.⁴
- Zařízení instalovaná ve vozidlech nesmějí svoji velikostí ani provedením omezovat řidiče v práci a výhledu, ani cestující v pohybu po vozidle nebo při jejich nástupu a výstupu; umístění zařízení a ovládacích prvků tedy musí být jak ergonomické k práci řidiče, tak pohodlné k obsluze (snadné a intuitivní uživatelské ovládání).
- Uchycení všech komponent zařízení ve vozidle je provedeno tak, že znemožňuje jejich odcizení a zároveň umožňuje jejich snadnou autorizovanou výměnu v případě jejich závady či poškození.
- Servisní přístup do zařízení musí být uživatelsky přístupný a umožněn pouze oprávněným osobám.
- Odbavovací zařízení musí být snadno dosažitelné cestujícími a zároveň odolné proti mechanickému poškození nebo neautorizovanému otevření (tzn. v antivandal provedení).
- Zařízení ani jeho způsob uchycení a připojení nesmí být za běžného provozu vozidla zdrojem zranění cestujících (požadavek na eliminaci ostrých hran, zapuštění portů a skrytí svorkovnic).
- Zajištění komunikace informačního systému s nevidomými a slabozrakými cestujícími.

³ Podmínky certifikačního procesu zařízení pro provoz v PID jsou zveřejněny na téže odkazu.

⁴ Barevné provedení definuje dokument Manuál jednotného vzhledu vozidel PID, kapitola Odbavovací zařízení.

2.2. Požadavky na odbavovací systém

Dále jsou uvedeny požadavky týkající se odbavení cestujících ve vozidlech PID. Platí obecně pro všechna vozidla, kde dochází k odbavování cestujících řidičem, samoobslužným odbavovacím zařízením, nebo přenosným odbavovacím zařízením (např. revizorská čtečka). Výkonnostní a kapacitní požadavky se vztahují na palubní počítač i v případě, že neslouží k odbavování cestujících.

2.2.1. Základní postuláty

Odbavovací systém musí umožnit odbavení podle Tarifu PID a Smluvních přepravních podmínek PID (SPP) platných na daném území pro cestující:

- S jízdním dokladem uloženým na bezkontaktní čipové kartě.
- S jízdním dokladem vázaným k identifikátoru bezkontaktní čipové karty podporující standard ISO/IEC 14443 A/B [např. bezkontaktní čipové karty vydávané provozovatelem, bezkontaktní čipové karty vydávané ostatními integrovanými dopravními systémy nebo dopravci, partnerské karty a další možné nosiče na bázi uvedené normy] dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Prostřednictvím bezkontaktní platební karty (minimálně asociací MasterCard a VISA), kdy odbavením je myšlena:
 - Bezhotovostní platba s tiskem i bez tisku jízdního dokladu v prodejním (retail) módu.
 - Akceptace elektronických jízdních dokladů vázaných na identifikátor bezkontaktní platební karty.
 - Vedle plastové formy je počítáno i se všemi dalšími formami platebních karet MasterCard a VISA – například platební kartou v mobilu, platební nálepkou nebo nositelnou elektronikou⁵ dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- S jízdním dokladem uloženým v aplikaci mobilního telefonu:
 - Vybaveného rozhraním NFC.
 - Bez rozhraní NFC prostřednictvím 2D kódu.
 - Pomocí zobrazení vizuální informace (obrazcem) na displeji řidiče.
- S jízdním dokladem natištěným na papírovém nosiči, kdy součástí tohoto papírového dokladu bude v případě vybraných jízdních dokladů 2D kód.

2.2.2. Legislativní požadavky

Odbavovací systém musí splňovat:

- Podmínky zákona č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů, a dále Nařízení Evropského parlamentu a Rady [EU] 2016/679 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů, a to včetně všech procesů práce s daty z odbavovacího zařízení dopravce a MOS.
- Podmínky Nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb a odbavení cestujících.
- Splňovat obecně platné podmínky a standardy kladené jak na zařízení akceptující platební karty, tak na samotnou aplikaci v platebním terminálu pro práci s bezkontaktní platební kartou Mastercard [včetně karty Maestro] či VISA [včetně VISA electron] podle aktuálních pravidel.

⁵ Se stejnými formami karet MasterCard a VISA počítá Objednatel i v tzv. retail módu, kdy platební karta slouží čistě jako platební nástroj k úhradě jízdného.

2.2.3. Požadavky ze strany organizátorů

V rámci společného dopravního systému hl. m. Prahy (ROPID) a Středočeského kraje (IDSK) musí zařízení odbavovacího systému nad rámec jednotlivých požadavků kladených na daná zařízení splňovat také následující všeobecné požadavky:

- Vozidla PID zajišťující provoz na linkách, kde dochází k odbavování cestujících řidičem, samoobslužným odbavovacím zařízením, nebo přenosným odbavovacím zařízením (např. revizorská čtečka), musejí z hlediska odbavení disponovat minimálně následujícími zařízeními:
 - palubní počítač,
 - terminál řidiče,
 - zařízení pro výdej jízdenek,
 - displej pro cestujícího (neplatí pro přenosné odbavovací zařízení),
 - čtečka bezkontaktních čipových karet,
 - čtečka bezkontaktních platebních karet,
 - optická čtečka 2D kódů,
 - označovač jízdenek.
- Zařízení evidující tržbu musí být v systému PID jednoznačně identifikovatelné (jedinečné výrobní číslo zařízení nebo známka s číslem zařízení).
- Soulad s požadavky MOS dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Pracovat s bezkontaktní čipovou kartou a dalšími nosiči podporující standard ISO/IEC 14443 A/B v souladu s bezpečnostní politikou dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Umožnit evidenci transakcí o odbavení a spolupráci s back office dopravce.
- Podporovat komunikaci ve standardu dle ISO/IEC 18092:2013 pro technologii NFC.
- Odbavovací zařízení umožňuje komunikaci s mobilním telefonem v režimu card emulation mode.
- Zařízení automaticky rozpozná přikládanou kartu (MIFARE vs. platební kartu).
- Odbavení prostřednictvím MIFARE karty, platební karty či NFC musí pro cestujícího probíhat stejným způsobem, tzn. místo pro přikládání musí být jednotné (oddělená čtečka platebních karet od MIFARE karet je nepřipustná).
- Volby na odbavovacím zařízení provádí řidič, cestující pouze přikládá odbavovací médium a odebírá papírový jízdní doklad (naplatí pro samoobslužná odbavovací zařízení).
- Odbavovací zařízení disponuje vizuální a akustickou signalizací informující cestující o výsledku odbavení:
 - OK → pásmově a časově platný jízdní doklad, první odbavení jízdního dokladu (akceptující zvuk).
 - PROBÍHÁ → jízdní doklad je načítán (bez zvuku).
 - CHYBA → pásmově nebo časově neplatný jízdní doklad, opakované odbavení jízdního dokladu, přiložení pouze průkazky (zamítavý zvuk).
- Odbavovací zařízení ovládané řidičem disponuje displejem pro cestující, který zobrazuje minimálně cenu zvoleného jízdného a výsledek odbavení – viz výše (v případě, že je na zařízení zobrazeno i tarifní pásmo, musí být zobrazení v souladu s kapitolou 4.5.2).
- Možnost zablokování označovačů a dalších odbavovacích zařízení řidičem (na vyžádání či z provozních důvodů) *nebo revizorem (přihlášením se např. revizorskou kartou)*.
- Všechna zařízení odbavovacího systému musí disponovat dostatečným výkonem a pamětí pro:
 - Stablní, spolehlivé a plynulé fungování uživatelského rozhraní (nesmí dojít k zamrzání systému, zasekávání zařízení, dlouhým reakčním dobám, nepřipustný je pád aplikace).
 - Zajištění bezprostřední odezvy zařízení na ovládání řidičem.
 - Odolnost vůči nesprávnému ovládání odbavovacího zařízení – obsluha nesmí mít možnost neodborným ovládáním zařízení způsobit chybový stav (např. dvojité vydání jízdenky, dvojité manuální vyhlášení zastávky apod.); v případě načítání (např. aplikací nebo sestav k tisku apod.) je nutné toto symbolizovat vhodným indikátorem.

- Schopnost práce s definovaným počtem zastávek, tarifních pásem, formulářů, JŘ, Tarifem PID (v případě obsluhy mezikrajské linky také práce s tarifem sousedního kraje).
 - Implementaci tarifů a MP3 nahrávek hlášení sousedních integrovaných dopravních systémů (tj. IDPK, DÚK, IDOL, IREDO, VDV, IDS JK aj.).
 - Dostatečnou kapacitu úložiště pro MP3 nahrávky hlášení (zastávky, provozní hlášení aj.).
 - Schopnost pracovat s daty clearingů Středočeského kraje.
- Čtecí vzdálenost přikládaných médií do **50 mm**.
 - Maximální doba náběhu odbavovacího zařízení je **90 sekund** (bez aktualizace dat, do možnosti otevření odpočtu a umožnění základní obsluhy řidičem).
 - Odbavovací zařízení musí v každém okamžiku umožnit výměnu řidičů (odhlášení, přihlášení, vytištění počátečních a koncových dokladů, nastavení turnusu) za méně než **90 sekund**.
 - Maximální přípustná doba vytištění jednotlivě jízdenky od jejího výdeje – **2 sekundy**.
 - Maximální přípustné doby odbavení cestujícího jsou:
 - karta bez osobních údajů ve WL – **1,5 sekundy**,
 - karta s osobními údaji ve WL – **3 sekundy**,
 - online dotaz – **6 sekund**,
 - platba pomocí bankovní karty včetně vytištění jízdního dokladu – **10 sekund**.

2.2.4. Čtečka bezkontaktních čipových karet

- Součástí vozidlového odbavovacího systému musí být čtečka bezkontaktních čipových karet umožňující akceptaci čipových karet dle ISO/IEC 14443 A/B.
- Čtečka musí být vybavena minimálně 4 SAM sloty, pro umístění 4 SAMů, kdy dvě pozice budou využity v rámci MOS – viz **Příloha 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Zároveň musí být dodržen standard pro komunikaci se SAM modulem, který je uvedený v normě ISO/IEC 7816 (Identifikační karty – Karty s integrovanými obvody), především jeho části:
 - 3. Karty s kontakty – Elektrické rozhraní a protokoly přenosu.
 - 4. Organizace, bezpečnost a příkazy pro výměnu.
 - 8. Příkazy a mechanismy pro bezpečnostní operace.
- Čtečka bezkontaktních čipových karet bude podporovat komunikaci i ve standardu dle ISO/IEC 18092:2013 pro technologii NFC a odbavovací terminál bude umožňovat komunikaci s mobilním telefonem v režimu card emulation mode.

2.2.5. Čtečka bezkontaktních platebních karet

- Součástí vozidlového odbavovacího systému musí být čtečka bezkontaktních platebních karet umožňující akceptaci minimálně karet MasterCard a VISA (ve všech podobách – tzn. plastová karta, karta v mobilním telefonu, nositelná elektronika a další) bez nutnosti zadávání kontrolního PIN kódu.
- Certifikovaná čtečka bezkontaktních platebních karet, která musí umožnit vzdálené nahrání tokenizačního algoritmu a tokenizačních klíčů, a která bude splňovat další požadavky dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Čtečka bezkontaktních čipových karet bude podporovat komunikaci i ve standardu dle ISO/IEC 18092:2013 pro technologii NFC a odbavovací terminál bude umožňovat komunikaci s mobilním telefonem v režimu card emulation mode.
- Všechna zařízení použitá pro akceptaci bezkontaktních platebních karet MasterCard a VISA po dobu své životnosti musí splnit následující:
 - Certifikaci asociací dle aktuální verze relevantních standardů, zařízení musí vlastnit certifikáty pro akceptaci bezkontaktních asociačních karet.
 - Certifikaci PCI DSS – zařízení musí splňovat funkční požadavky na zajištění ochrany citlivých dat platebních transakcí a musí podporovat tokenizaci čísla karty.

- Tokenizační algoritmy a klíče se mohou v čase měnit a zařízení musí umožnit vzdálenou změnu tokenizačních algoritmů a klíčů.
- Akceptaci vždy aktuálních typů platebních karet po celou dobu platnosti smlouvy na technickou podporu tak, aby byla zajištěna funkčnost veškerých typů bezkontaktních platebních karet v každém čase.
- V případě potřeby splňovat další požadavky definované acquirérem systému – např. podmínky na monitorování zařízení, která budou akceptovat platební kartu v dopravním systému.
- Pro případ změny acquirera nebo platební aplikace (v případě zavedení systémového acquirera) musí být odbavovací systém připraven pro nahrání platební aplikace – za tím samým účelem musí dopravce zajistit součinnost dodavatele terminálu při implementaci a instalaci platební aplikace a nahrávání kryptografických klíčů pro zabezpečení komunikace mezi terminálem a bankou a ochranu dat držitelů karet. V uvedené situaci musí dopravce zajistit v případě žádosti zadavatele od svého dodavatele vývojové prostředí a SDK [Software Development Kit], a dále pak 1 ks zařízení pro testování.
- Zařízení musí umožnit funkci změnu transakčního módu pro akceptaci bankovních karet [tap-in/tap-out] v případě požadavku zadavatele a souběh takového módu s již zavedenými metodami.
- Zařízení nesmí být licenčně či smluvně vázáno na jediného konkrétního acquirera a musí umožnit změnu acquirera.
- Součástí dodávky zařízení pracujícího s bezkontaktní platební kartou by měla být i licence certifikované platební aplikace.
- Doporučuje se možnost retail plateb i v offline režimu (pro případ výpadku nebo nedostupnosti mobilního signálu).

2.2.6. Optická čtečka 2D kódů

Součástí vozidlového odbavovacího systému musí být optická čtečka, která umožňuje odbavení cestujících s jízdním dokladem, jehož součástí je 2D kód. Zařízení musí umožňovat intuitivní a jednoduché přiložení 2D kódu a čtení tohoto kódu v mobilním telefonu i na papírovém jízdním dokladu, a to v denní i noční době [tzn. na světle i ve tmě]. Konkrétní technické požadavky jsou uvedeny v **Příloze 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.

3. Palubní počítač

Základní řídicí a komunikační jednotka odbavovacího a informačního systému, již je vybaveno každé vozidlo PID. V této kapitole jsou popsány požadavky na funkce a ovládání palubního počítače.

3.1. Požadavky na funkce a ovládání

- Maximální doba náběhu zařízení je **90 sekund** (bez aktualizace dat, do možnosti otevření odpočtu a umožnění základní obsluhy řidičem).
- Zabezpečené přihlášení řidiče [v souladu s bezpečnostní politikou a pravidly MOS podle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**].
- Možnost základní manipulace se zařízením (menu, nastavení, služební jízda) bez nutnosti otevření odpočtu (režimu výdeje jízdenek a odbavování cestujících).
- Příjem a aktualizace vstupních dat (jízdní řády, oběhy, řidiči, formuláře jízdenek, MP3 nahrávky, konfigurační soubory, soubory pro periferie aj.) prostřednictvím LTE nebo Wi-Fi.
- Vzdáleně přijatá data nelze instalovat při otevřeném odpočtu (až po jeho korektním uzavření).
- Odesílání odpočtu prostřednictvím LTE nebo Wi-Fi.
- Automatická detekce připojených periférií ve vozidle (doporučeno při startu zařízení).
- Zobrazení verze SW, FW a nahraných dat v palubním počítači a v připojených perifériích.
- Možnost volby turnusu, linkospoje a výchozí zastávky spoje výběrem ze seznamu.
- Zobrazení JŘ na terminálu řidiče včetně příslušného charakteru a tarifních pásem zastávky + zobrazení provozních poznámek, přestupů a návazností na zvoleném spoji (viz kapitolu 3.2).
- Akustická signalizace v čas odjezdu dle JŘ z výchozí zastávky spoje (např. pípání) a možnost nastavení odchylky signalizace od odjezdu dle JŘ (např. 2 minuty před odjezdem).
- Integrace hláše zastávek do palubního počítače.
- Automatické i manuální spuštění akustických informací.
- Vyhlásování zastávek na základě polohy vozidla + možnost manuálního vyhlásování v případě poruchy GNSS + možnost manuálního vyhlášení služebního hlášení.
- Posun zastávky vpřed/vzad bez jejího vyhlášení (ostatní informační systém na posun reaguje) nebo možnost výběru neobsluhovaných zastávek na linkospoji.
- Komunikace se zařízením pro sledování polohy vozidla (viz kapitolu 4.7).
- Spolehlivé odesílání dat o poloze a identifikaci vozidla do systému MPV v Objednatelém požadovaném formátu, rozsahu, kvalitě a kvantitě (minimálně však každých **30 sekund**).
- Spolehlivá obousměrná komunikace s dispečinkem prostřednictvím LTE nebo vysílačky.
- Zobrazení pokynů dispečinku a zpráv ze systému MPV na terminálu řidiče.
- Příjem i odeslání textových zpráv [přednastavené zprávy, volitelně také zadání z klávesnice].
- Zásobník přijatých zpráv ze systému MPV za posledních **24 hodin**.
- Zpracování online přestupů pro vnitřní informační LCD panely.
- Správné ovládání periférií odbavovacího a informačního systému (správné zasílání povelů a informací pro zařízení uvedená v kapitolách 2, 4 a 5).
- Možnost zobrazení služebních textů na vnějších informačních panelech (min. předdefinované texty v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**).
- Možnost manuálního vypnutí a zapnutí označovače jízdenek (využíváno při revizi).
- Podpora MOS [stahování WL, online dotazy, zobrazení verze WL, času stažení WL aj.].
- Akceptace rozličných médií pro odbavení cestujícího dle MOS (karta bez osobních údajů ve WL, kupon na jiném nosiči, mobilní aplikace Lítačka [2D kód, NFC], bankovní karta, nositelná elektronika, elektronická peněženka aj.) dle **Přílohy 1: MOS – požadavky na odbavovací zařízení**.
- Upozornění na opakované odbavení jízdního dokladu v dané zastávce při současném zobrazení všech jízdenek, kuponů a průkazek na jízdním dokladu na terminálu řidiče.
- Vydávání jízdních dokladů dle Vzorníku jízdenek PID.⁶

⁶ Vzhled a podobu jednotlivých jízdních dokladů definuje Vzorník jízdenek PID. Dopravcům a dodavatelům je distribuován při každé aktualizaci nebo automaticky při zahájení certifikace. Případně je k dispozici na vyžádání.

- Tisk servisních listků (počáteční listek odpočtu, koncový listek odpočtu, seznam vydaných jízdenek, seznam stornovaných jízdenek, zpožděnka, jízdní řád aj.) dle Vzorníku jízdenek PID.
- Storno jízdenky lze provést pouze do **5 minut** od jejího vydání na daném linkospoji.
- Synchronizace data a času dle GNSS (viz kapitolu 4.7).
- Komunikace se zařízením pro preferenci na křižovatkách (je-li jím vozidlo vybaveno).
- Komunikace se zařízením pro nevidomé a slabozraké.
- Ukládání a odesílání stavových a provozních dat (např. logy systému, aplikací či komunikace).
- Spolupráce s dveřním kontaktem vozidla (chování OIS po otevření/zavření dveří).

3.2. Dotykový terminál řidiče

Jedná se o barevný dotykový grafický displej o úhlopříčce minimálně **8 palců** (pro zařízení s funkcí odbavování cestujících doporučeno více) se svítivostí minimálně **500 cd/m²**, vybavený automatickou regulací jasu v závislosti na okolním osvětlení s rozlišením minimálně **800×600 px** (je doporučeno vyšší rozlišení). Požadována je možnost nočního režimu (zařízení nesmí oslňovat řidiče svým svitem).

Displej musí umožnit zobrazení barevné fotografie o velikosti **3,5×4,5 cm**. Minimální životnost displeje je **50 000 provozních hodin**. Displej je vybaven kapacitním snímáním dotyku. Tvrdost povrchu dotykového LCD displeje dle Mohsovy stupnice tvrdosti je minimálně **h=6**. Technické řešení musí umožnit natočení a umístění displeje palubního počítače tak, aby byl snadno dosažitelný a dobře čitelný z pozice obsluhy zařízení za všech světelných podmínek.

Základní zobrazení a požadavky:

- **V zastávce** (od vyhlášení zastávky do zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky):
 - Aktuální datum a čas (ve formátu HH:MM:SS).
 - Název aktuální zastávky (doporučeno uvažovat 20 znaků).
 - Charakter aktuální zastávky (na znamení, konečná, jen pro nástup, jen pro výstup).
 - Provozní poznámky, přestupy a návaznosti v aktuální zastávce.
 - Tarifní pásma aktuální zastávky (zobrazení dle definice v kapitole 4.5.2, v případě mezikrajské linky se zobrazují také zóny sousedního IDS).
 - Čas odjezdu z aktuální zastávky dle JŘ + časová odchylka (pod 1 minutu v sekundách).
 - Při odpočtu nutno zobrazit také tarifní pásma všech zastávek na aktuálním linkospoji.
 - Při odpočtu je doporučeno našeptávat počet minut dle JŘ a počet tarifních pásem dle JŘ z aktuální do zvolené zastávky, případně našeptávat jízdenku odpovídající parametrům.
- **V průběhu jízdy:**
 - Aktuální datum a čas (ve formátu HH:MM:SS).
 - Název příští zastávky (doporučeno uvažovat 20 znaků).
 - Charakter příští zastávky (na znamení, konečná, jen pro nástup, jen pro výstup).
 - Tarifní pásma příští zastávky (zobrazení dle definice v kapitole 4.5.2, v případě mezikrajské linky se zobrazují také zóny sousedního IDS).
 - Čas odjezdu z příští zastávky dle JŘ + časová odchylka (pod 1 minutu v sekundách).

Dále jsou v obou stavech jednoduše dostupné a intuitivně rozmístěné základní ovládací prvky: vyhlášení zastávky, posun zastávky vpřed/vzad, přednastavená služební hlášení, vypnutí/zapnutí tisku označovačů, nastavení úrovně jasu, příjem/odeslání zpráv, výdej jízdenek. Vypnutí označovačů je signalizováno řidiči na displeji (např. pomocí ikony), přičemž další funkčnost odbavovacího a informačního systému není tímto nijak ovlivněna (např. výdej jízdenek, ovládání dalších periférií aj.).

Zprávy pro řidiče (např. zadané v datech, návaznosti nebo pokyny dispečinku) se řidiči zobrazují prostřednictvím vyskakovacího okna, které deaktivuje případný režim spánku. Vyskakovací okna se zavírají snadno dostupným HW tlačítkem nebo kliknutím kamkoliv do zobrazeného okna, což zároveň slouží jako potvrzení o přečtení zprávy řidičem pro systém MPV.

4. Periferie informačního systému

4.1. Vnější informační panely

Vnější panely slouží k informování cestujících o lince a směru linky. Panely jsou doplněny o další informace v závislosti na jejich umístění. Pro zajištění čitelnosti informací v každých podmínkách jsou linka a cíl trvale zobrazovány statickým [neběžícím] textem. Informace na panelech jsou vždy zarovnány na střed vůči panelu a zobrazovacímu poli. Panely zobrazují informace stejnou intenzitou jasu ve všech jeho částech. Zobrazení informací na všech vnějších panelech je vzájemně synchronizováno (např. změna linkospoje, nácestné zastávky apod.).

V systému PID jsou používány 19řádkové a 21řádkové panely (tj. počet bodů na výšku). Správcem databází pro panely je organizace ROPID, která udržuje aktuální data. Na vyžádání poskytne základní 19řádkovou či rozšířenou 21řádkovou verzi. Panely mohou fungovat v níže uvedených režimech:

- **Kódovém režimu** – označení linek a názvy zastávek jsou předpřipraveny v SW pro panely a uloženy pod kódy. Palubní počítač do panelů odesílá tyto kódy, na jejichž základě je vyvolán uložený obraz, nebo odesílá do panelů předpřipravený obraz přímo. Palubní počítač musí disponovat funkcí aktualizace souborů pro panely. Vzhledem k rozsahu území PID je doporučeno číslování zastávek prioritně dle čísel ASW, a to ve formátu **číslo_ASW*1000+x** (kde x je konkrétní sloupek), případně dle čísel CIS ve formátu **číslo_CIS*1000+x**.

Ve zvláštních případech může organizace ROPID udělit výjimku pro možnost spravování těchto databází jinému subjektu, avšak vždy za striktního dodržení předepsaných funkcionalit a zobrazení. Jedná se například o značnou procesní odlišnost přípravy dat pro OIS, kdy lze zachovat přípravu těchto dat spolu se zodpovědností za tato data v kompetenci dopravce.

- **Textovém režimu s přizpůsobováním obsahu** (preferovaná varianta) – palubní počítač posílá do panelů označení linek a texty zastávek včetně formátování a samotné panely nebo přímo palubní počítač přizpůsobí tento text rozměru panelu buď zmenšením fontu, popřípadě rozdělením dlouhého textu na předním panelu na dva řádky. Pravidla formátování definuje **Příloha 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.

4.1.1. Přední panel

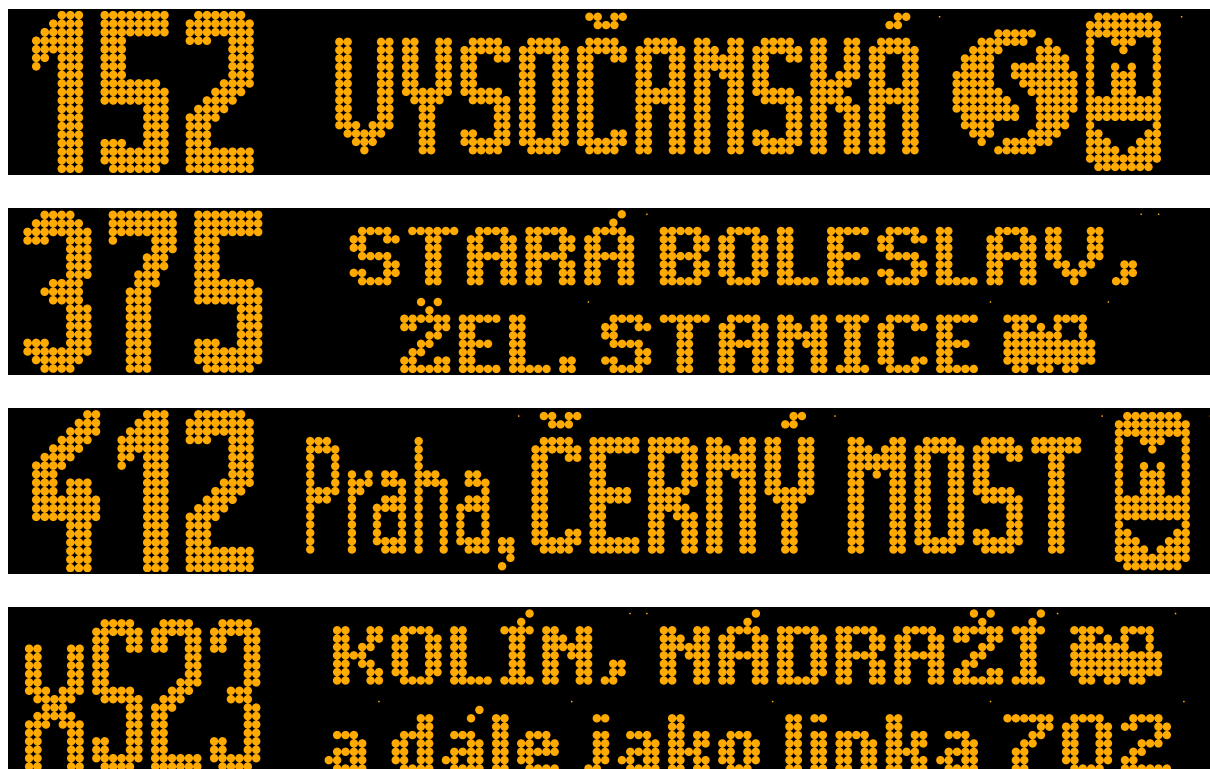
Přední panel je umístěn v horní části čela vozidla tak, aby svým umístěním neohrožoval cestující a zároveň aby byla celá zobrazovaná informace jasně viditelná vně vozidla (posuzováno z pohledu nástupu do vozidla), nedocházelo k zakrytí panelu včetně jeho čidla okraje oken, fólií nebo částmi vozidla, a současně aby nebyly sníženy rozhledové poměry řidiče.

Minimální velikost předního panelu pro provoz v PID je **19×144**, resp. **21×160 bodů**. Panel, software pro tvorbu dat i samotný komunikační protokol musí umožňovat zobrazení alespoň **40 znaků** názvu zastávky. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.

Základní zobrazení a požadavky:

- **Označení linky** – číslo nebo alias linky [může obsahovat číslo, písmeno, piktogram nebo jejich kombinaci]; v případě použití 4 znaků [např. XS23] je nutně zmenšení fontu, velikost pole linky zůstává zachována.
- **Název cílové zastávky** – text cílové zastávky je zobrazován vždy **HŮLKOVÝM PÍSMEM**, v případě dlouhého názvu je rozdělen na dva řádky; texty cílových zastávek se uvádějí s příslušným piktogramem přestupu.
- **Doplňkové informace** – v závislosti na typu linky nebo spoje se na předním panelu uvádějí doplňkové informace o přímém pokračování spoje na jinou linku, nebo o zvláštnosti spoje [např. „náhradní doprava za vlak“, „rychlíkový spoj“, „nejede přes Novou Ves“ apod.].

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na předním informačním panelu. Podrobné požadavky a zobrazení jsou definované v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.



Obrázek 3: Zobrazení informací na předním informačním panelu

Na následujícím snímku je přední informační panel s nesprávně přizpůsobeným zobrazovaným textem. Font písma i zobrazovací pole je zmenšené oproti velikosti čelního panelu a panel je mimoto navíc ještě částečně zakrytý.



Obrázek 4: Nesprávné zobrazení informací na předním informačním panelu

4.1.2. Boční panel

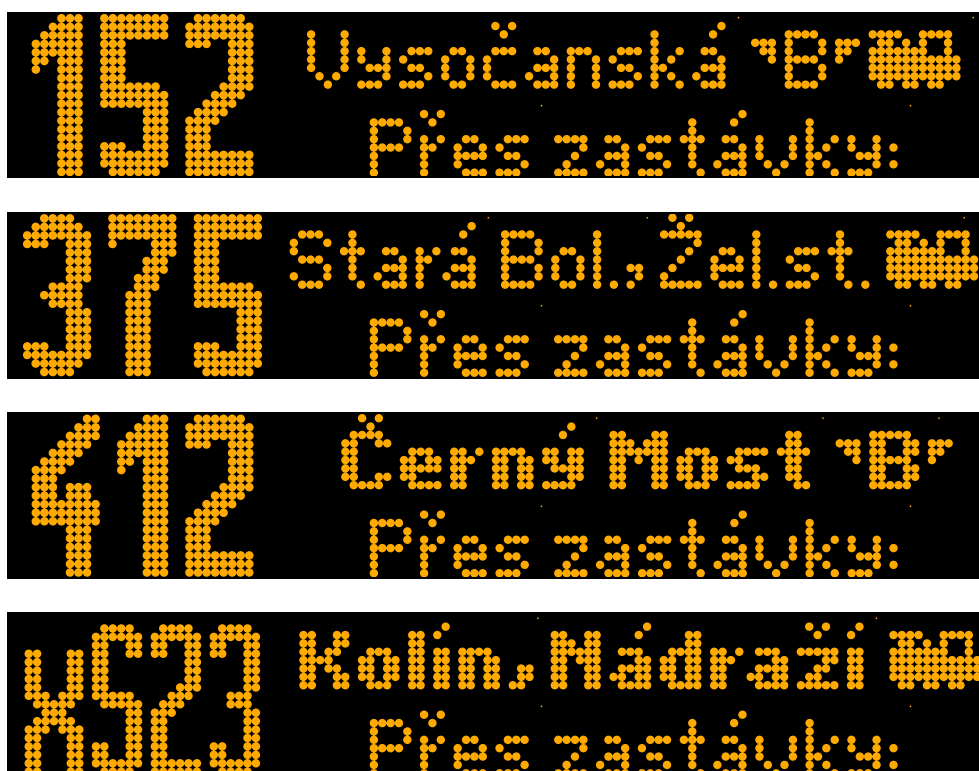
Boční panely jsou umístěny v pravé bočnici vozidla, nebo v prostoru vybraného okna na pravém boku vozidla tak, aby svým umístěním neohrožovaly bezpečnost cestujících a zároveň, aby byla celá zobrazovaná informace jasně viditelná vně vozidla (posuzováno z pohledu nástupu do vozidla) a nedocházelo k zakrytí panelu včetně jeho čidla okrajů oken, fólií nebo částmi vozidla. V případě kloubového vozidla je nutné umístit více panelů dle počtu článků vozidla.

Minimální velikost bočního panelu pro provoz v PID je **19×112**, resp. **21×128 bodů**. Panel, software pro tvorbu dat i samotný komunikační protokol musí umožňovat zobrazení alespoň **28 znaků** názvu zastávky. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.

Základní zobrazení a požadavky:

- **Označení linky** – číslo nebo alias linky (může obsahovat číslo, písmeno, piktogram nebo jejich kombinaci); v případě použití 4 znaků (např. XS23) je nutné zmenšení fontu, velikost pole linky zůstává zachována.
- **Název cílové zastávky** – je trvale zobrazen v horním řádku; text může být zobrazován malým písmem; texty cílových zastávek se uvádějí s příslušným piktogramem přestupu (symbol metra je zobrazen stylizovaným znakem A, B, C, D nebo jejich kombinací).
- **Názvy nácestných zastávek** – první je zobrazena vždy následující zastávka, za níž následuje seznam nácestných zastávek na spoji; nácestné zastávky jsou uváděny s příslušným piktogramem přestupu a jsou zobrazovány prostřednictvím přeblikávajícího textu (ve schválených případech lze použít zobrazení nácestných zastávek pomocí běžícího textu).

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na bočním informačním panelu. Podrobné požadavky a zobrazení jsou definované v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.



Obrázek 5: Zobrazení informací na bočním informačním panelu

Rozdělení bočního panelu:

Boční panel je možné v systému PID rozdělit v případě nedostatečných prostor ve vozidle. Důvodem může být například nedostatečná velikost okna, čímž by celý boční panel nebyl dostatečně viditelný a zároveň by mohl být zdrojem zranění cestujících.

Boční panel je tedy možné rozdělit tak, aby jedna část zobrazovala pouze **číslo linky**, a druhá část **cílovou zastávku a nácestné zastávky**.

Na následujícím snímku je uveden příklad použití rozděleného panelu, které však nesplňuje požadavky Standardu kvality PID. V tomto případě je číslo linky dublované, kvůli čemuž je chybně zobrazena cílová zastávka a celé pole pro text cílové zastávky a nácestných zastávek je tak zbytečně kráceno.



Obrázek 6: Nesprávné použití rozděleného bočního panelu

Na následujícím vyobrazení je správné řešení rozděleného bočního panelu. V případě služebních nebo jiných celoplošných textů se tyto texty zobrazují v části panelu určené pro cílovou a nácestné zastávky.



Obrázek 7: Správné použití rozděleného bočního panelu

4.1.3. Zadní panel

Zadní panel je umístěn v prostoru zadního čela vozidla tak, aby svým umístěním neohrožoval bezpečnost cestujících a zároveň aby byla celá zobrazovaná informace jasně viditelná vně vozidla (posuzováno z pohledu nástupu do vozidla) a nedocházelo k zakrytí panelu včetně jeho čidla okraje oken, fólií nebo částmi vozidla. Umísťuje se vpravo ve směru jízdy. Nedovoluje-li to konstrukce vozidla, lze ho umístit doprostřed osy vozidla, přičemž nikdy nesmí být zakryto (např. reklamou).

Minimální velikost zadního panelu pro provoz v PID je **19×32**, resp. **21×32 bodů**. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem. Je-li vozidlo vybaveno nepovinným panelem pro zobrazení linky v levé bočnici vozidla, nebo v prostoru vybraného okna na levém boku vozidla, splňuje tento panel shodné požadavky jako zadní panel.

Základní zobrazení a požadavky:

- **Označení linky** – číslo nebo alias linky (může obsahovat číslo, písmeno, piktogram nebo jejich kombinaci); v případě použití 4 znaků (např. XS23) je nutné zmenšení fontu, velikost pole linky zůstává zachována.

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na zadním informačním panelu. Podrobné požadavky a zobrazení jsou definované v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.



Obrázek 8: Zobrazení informací na zadním informačním panelu

4.1.4. Požadavky na vnější informační panely

Níže jsou uvedeny všeobecné požadavky na přední, boční a zadní informační panely. Platí pro všechny komunikační sběrnice, po kterých lze panely ovládat:

- Minimální výška verzálky s diakritikou (např. Š) při dvouřádkovém zobrazení je **80 mm**.
- Schopnost zobrazení linky a celoplošného textu, resp. linky a textu ve dvou řádcích.
- Schopnost celoplošného zobrazení (tj. bez rozdělení na segment linky a cílové zastávky).
- Schopnost zobrazení piktogramů (přestup na metro, vlak linky S, výluka apod.).
- Schopnost zobrazení přeblikávajícího (nácestné zastávky) a běžícího textu (zprava doleva).
- Schopnost zobrazení služebních textů.
- Schopnost zobrazení také cizojazyčných informací (anglické a německé znaky).
- Schopnost formátování (tj. přizpůsobování zobrazovaných informací rozměru panelu).
- Schopnost inverzního zobrazení celého panelu nebo jeho části.
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Zobrazení prostřednictvím LED matice.
- Barvou pro zobrazení informací je jantarová barva (amber).
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů.
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.

Konkrétní požadavky týkající se konfigurace panelů a zobrazení informací na nich v závislosti na jejich umístění včetně definice fontů pro vnější informační panely jsou uvedeny v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**. Fonty mohou mít libovolné číselné označení, musí však zůstat zachován jejich řez a podoba jednotlivých znaků.

4.2. Panel kurzu vozidla

Zařízení [2 ks] jsou umístěna na spodní levou i pravou stranu čelního okna vždy do rohu vozidla. Panel musí být jasně čitelný z chodníkové plochy vedle vozidla – zařízení tedy musí být umístěna kolmo ke směru jízdy vozidla (v čitelném úhlu, s respektováním možného zaoblení okna vozidla). Panely nesmějí svou velikostí a umístěním nijak omezit rozhledové poměry řidiče ani nijak ohrozit bezpečnost cestujících a řidiče během přepravy. Zařízení nesmí svým jasnem oslňovat řidiče odrazy v čelním okně. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.

Požadavky na panel kurzu vozidla:

- Zobrazuje číslo oběhu (unikátní identifikátor vozidla na lince, **2 znaky**, čísla 1–99).
- Minimální výška zobrazovaného znaku je **75 mm**.
- Maximální doporučený rozměr zařízení je **120×120 mm** (pro zajištění bezpečnosti provozu).
- Zarovnání zobrazených znaků na střed, nebo doprava.
- Schopnost potlačení nevýznamových nul.
- Zhasnutí panelu není-li zadáný turnus (např. jízda pouze na linkospoj).
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Zobrazení prostřednictvím LED diod.
- Barvou pro zobrazení informací je jantarová barva (amber).
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.



Obrázek 9: Panel kurzu vozidla

4.3. Vnitřní informační LED panely

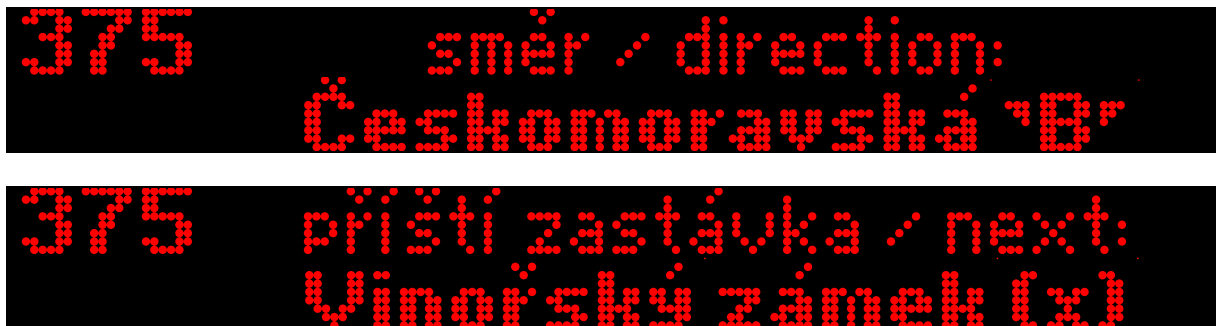
Všechna nová vozidla musí být vybavena výhradně LCD panely. Stávající vozidla buď také LCD panelem, nebo dvouřádkovým LED panelem. Cílovým stavem je používání výlučně LCD panelů, které jsou schopny zobrazit širší spektrum informací v jeden okamžik. Dvouřádkové LED panely jsou s jejich končící životností vyřazovány, nebo nahrazovány LCD panely. Jednořádkový LED panel nelze používat.

Minimální velikost vnitřního LED panelu pro provoz v PID je **16×128 bodů**. Panel, software pro tvorbu dat i samotný komunikační protokol musí umožňovat zobrazení alespoň **28 znaků** názvu zastávky. Panely jsou vybaveny příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.

Základní zobrazení a požadavky:

- **Označení linky** – číslo nebo alias linky (může obsahovat číslo, písmeno, piktogram nebo jejich kombinaci); v případě použití 4 znaků (např. XS23) je nutné zmenšení fontu, velikost pole linky zůstává zachována.
- **Horní řádek** – zde se zobrazují uvozující texty k názvům zastávek zobrazovaným v dolním řádku; dále se zde zobrazují provozní informace pokračující v dolním řádku.
- **Dolní řádek** – zde se podle stanovených algoritmů synchronizovaně s horním řádkem zobrazuje název aktuální zastávky, název cílové zastávky, název příští zastávky a názvy nácestných zastávek; texty zastávek se uvádějí s příslušným piktogramem přestupu a charakterem zastávky (symbol metra je zobrazen stylizovaným znakem A, B, C, D nebo jejich kombinací); seznam nácestných zastávek na spoji je zobrazován prostřednictvím běžícího textu; v dolním řádku se dále zobrazují provozní informace.

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na vnitřním dvouřádkovém informačním LED panelu. Podrobné požadavky a zobrazení informací je definováno v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**. Fonty mohou mít libovolné číselné označení, musí však zůstat zachován jejich řez a podoba jednotlivých znaků. Informace na panelech jsou vždy zarovnány na střed vůči panelu a zobrazovacímu poli. Panely zobrazují informace stejnou intenzitou jasu ve všech jeho částech. Zobrazení informací na všech vnitřních panelech je vzájemně synchronizováno.



Obrázek 10: Zobrazení informací na vnitřním dvouřádkovém LED panelu

4.3.1. Umístění panelů ve vozidle

Vnitřní dvouřádkové LED panely jsou umístěny v přední části vozidla tak, aby svým umístěním nebránily řidiči ve výhledu, ani ho neoslňovaly svým světlem. Zařízení nesmí zasahovat do průchozího profilu a musí být zaručena minimální průchozí výška dle aktuálního předpisu EHK OSN 107.

Zařízení se umísťuje prioritně v ose vozidla, pokud to konstrukce vozidla dovoluje. V případě nevhodné konstrukce vozidla je možné panel umístit do prostoru za řidiče. Ve vozidle kategorie Sd+ je nezbytné umístit druhý dvouřádkový LED panel doprostřed vozidla. V případě kloubového vozidla je vždy nutné umístění dalšího panelu v ose vozidla v prostoru přímo za kloubem vozidla. Zobrazované informace na panelu musí být trvale viditelné z celého vozidla (resp. článku vozidla), tzn. i pro cestující v první řadě sedaček. Panel včetně jeho čidla nesmí být zakryt částmi vozidla.

4.3.2. Požadavky na vnitřní informační LED panely

Níže jsou uvedeny všeobecné požadavky na vnitřní informační LED panely. Platí pro všechny komunikační sběrnice, po kterých lze panely ovládat.

- Schopnost zobrazení linky a textu ve dvou řádcích.
- Schopnost zobrazení piktogramů (přestup na metro, vlak linky S, výluka apod.).
- Schopnost zobrazení běžícího textu (zprava doleva).
- Schopnost zobrazení služebních textů.
- Schopnost zobrazení také cizojazyčných informací (anglické a německé znaky).
- Schopnost formátování (tj. přizpůsobování zobrazovaných informací rozměru panelu).
- Schopnost inverzního zobrazení celého panelu nebo jeho části.
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Zobrazení prostřednictvím LED matice.
- Barvou pro zobrazení informací je červená barva.
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů.
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.

Konkrétní požadavky týkající se konfigurace LED panelů a způsobu zobrazení informací na nich jsou uvedeny v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**. Zde jsou také popsány algoritmy pro změnu zobrazovaného obsahu i doby mezi jednotlivými zobrazeními.

4.4. Vnitřní informační LCD panely

Do nově zařazovaných vozidel je možné použít pouze informační panely typu LCD. Počet těchto zařízení v jednotlivých vozidlech je primárně určen základním dokumentem Standardů kvality PID. Panely jsou vybaveny grafikou pro systém PID.

Technický popis zařízení:

- rozměr obrazovky: **22 palců**,
- poměr stran: **16:9** nebo **16:10**,
- minimální rozlišení: **1440×900**,
- režim fungování: **master**.

Zařízení musí mít snadno dostupný servisní USB port, se kterým bude moci být manipulováno i při standardním umístění ve vozidle. Všechny vnitřní LCD panely ve vozidle musejí být v režimu master a být propojeny s palubním počítačem prostřednictvím ethernetu (s výjimkou stávajících zařízení s platnou certifikací udělenou organizátorem). Tímto režimem je zajištěna možnost zobrazit v jednom okamžiku na různých LCD panelech ve vozidle v případě potřeby různé informace. LCD panel, software pro tvorbu dat i samotný komunikační protokol musí umožňovat zobrazení alespoň **28 znaků** názvu zastávky.

4.4.1. Umístění panelů ve vozidle

Zařízení musí být instalováno ve vozidle tak, aby svým umístěním neovlivňovalo rozhledové poměry řidiče a neoslňovalo ho svým svitem. Zařízení musí být instalováno v místě, kde nebude svým umístěním zasahovat průchozího profilu a bude zaručena minimální průchozí výška dle aktuálního předpisu EHK OSN 107. Nesmí být ohrožena bezpečnost cestujících, ani blokována nebo ovlivněna funkčnost ostatních zařízení ve vozidle či samotného vozidla (např. nouzový východ, vstupy do vozidla, klimatizace apod.).

LCD panel se umísťuje prioritně v ose vozidla, pokud to konstrukce vozidla dovoluje. Zobrazované informace na panelu musí být trvale viditelné z celého vozidla (resp. článku vozidla), tzn. i pro cestující v první řadě sedaček. Panel včetně jeho čidla nesmí být zakryt částmi vozidla. Vzhledem k velkému množství druhů vozidel v systému PID je nutné definovat detailní umístění pro každé konkrétní vozidlo zvlášť. Obecně však lze generalizovat umístění dle typu vozidla následovně:

Minibus, Midibus (Mn, Md):

- Umístění LCD panelů dle prostorových možností (podléhá schválení Objednatelem), standardně se umísťuje jeden LCD panel v prostoru za řidičem.

Midibus+, Standardní vozidlo, Standardní vozidlo+ (Md+, Sd, Sd+):

Ve vozidle jsou umístěny dva LCD panely:

- První panel je umístěn v ose vozidla v prostoru za řidičem.
- Druhý panel je umístěn uprostřed vozidla.⁷

Kloubové vozidlo (Kb):

Ve vozidle jsou umístěny tři LCD panely:

- První panel je umístěn v ose vozidla v prostoru za řidičem.
- Druhý panel je umístěn uprostřed prvního článku vozidla.⁷
- Třetí panel je umístěn v ose vozidla v prostoru přímo za kloubem vozidla.

⁷ Viz Výjimku ze Standardu kvality PID č. 2/2019.

Kloubové vozidlo+ [Kb+]:

Ve vozidle jsou umístěny tři až čtyři LCD panely:

- První panel je umístěn v ose vozidla v prostoru za řidičem.
- Druhý panel je umístěn uprostřed prvního článku vozidla.⁷
- Třetí panel je umístěn v ose vozidla v prostoru přímo za kloubem vozidla.
- Čtvrtý panel je umístěn do posledního článku vozidla (dvoukloubové vozidlo), nebo je umístěn do koncové části prodlouženého článku (vozidlo s prodlouženým druhým článkem) – zde je umístění čtvrtého LCD panelu závislé na konstrukci vozidla a podléhá schválení Objednatelem.

4.4.2. Požadavky na vnitřní informační LCD panely

Níže jsou uvedeny všeobecné požadavky na vnitřní informační LCD panely. Platí pro všechny komunikační sběrnice, po kterých lze panely ovládat.

- Zobrazení a chování dle schváleného grafického manuálu [Příloha 3].
- Komunikace se službou MPV (přebírání informací, zobrazování přestupů a mimořádností).
- Dostatečný výpočetní výkon (animace jsou zobrazovány plynule a bez zpoždění).
- Schopnost zobrazení také cizojazyčných informací [anglické a německé znaky].
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů.
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na vnitřním informačním LCD panelu. Konkrétní požadavky na chování a zobrazení informací je definováno v **Příloze 3: Jednotný vzhled informačních LCD panelů ve vozidle**. Zde jsou také popsány algoritmy pro změnu zobrazovaného obsahu i doby mezi jednotlivými zobrazeními. Zobrazení provozních informací na všech LCD panelech je vzájemně synchronizováno [např. vyhlášení zastávky, změna tarifního pásma, změna linkospoje apod.].



Obrázek 11: Zobrazení informací na vnitřním LCD panelu

4.5. Zobrazovač času a pásma

Zařízení slouží k zobrazení aktuálního času a tarifního pásma. Zařízení musí být umístěno v přední části interiéru vozu a vždy být viditelné z celého jeho vnitřního prostoru. Zařízení včetně jeho čidla nesmí být zakryto jiným informačním prvkem, vybavením nebo částí vozidla. Zařízení přijímá informace z palubního počítače (zaručený jednotný čas ve vozidle).

Zobrazené tarifní pásmo musí respektovat jeho reálné označení (P; 0; B; 1; 2; 8; 9; 12 apod.). Tarifní pásma v systému PID mohou být hraniční ve všech kombinacích (P,B; B,1; 1,2; 8,9 apod.). Zobrazená budou vždy obě pásma, a to podle definice v kapitole 4.5.2.

Ve stávajících vozidlech pro výhradně městské linky lze provozovat zařízení pro zobrazení času a pásma se dvěma alfanumerickými segmenty pro zobrazení pásma. Tato zařízení jsou s jejich končící životností postupně vyřazována a nahrazována zařízeními splňující níže uvedené požadavky.

Do nově zařazovaných vozidel je možné použít pouze zařízení pro zobrazení času a pásma umožňující alfanumerické zobrazení tarifního pásma podle požadavků uvedených níže, a to jak pro městské, tak i příměstské a regionální linky.

4.5.1. Požadavky na zobrazovač času a pásma

Níže jsou uvedeny všeobecné požadavky na zobrazovač času a pásma. Platí pro všechny komunikační sběrnice, po kterých lze zařízení ovládat.

- Zobrazuje digitální 24hodinový formát času (HH:MM) přebíraný od palubního počítače.
- Minimální výška zobrazovaného znaku je **55 mm**.
- Dělicí dvojtečka mezi HH a MM bliká (indikace funkčnosti zařízení).
- Zobrazuje aktuální tarifní pásmo alfanumericky prostřednictvím LED matice.
- Barvou pro zobrazení všech informací je červená barva.
- Musí umožnit zobrazení až třímístného tarifního pásma.
- Zarovnání času i pásma na střed, nebo doprava vůči zobrazovacímu poli.
- Schopnost zhasnutí/rozsvícení tarifního pásma povelům z palubního počítače (např. na mezikrajských linkách na území mimo PID).
- Schopnost vzdálené aktualizace SW a FW v panelu.
- Dobrá čitelnost zobrazovaných informací z různých úhlů.
- Automatická regulace jasu v závislosti na okolním osvětlení.
- Dostatečná viditelnost informací při přímém slunečním svitu.

Na následujícím obrázku je vzor zobrazení na zobrazovači času a pásma. Algoritmus změny tarifního pásma (s nímž souvisí i přepnutí zobrazovaného tarifního pásma na zobrazovači) je definovaný v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**. Zařízení je vybaveno příslušnou fontovou sadou pro systém PID schválenou organizátorem.



Obrázek 12: Zobrazení informací na zobrazovači času a pásma

4.5.2. Zobrazení tarifních pásem v PID

V následující tabulce jsou definovány znaky pro zobrazení na jednotlivých periferiích ve vozidle. Musí být zajištěno zobrazení a tisk jakékoliv kombinace dle níže uvedených pravidel. Tarifní pásma se standardně uvádějí ve vzestupném pořadí, a to včetně jejich kombinací [P, 0, B, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7...].

tarifní pásmo	palubní počítač, displej cestujícího, vydaná jízdenka	vnitřní informační LCD panel	tisk označovače jízdenek	zobrazovač času a pásma*
P	P	P	P	P
0	0	0	0	0
B	B	B	B	B
P,0	P,0	P,0	P 0 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách P a 0
P,B	P,B	P,B	P B (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách P a B
0,B	0,B	0,B	0 B (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 0 a B
B,1	B,1	B,1	B 1 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách B a 1
1	1	1	1	1
1,2	1,2	1,2	1 2 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 1 a 2
2	2	2	2	2
2,3	2,3	2,3	2 3 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 2 a 3
3	3	3	3	3
3,4	3,4	3,4	3 4 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 3 a 4
4	4	4	4	4
4,5	4,5	4,5	4 5 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 4 a 5
5	5	5	5	5
5,6	5,6	5,6	5 6 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 5 a 6
6	6	6	6	6
6,7	6,7	6,7	6 7 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 6 a 7
7	7	7	7	7
7,8	7,8	7,8	7 8 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 7 a 8
8	8	8	8	8
8,9	8,9	8,9	8 9 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 8 a 9
9	9	9	9	9
9,10	9,10	9,10	9 10 (mezi znaky je mezera)	střídavě přeblikává po 2 sekundách 9 a 10
10	10	10	10	10
10,11	10,11	10,11	1011	střídavě přeblikává po 2 sekundách 10 a 11
11	11	11	11	11
11,12	11,12	11,12	1112	střídavě přeblikává po 2 sekundách 11 a 12
12	12	12	12	12
↓ analogicky až do tarifního pásma 98 ↓				
* platí také pro displej na označovači jízdenek, je-li jím zařízení vybaveno				

Tabulka 1: Zobrazení a tisk tarifních pásem PID

4.6. Zařízení pro akustické hlášení

Zařízení pro akustické hlášení slouží k informování cestujících uvnitř i vně vozidla a rovněž k informování řidiče. Zařízení je proto podle jeho funkcionality rozděleno do tří základních skupin, resp. kanálů, přičemž požadavky na ně jsou uvedeny níže:

1. Hlášení do vozidla

2. Hlášení vně vozidla

3. Hlášení pro řidiče

Technický popis zařízení:

- Hlásič je integrován do palubního počítače.
- Dostatečná kapacita paměti pro nahrávky ve formátu MP3.
- Hlášení probíhá výhradně nahrávkami distribuovaných organizátorem; vzhledem k rozsahu území PID je doporučeno číslování zastávek prioritně dle čísel ASW, případně dle čísel CIS.⁸
- Zařízení podporuje třicetné nezávislé použití [tj. umožnění hlášení v jeden okamžik do vozidla, vně vozidla, i řidiči do příposlechového reproduktoru – hlášení pro nevidomé tedy musí být spuštěno bezprostředně po vyslání signálu z vysílače pro nevidomé a nesmí být přerušeno např. hlášením do vozidla nebo do příposlechového reproduktoru].
- Výkon reproduktorů používaných hlásičem musí odpovídat výkonu zesilovače.
- Zařízení spolupracuje prostřednictvím palubního počítače s přijímačem nevidomého.
- Zařízení spolupracuje prostřednictvím palubního počítače se zařízením pro sledování polohy.
- *Podpora hlasové syntézy [tj. vyhlásování foneticky zapsaného textu ve vstupních datech].*

4.6.1. Hlášení do vozidla [hlásič zastávek]

Zařízení musí splňovat minimálně následující požadavky:

- Automatické vyhlásování zastávek na základě polohy vozidla bez nutnosti zásahu řidiče musí být svázáno na konkrétní souřadnice sloupku, nikoliv celého uzlu.
- Hlášení je aktivováno při vjetí do zájmového území zastávky (u zastávek na znamení je nutné zohlednit případný průjezd zastávkou, a tedy aktivovat vyhlášení zastávky dostatečně včas).
- Při vyhlásování zastávek přes GNSS je dodržen sled zastávek spoje (při závlecích jsou zastávky hlášeny místně správně, nejsou hlášeny opakovaně).
- Možnost vyhlásování zastávky manuálně v případě poruchy GNSS.
- Hlášení obsahuje minimálně informaci o aktuální zastávce, příští zastávce a příznamech, které se k nim vážou [na znamení, přestup na metro, přestup na linky S apod.] + další provozní informace [konečná zastávka, změna tarifního pásma, návazný spoj apod.] – obsah hlášených informací je definován v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.
- Dostatečná slyšitelnost a srozumitelnost hlášení po celém vozidle za běžného provozu.
- Možnost nastavení denní a noční hlasitosti [noční hlasitost se používá mezi 22:00 a 5:00 hod.].
- Možnost manuálního aktivování služebních hlášení řidičem z palubního počítače (nahrávky jsou distribuovány organizátorem společně s nahrávkami zastávek).
- Možnost vyhlásování také cizojazyčného hlášení (minimálně anglický jazyk).
- Hlášení probíhá skládáním a přehráváním akustických nahrávek ve formátu MP3, *případně generováním akustického výstupu pomocí SW pro syntézu hlasu.*

4.6.2. Hlášení vně vozidla [zařízení pro nevidomé a slabozraké]

Nezbytnou součástí výbavy vozidel v systému PID je zařízení pro nevidomé (povelový přijímač a jeho anténa). Nevidomý cestující může být vybaven samostatnou, nebo integrovanou vysílačkou do slepecké hole. Prostřednictvím tohoto zařízení si aktivuje hlášení o označení linky a jejím směru,

⁸ Nahrávky jsou dopravcům a dodavatelům distribuovány při každé aktualizaci nebo automaticky při zahájení procesu certifikace. Případně jsou k dispozici na vyžádání.

resp. vyšle povel, který bezprostředně aktivuje řidiči hlášení jeho o nástupu nebo výstupu. Zařízení pro nevidomé a slabozraké musí splňovat minimálně následující požadavky:

- Funkční přijímač povelů z povelového vysílače pro nevidomé a slabozraké.
- Přijímací kmitočet dle aktuální vyhlášky Ministerstva pro místní rozvoj ČR (nyní je dle vyhlášky 398/2009 Sb. stanoven kmitočet **86,790 MHz**).
- Modulace FSK.
- Přijaté povelů jsou předány do palubního počítače, který provede příslušnou akci (hlášení označení linky a směru vně vozidla + hlášení řidiči o nástupu nebo výstupu nevidomého).
- Nutno dbát na vhodné umístění antény přijímače pro nevidomé (je nezbytné propustit pouze požadovanou frekvenci a eliminovat rušení).
- Hlášení vně vozidla obsahuje minimálně informace o označení linky a jejím směru – obsah hlášených informací je definován v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.
- Možnost aktivování služebních hlášení řidičem z palubního počítače (nahrávky jsou distribuovány organizátorem společně s nahrávkami zastávek).

4.6.3. Hlášení pro řidiče (příposlech)

Příposlechový reproduktor je umístěn v kabině řidiče a slouží k informování řidiče o provozních situacích. Hlášení pro řidiče obsahuje minimálně informace o nástupu nebo výstupu nevidomého cestujícího, provozní informace *nebo pokyny z dispečinku*. Obsah hlášených informací je definován v **Příloze 2: Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle**.

4.7. Přijímač GNSS

Vozidlo je vybaveno přijímačem GNSS, který komunikuje s palubním počítačem, případně dalšími zařízeními ve vozidle. Požadována je schopnost příjmu více GNSS (minimálně GPS a Galileo). Synchronizace času podle GNSS probíhá při startu palubního počítače a následně automaticky minimálně každých **60 minut** nebo při odchylce od GNSS přesahující **5 sekund**.⁹

4.8. Datový modem

Vozidlo je vybaveno datovým modemem, který umožňuje připojení přes LTE.⁹ Modem slouží pro přenos dat z/do vozidla, přičemž je společný pro informační i odbavovací část systému a je využíván primárně pro přenos dat v reálném čase. Modem komunikuje minimálně se zařízením pro GNSS a obousměrně se systémem MPV.

Doporučena je možnost připojení k Wi-Fi síti (např. v provozovně nebo dopravním terminálu) pro jednorázový přenos většího objemu dat (např. absolutní whitelist nebo MP3 nahrávky zastávek). V případě využití Wi-Fi je nutné dodržet minimálně standard IEEE 802.11n či novější.

4.9. Zařízení pro preferenci na křižovatkách

Zařízení pro preferenci na světelně řízených křižovatkách jsou vybavena všechna nově zařazovaná vozidla určená pro provoz na městských linkách (příp. dalších linkách definovaných ve výběrovém řízení).

Požadavky pro hl. m. Praha: řešení majoritního výrobce zařízení pro preferenci na křižovatkách (modul řadiče křižovatek):

- Telegram pro řadič SSZ se vysílá z vozidla v okamžiku, kdy vozidlo dosáhne aktivačního bodu na trase (přihlašovací bod v definované vzdálenosti od SSZ, dodatečně přihlášení 50 m od stop čáry, odhlašovací bod po projetí vozidla stop čarou), aktivace je podmíněna lokalizací

⁹ Dodavatel dokládá plnění požadavků prostřednictvím produktového listu (datasheetu).

polohy dle instalovaných komunikačních majáků IR, nebo prostřednictvím systému GNSS, telegram je vysílán max. 5× za sebou s 0,5s odstupem, v případě, že vozidlo zachytí odpověď řadiče SSZ, je opakování ukončeno. V hl. m. Praze se pro přenos telegramu využívá privátní RF komunikace na frekvenci **425,925 MHz**.

- Telegram pro řadič křižovatky: hlavička telegramu, rozlišení typu telegramu, zpoždění, číslo linky a cíl, číslo majáku, vzdálenost vozidla od křižovatky, číslo spoje, priorita a směr, číslo vozu.
- Odpověď řadiče křižovatky: hlavička telegramu, rezerva, číslo vozu.

Požadavky pro Středočeský kraj: *v řešení (předpokladem je stejné řešení jako v hl. m. Praze).*

4.10. Zařízení pro automatické sčítání cestujících¹⁰

Systém pro automatické sčítání cestujících slouží pro dlouhodobý sběr dat o pohybu cestujících. Další možností využití tohoto systému je aktuální sběr dat, který bude zaměřen na konkrétní linky nebo linkospoje. Pro získání aktuálních dat i dlouhodobou statistiku je nutné vybavit vozidla dopravců, kteří jsou začleněni do systému PID, zařízením pro automatické sčítání cestujících. Požadavky na vybavení jsou stanoveny tak, aby byl zajištěn sběr dat rovnoměrně z celé sítě linek v jakémkoliv časovém období během roku.

Požadované vybavení vozidel:

- Dopravce je povinen na začátku soutěženého kontraktu vybavit minimálně **1/3 (33 %)** svého vozového parku certifikovaným zařízením pro automatické sčítání cestujících. Každé další nově zařazené vozidlo do soutěženého svazku v průběhu trvání kontraktu již musí být tímto zařízením automaticky vybaveno.
- Výběr konkrétních vozidel, která bude dopravce vybavovat zařízením pro automatické sčítání cestujících, je v režii dopravce. Zařízení ale musí být v rámci soutěženého svazku rovnoměrně rozděleno mezi různé typy vozidel (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb, Kb+), aby byla splněna podmínka rovnoměrného sběru dat.
- Objednatel má právo s desetidenním předstihem určit nasazení vozidla vybaveného zařízením pro automatické sčítání cestujících na jím určený výkon v rámci soutěženého svazku linek.

Požadavky na zařízení a obsah odesílaných dat:

Druh ani fyzikální princip fungování zařízení není striktně definován, avšak zařízení musí splňovat přesnost dle normy VDV 457 [verze 4/2018, kapitola 7, Requirements for the Counting Accuracy]. Dopravce je povinen použít zařízení ze Seznamu certifikovaných zařízení pro provoz v PID [pravidelně zveřejňován na webu organizátora]. Vozidlo tedy musí být vybaveno certifikovaným zařízením pro automatické sčítání cestujících.

Dopravce je povinen nasbíraná data zasílat organizátoru nejpozději následující pracovní den do 9:00 hodin. Formát dat musí odpovídat formátu stanoveným pro přenos dat do aktuálního softwaru na vyhodnocení dat z oblasti průzkumů (ASW PR). Jedná se o jeden soubor obsahující veškerá data z vybavených vozidel za provozní den. Organizátor si vyhrazuje právo požadovat po dopravci nasbíraná data opakovaně, případně mimořádně [např. za určitou část dne]. *Ode dne vyhlášení budou tato data poskytována online.*

Organizátor si vyhrazuje právo na pravidelnou kontrolu funkčnosti zařízení prostřednictvím komparace ručně nasbíraných dat a dat ze zařízení. Dopravce bude organizátorem seznámen s výsledky měření, které neodpovídá normě a požadavkům. Výrazný nesoulad naměřených hodnot může vést k nutnosti kalibrace zařízení dodavatelem tohoto zařízení, kterou je dopravce povinen zajistit.

¹⁰ Pro stávající vozidla platí ode dne vyhlášení. Vyhlášení platnosti tohoto bodu bude dopravcům sděleno závaznou písemnou formou. Pro nové kontrakty je tento bod povinný.

Obsahem odesílaných dat je:

- datum,
- označení linky,
- oběh vozidla,
- číslo linkospoje,
- typ vozu,
- evidenční číslo vozidla,
- počet vystupujících a nastupujících cestujících,
- počet odjíždějících cestujících pro každou zastávku na trase spoje [obsloužená i projetá] – zastávka je vyjádřena názvem zastávky a přesným časem odjezdu, resp. průjezdu.

4.11. Systém pro signalizaci cestujícího řidiči

Signalizace řidiči je ve vozidle aktivována cestujícím pomocí poptávkového ovládání otevírání dveří a tlačítka znamení k řidiči. Tyto povely jsou přenášeny řidiči světelným i zvukovým signálem.

- Informace pro řidiče obsahuje minimálně tyto samostatně signalizované stavy:
 - Signál o požadavku cestujícího na výstup na zastávce na znamení.
 - Signál o výstupu cestujícího s kočárkem.
 - Signál o požadavku použití nájezdové plošiny.
 - *Signál o nutnosti nouzového zastavení.*
- Tlačítko STOP – počet a umístění tlačítek ve vozidle definují ostatní přílohy Standardů kvality PID.
- Tlačítko STOP – musí umožnit nejen informování řidiče o vůli cestujícího zastavit na zastávce na znamení, ale také musí být umožněno stisknutím tohoto tlačítka otevřít příslušné dveře vozidla.
- Tlačítko STOP – je opatřeno příslušným textovým popiskem a Braillovým písmem [nutno dbát na správnou orientaci textu i Braillova písma].
- Optická zpětná vazba pro cestujícího – kontrolní světlo červené barvy s nápisem STOP nad každými dveřmi.¹¹
- Zpětná vazba může být zobrazována i na vnitřním informačním LCD panelu, je-li jím vozidlo vybaveno.



Obrázek 13: Příklad tlačítka STOP

¹¹ Viz dokument Manuál jednotného vzhledu vozidel PID, kapitola Interiér – odezva cestujícím.

5. Periferie odbavovacího systému

5.1. Označovač jízdenek

Toto zařízení slouží k označení papírových jízdenek. Označovač je umístěn u každých dveří vozidla určených na dané lince k nástupu cestujících. Případnou výjimku stanovuje Objednatel. Zařízení je nutné umístit do blízkosti dveří pro snadné a pohodlné označení jízdenky cestujícím (vhodně umístit přes uličku, aby nebyl blokován vchod do vozidla). Zařízení je umístěno ve výšce přibližně **150 cm** nad podlahou vozidla tak, aby svým umístěním zabezpečilo cestujícím možnost pohodlného a rychlého označení jízdního dokladu.

5.1.1. Základní funkce a požadavky

- Akceptování označované jízdenky o šířce **50±2 mm**.
- Příjem informací z palubního počítače nutných pro označení jízdenky (viz kapitolu 5.1.2).
- Tisk pomocí červené reaktivní pásky, která chemickou reakcí s vrstvou jízdenky změní barvu vytištěných informací.
- Technické řešení označovače musí zajistit správné a úplné označení jízdenky (nesmí dojít k částečnému označení jízdenky nebo označení jízdenky mimo vyznačenou oblast).
- Použití jehličkové tiskárny pro tisk informací na jízdenku.
- Optická signalizace označení jízdenky (např. probliknutí šipky).
- Je-li zařízení vybaveno displejem pro cestující, zobrazuje minimálně aktuální čas ve formátu HH:MM (dvojtečka mezi HH a MM bliká jako indikace funkčnosti zařízení) a aktuální tarifní pásmo (jeho zobrazení se řídí pravidly v kapitole 4.5.2).
- Tisknuté údaje jsou popsány dále v kapitole 5.1.2; zařízení musí umožňovat tisk čtyřmístné alfanumerické linky a tisk čtyřmístného alfanumerického tarifního pásma.
- Font pouze schválený organizátorem [pro zajištění čitelnosti tisku je minimální výška tisknutých znaků **3 mm** a římské číslice jsou vykresleny bezpatkovým písmem].
- Štěrbina označovače je zvýrazněna jasně svítící zelenou šipkou, která zároveň plní funkci indikace funkčnosti označovače.
- Zhasnutí šipky nebo červené zbarvení šipky signalizuje nefunkčnost nebo vypnutí označovače.
- Schopnost vypnutí/zapnutí označovače povelom z palubního počítače (např. na mezikrajských linkách na území mimo PID).
- Při startu zařízení musí dojít k odvinutí červené reaktivní pásky tak, aby došlo k obnově její aktivní plochy za účelem zabránění vysychání pásky při delší nečinnosti (platí pro nová zařízení).
- *Evidence označení a její předání palubnímu počítači.*



Obrázek 14: Příklady provedení označovače jízdenek (NJ 24C, Camel-Combi, SU 52, ETM 4.0)

5.1.2. Označení jízdenky

V následujícím popisu jsou definovány požadavky na správné označení jízdního dokladu cestujícího. Jízdenka je bezprostředně po vložení cestujícím do označovače označena:

- Pořadovým číslem označovače ve vozidle.
- Evidenčním číslem vozidla dopravce přiděleným organizátorem, které označovač přijímá z palubního počítače. V případě, že je vozidlo označeno pětímístným evidenčním číslem [např. náhradní doprava za vlaky], ořezává se toto evidenční číslo zleva na čtyřmístné [např. 54321 → 4321].
- Označením linky:
 - označení linky je až čtyřmístné alfanumerické [2, 5A, 375, XS23 apod.],
 - linka náhradní dopravy za metro tiskne **XA, XB, XC, XD**,
 - linka náhradní dopravy za tramvaj nebo trolejbus tiskne **X1–X99**,
 - linka náhradní dopravy za autobus tiskne **X100–X999**,
 - linka náhradní dopravy za vlaky tiskne **XS1–XS99** nebo **XR1–XR99**,
 - speciální linka tiskne příslušné označení [např. **AE, H1, ZOO** apod.].
- Tarifním pásmem:
 - pásmo je až čtyřmístné alfanumerické [tisk se řídí pravidly v kapitole 4.5.2].
- Datem a časem:
 - den,
 - měsíc [římskou bezpatkovou číslicí otočenou o 90° vlevo],
 - rok [pouze posledním dvojčíslicím],
 - čas ve formátu HH:MM,
 - jednotky jsou zleva doplněny nulou [např. 01 $\overline{\text{X}}$ 02 03:04].



Obrázek 15: Údaje na fiktivní označené jízdence



Obrázek 16: Požadovaný tisk z označovače jízdenek

5.2. Zařízení pro výdej jízdenek

Součástí vozidlového odbavovacího systému je tepelná tiskárna s ořezávačem pro tisk jízdních dokladů na organizátorem schválený termopapír.

Základní funkce a požadavky:

- Tisk a výdej jízdních dokladů dle Vzorníku jízdenek PID¹² a Standardu kvality PID:
 - Délka jízdenky je **50±2 mm** [základní jízdenka bez DUZP nebo dokladu o EMV platbě].
 - Při EMV platbě není doklad o platbě kartou oddělen od jízdního dokladu.
 - Uvedené tarifní pásmo na vydané jízdence je v souladu s kapitolou 4.5.2.
 - Tisk provozních sestav a sestav pro kontrolní účely (dle Vzorníku jízdenek PID).
- Kumulativní počítadla tržby za platby pro kontrolní účely.
- Jednoduché doplnění a výměna termopapíru (při výměně nesmí hrozit poškození součástí a kabeláže zařízení, ani hrozit nebezpečí úrazu nebo poranění obsluhy) s následným ořezem nově zavedeného termopapíru a předtiskem hlavičky jízdenky (dle Vzorníku jízdenek PID).
- Zařízení musí umožňovat volný pohyb termopapíru a jeho bezproblémový ořez.
- Zařízení musí být uzpůsobené pro pohodlný odběr jízdenky cestujícími (nesmí padat na zem, zůstat zaseknutá v zařízení nebo být jiným způsobem problematicky odebíratelná cestujícími).
- Řidič musí mít možnost pohledem ze svého stanoviště zaznamenat jízdenku neodebranou cestujícím, případně jej o této skutečnosti může informovat upozornění na terminálu řidiče.
- Signalizace o docházejícím termopapíru na terminálu řidiče (neplatí pro autonomní zařízení).
- Šíře termopapíru je **80 mm**, průměr role je max. **80 mm**, průměr dutinky je **12** nebo **25 mm**, dutinka je v kartonovém provedení.
- Rychlost tisku min. **100 mm/s**.
- Jednotný font schválený organizátorem – Liberation mono.
- Možnost tisku rastrové grafiky včetně 2D kódu – minimální rozlišení **150 dpi**.

5.3. Samoobslužný terminál cestujícího¹³

Vozidlo může být vybaveno samoobslužným terminálem cestujícího. Toto zařízení slouží k prodeji vybraných jízdních dokladů PID [sortiment stanovuje Objednatel]. Platbu lze uskutečnit pouze bezkontaktní platbou [platební kartou, mobilním telefonem, nositelnou elektronikou a dalšími médii]. Zařízení je vybaveno barevným grafickým dotykovým displejem s kapacitním snímáním dotyku o minimální úhlopříčce **5,7 palců** pro výběr jízdního dokladu cestujícím.

Zařízení tiskne jízdní doklady dle Vzorníku jízdenek PID¹² prostřednictvím tepelné tiskárny s ořezávačem na organizátorem schválený termopapír. Povinnost přítomnosti zařízení ve vozidle stanovuje Objednatel. Konkrétní umístění zařízení v jednotlivých typech vozidel schvaluje Objednatel.

Základní funkce a požadavky:

Terminál v sobě sdružuje funkci zařízení pro výdej jízdenek a čtečky bezkontaktních platebních karet. Musí proto splňovat požadavky definované v kapitole **2.2.5. Čtečka bezkontaktních platebních karet** a **5.2. Zařízení pro výdej jízdenek** vyjma bodů:

- Tisk provozních sestav a sestav pro kontrolní účely (dle Vzorníku jízdenek PID).
- Řidič musí mít možnost pohledem ze svého stanoviště zaznamenat jízdenku neodebranou cestujícím [ponechanou ve šterbině tiskárny], případně jej o této skutečnosti může informovat upozornění na terminálu řidiče.

¹² Vzhled a podobu jednotlivých jízdních dokladů definuje Vzorník jízdenek PID. Dopravcům a dodavatelům je distribuován při každé aktualizaci nebo automaticky při zahájení certifikace. Případně je k dispozici na vyžádání.

¹³ Ode dne vyhlášení. Vyhlášení platnosti tohoto bodu bude dopravcům sděleno závaznou písemnou formou.

6. Ostatní volitelné periferie

V této kapitole jsou uvedeny nepovinné periferie, které zajišťují nadstandardní komfort pro cestující. V případě, že jsou však ve vozidle instalovány, splňují níže uvedené požadavky.

6.1. USB zásuvka

Tato periferie slouží pro nabíjení mobilních zařízení nebo jiné elektroniky cestujících.

- Výstupní proud min. **2,1 A** na každý konektor.
- Napětí standardně **+5 V** (více v případě rychlonabíjení).
- Počet konektorů – alespoň 2 v jednom zařízení.
- Požadavek na vizuální indikaci provozu zařízení.
- Umístění zásuvek – dle Standardu PID.
- Podpora standardů rychlonabíjení výhodou.

Vzhledem k trendu krádeží těchto zařízení je doporučeno zařízení instalovat v provedení antivandal, čímž zařízení nelze snadno odcizit.

6.2. Internetová konektivita pro cestující

Technické provedení musí být vhodné pro použití ve veřejné dopravě. Provoz zařízení nesmí negativně ovlivňovat ostatní prvky odbavovacího a informačního systému.

- Podpora **IPv4** a **IPv6**.
- Připojení min. 50 uživatelů v celém vozidle ve stejnou chvíli.
- Provoz na pásmu **2,4 GHz**, volitelně i **5 GHz**.
- Podpora standardu min. IEEE 802.11n či novějšího.
- Parametry a umístění Wi-Fi antén ve vozidle musí umožňovat dostatečné pokrytí signálem.
- Vzdálená správa přístupových bodů zajistí:
 - Centrální nastavení přístupových bodů ve vozidlech, nastavení názvu sítě, úvodní stránky, provozní statistiky, datových limitů na uživatele, filtrování obsahu, upgrade FW apod.
 - Uchovávání provozních statistik přístupových bodů (systémové a provozní logy) po dobu minimálně **3 měsíců** a na vyžádání jejich doložení organizátoru.
 - Měsíční reporting pro dopravce zahrnující minimálně následující údaje:
 - stav zařízení,
 - objem přenesených dat,
 - počet uživatelů.



Příloha č.1 – STANDARDY ODBAVENÍ

MOS – POŽADAVKY NA ODBAVOVACÍ ZAŘÍZENÍ

Verze: 2.3

The logo for ropid is shown in red, lowercase, bold, sans-serif font.



The logo for idsk is shown in red, lowercase, bold, sans-serif font.

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:
 - 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.
 - 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
 - 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.
 - Základní četnost aktualizace WL je v periodě 15 min
 - 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.
 - WL přírůstky jsou k dispozici až 14 dní zpětně. Pokud má odbavovací zařízení lokální whitelist starší než 14 dní, je zapotřebí stáhnout absolutní whitelist.
 - 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 pomoci 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

- 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 zvýšena 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)
 - Zabezpečení pro takové spojení na úrovni ověření přístupu
 - Komunikace zapouzdřena pro zajištění nečitelnosti komunikace a dat při útoku zvenčí
 - Logované stavy propojení
- **Úložiště**
 - Úložiště zajištěné proti uživatelskému a datovému vstupu (načtení/manipulace/stažení)

- Přístup pouze přes definované aplikační rozhraní vytvořené ve spolupráci s provozovatelem MOS
- Přístup/ověření přes lokální účet navázaný na servisní službu aplikace
- **Logování/auditování**
 - Zajištění logování všech stavů spojených s řešením odbavení při využití úložiště a procesů MOS
 - Auditování přístupu na úložiště
- **Synchronizace času**
 - 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.
 - 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.
 - 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
 - Analytické informace spojené s provozem, užíváním WL a ostatních MOS dat
 - Statistické vyhodnocení odbavení či kontroly
 - Dohled stavů s dopadem na provoz MOS funkcionalit
 - Bezpečnostní analytika

- Předávané informace musí respektovat zajištění bezpečného předání dat mezi Správcem a MOS provozovatelem.
 - 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:
 - v SAM
 - ve PCI-DSS certifikovaném zařízení
 - 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.



Odbavovací a informační zařízení
ve vozidlech PID

Příloha 2

Požadavky na vizuální a akustické informace ve vozidle

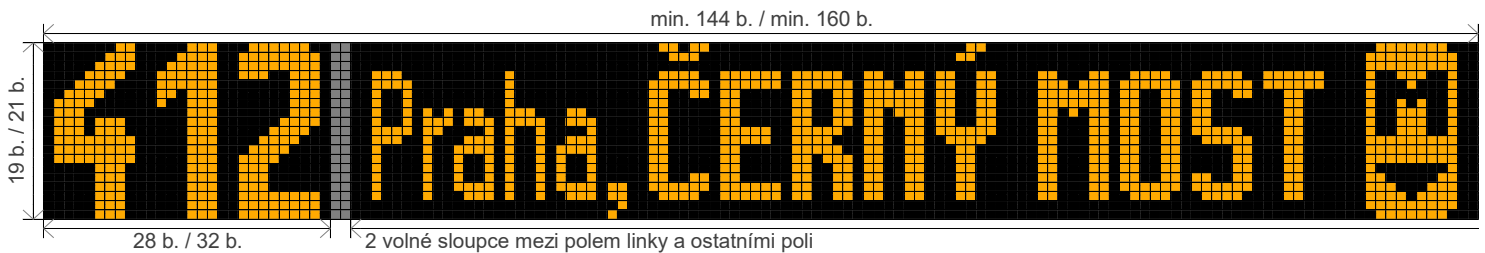


Vnější informační panely:

- pro provoz v PID je nezbytné, aby bylo vozidlo vybaveno sadou certifikovaných vnějších a vnitřních elektronických panelů se schválenou databází fontů v každém panelu (důvodem je korektní zobrazení všech požadovaných informací jako čtyřmístné číslo linky, dvouřádkový text cílové zastávky nebo piktogramy používané v systému PID (♿, ♿, ♿, ♿, ♿, ♿))
- základní podporované verze tvoří 19řádkové a 21řádkové panely; ostatní typy panelů (přední panel s rozměrem bočního, či jinak odlišné panely od uvedených verzí), jsou-li pro provoz schváleny, vyžadují speciální databázi
- každý nově dodávaný nebo nově zařazovaný typ panelu do systému PID podléhá schválení organizátorem, kdy certifikační proces zajistí jeho kompatibilitu s ostatními zařízeními certifikovanými pro provoz v systému PID
- databáze do panelů jsou pro dopravce či dodavatele k vyžádání u organizátora (certifikace@pid.cz)

Přední panel:

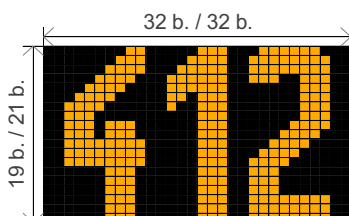
- zobrazuje **označení linky** v levém segmentu a **text cílové zastávky** ve zbylé části panelu celoplošně, nebo v případě dlouhého názvu zastávky rozděleně ve dvou řádcích
- text cílové zastávky je vždy uveden HŮLKOVÝM PÍSMEM; příměstská linka mající cílovou zastávku na území hl. m. Prahy má tuto zastávku uvedenu vždy s níže zobrazeným znakem "Praha" (viz tabulku jednotlivých znaků na konci této přílohy)
- texty cílových zastávek jsou vždy uvedeny s příslušným piktogramem přestupu; v případě, že uvedení piktogramu vyžaduje přílišné a nesrozumitelné zkrácení názvu cílové zastávky, lze piktogram vypustit (s výjimkou piktogramu metra)
- vzor základních zobrazovaných informací na předním panelu:

**Boční panel:**

- zobrazuje **označení linky** v levém segmentu, v horním řádku pak **text cílové zastávky** a ve spodním řádku **texty nácestných zastávek** na spoji, které jsou zobrazeny přeblikávajícím textem (interval přeblikávání je max. 2 sekundy), nebo výjimečně pomocí běžícího textu (v takovém případě jsou texty odděleny pomlčkou z obou stran obalenou mezerou)
- výčet nácestných zastávek začíná textem "Přes zastávky: " a první zobrazená nácestná zastávka je vždy příští zastávka, za níž následuje seznam nácestných zastávek na daném spoji (po vyhlášení se daná zastávka ve výčtu již nezobrazuje); je-li příští zastávka rovněž zastávkou nácestnou, zobrazuje se tato zastávka ve výčtu pouze jednou; při dojezdu do konečné zastávky se zobrazuje ve výčtu buď příští zastávka, nebo je pole pro nácestné zastávky prázdné
- texty cílových a nácestných zastávek mohou být z prostorových i technických důvodů zobrazovány malým písmenem
- texty zastávek jsou vždy uvedeny s příslušným piktogramem přestupu; v případě, že uvedení piktogramu vyžaduje přílišné a nesrozumitelné zkrácení názvu cílové zastávky, lze piktogram vypustit (s výjimkou piktogramu metra)
- vzor základních zobrazovaných informací na bočním panelu:

**Zadní panel:**

- zobrazuje **označení linky** v celém segmentu panelu
- vzor základních zobrazovaných informací na zadním panelu:



Konfigurace panelů a pravidla zobrazování:

- fonty zasílané palubním počítačem jsou shodné pro všechna zařízení bez ohledu na rozměry periferií; rozdílné rozměry panelů řeší nahraná příslušná databáze (např. pokud se z prostorových důvodů jako přední panel používá panel s rozměry bočního panelu, jsou tomu fonty přizpůsobeny – používá se tedy jeden univerzální autoformát)
 - aby byl zobrazovaný text na panelu zobrazen vždy korektně a nedocházelo k situacím, kdy se text na panelu nezobrazí celý nebo je přespříliš zmenšený, je požadováno automatické formátování textu na základě níže uvedených kritérií
 - je-li i přes automatické formátování zobrazovaný text příliš dlouhý a nevejde se na panel, je řešením použití zkráceného názvu (ve vstupních datech); další zmenšování fontu již může způsobit zhoršenou čitelnost textu
 - rozdíl mezi požadavky na 19řádkové a 21řádkové panely je v zobrazení čísla linky (19řádkové panely musí mít mezi čísly linky mezeru dva sloupce pro zajištění dobré čitelnosti na menších panelech) a v zobrazování celoplošného textu (21řádkové panely zobrazují pro své větší rozměry celoplošný text fontem 6 – toto chování může ošetřit firmware v panelu)
- ¹⁾ v textu, který má být rozdělen na dva řádky, bude použita svislá čára (svislítko), kdy text nacházející se za ní, bude naformátován do druhého řádku za použití stejného fontu (příklad níže: STARÁ BOLESLAV, ŽEL. STANICE ~)
- ²⁾ při použití doplňkového textu se neuplatňuje rozdělování cílové zastávky dvou řádků – v případě použití dvouřádkového textu cílové zastávky a současně doplňkového textu bude celý text cílové zastávky naformátován do horního řádku bez jeho rozdělení a ve spodním řádku bude uveden doplňkový text (např. "a dále jako linka XXX")

19řádkové panely	podmínka	zobrazovaný font	ukázka
označení linky (přední + boční + zadní panel)	hodnota zasílaná na panel = 4 znaky	font 10 (mezera 1 sloupec mezi znaky)	
	hodnota zasílaná na panel < 4 znaky	font 8 (mezera 2 sloupce mezi znaky)	
text cílové zastávky (přední panel)	výchozí stav = celoplošný text	font 5	
	obsahuje-li svislou čáru = dvouřádkový text ¹⁾	font 3	
	obsahuje-li doplňkový text = dvouřádkový text ²⁾	font 3	
text cílové zastávky (boční panel)	má-li text cíle ≤ 15 znaků = tučný text	font 3	
	má-li text cíle > 15 znaků = tenký text	font 1	
text nácestné zastávky (boční panel)	výchozí stav = tenký text	font 1	

21řádkové panely	podmínka	zobrazovaný font	ukázka
označení linky (přední + boční + zadní panel)	hodnota zasílaná na panel = 4 znaky	font 10	
	hodnota zasílaná na panel < 4 znaky	font 8	
text cílové zastávky (přední panel)	výchozí stav = celoplošný text	font 6	
	obsahuje-li svislou čáru = dvouřádkový text ¹⁾	font 3	
	obsahuje-li doplňkový text = dvouřádkový text ²⁾	font 3	
text cílové zastávky (boční panel)	má-li text cíle ≤ 15 znaků = tučný text	font 3	
	má-li text cíle > 15 znaků = tenký text	font 1	
text nácestné zastávky (boční panel)	výchozí stav = tenký text	font 1	

Služební texty:

- služební texty informují cestující o určení vozidla mimo linky a jsou využívány jak v běžném provozu, tak při mimořádných událostech, kdy není možné v dostatečném časovém předstihu vytvořit vstupní data pro nastalou mimořádnost
- níže jsou uvedeny základní požadované služební texty na vnějších panelech (přední + boční + zadní), které lze samozřejmě rozšířit o další texty podle potřeby jednotlivých dopravců
- při výjezdu, přejezdu nebo zatažení je vozidlo označeno níže uvedeným zobrazením MANIPULAČNÍ JÍZDA

přední panel:

boční panel:

zadní panel:

textový zápis:

MANIPULAČNÍ JÍZDA	MANIPULAČNÍ JÍZDA		" MANIPULAČNÍ JÍZDA MANIPULAČNÍ JÍZDA "
SMLUVNÍ DOPRAVA	SMLUVNÍ DOPRAVA		" SMLUVNÍ DOPRAVA SMLUVNÍ DOPRAVA "
ZKUŠEBNÍ JÍZDA	ZKUŠEBNÍ JÍZDA		# ZKUŠEBNÍ JÍZDA ZKUŠEBNÍ JÍZDA #
SERVISNÍ JÍZDA	SERVISNÍ JÍZDA		{ SERVISNÍ JÍZDA SERVISNÍ JÍZDA {
PORUCHA	PORUCHA		# PORUCHA # # PORUCHA # #
MĚŘICÍ VŮZ	MĚŘICÍ VŮZ		# MĚŘICÍ VŮZ # # MĚŘICÍ VŮZ #
OPERATIVNÍ ZÁLOHA	OPERATIVNÍ ZÁLOHA		" OPERATIVNÍ ZÁLOHA OPERATIVNÍ ZÁLOHA "
PŘESTÁVKA / PAUSE	PŘESTÁVKA / PAUSE		& PŘESTÁVKA / PAUSE PŘESTÁVKA / PAUSE &
NÁHRADNÍ DOPRAVA	NÁHRADNÍ DOPRAVA		? NÁHRADNÍ DOPRAVA NÁHRADNÍ DOPRAVA ?
NÁHRADNÍ DOPRAVA	NÁHRADNÍ DOPRAVA		% NÁHRADNÍ DOPRAVA NÁHRADNÍ DOPRAVA %
POSILOVÝ VŮZ	POSILOVÝ VŮZ		" POSILOVÝ VŮZ " POSILOVÝ VŮZ "
ŠKOLNÍ AUTOBUS	ŠKOLNÍ AUTOBUS		ŠKOLNÍ AUTOBUS ^ ŠKOLNÍ AUTOBUS ^
ZÁJEZD	ZÁJEZD		^ ZÁJEZD ^ ^ ZÁJEZD ^ ^

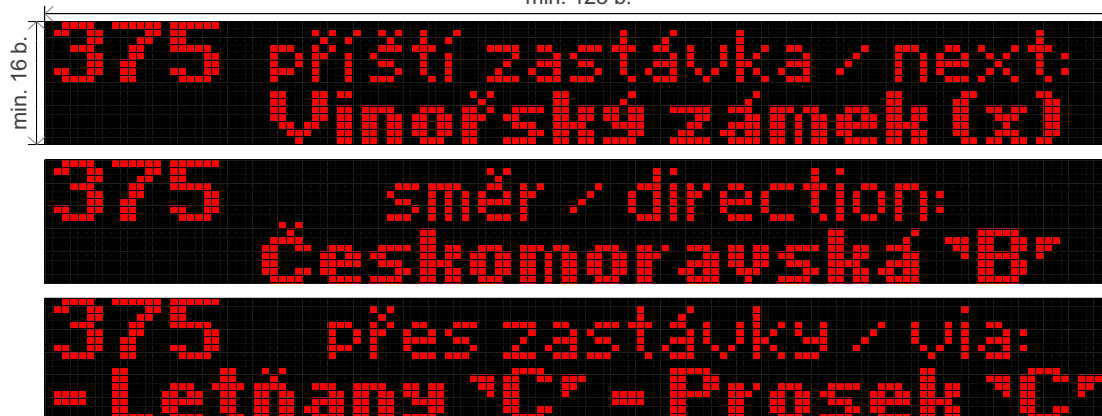
Vnitřní informační panely:

- zobrazují **označení linky** v levém segmentu horního řádku, **doplňkové texty** (viz níže) ve zbývající části horního řádku a dále pak ve spodním řádku **text aktuální zastávky**, **cílové zastávky**, **příští zastávky** a běžící **texty nácestných zastávek** dle níže stanovených obrazů
- texty zastávek jsou vždy uvedeny s příslušným piktogramem přestupu; symbol metra může být nahrazen symbolem =M= a zastávka na znamení prostřednictvím symbolu " (x)" za textem zastávky
- uvedené časy doby zobrazení jednotlivých obrazů jsou stanoveny jako pevné s tím, že je přípustná odchylka max. +2 s v závislosti na chování použité periferie; umí-li zařízení po odrolování řetězce nácestných zastávek okamžitě přepnout na následující obraz, není nutné dodržet předepsanou dobu zobrazení 15 s
- texty nácestných zastávek jsou odděleny pomlčkou z obou stran obalenou mezerou; je-li příští zastávka rovněž zastávkou nácestnou, zobrazuje se tato ve výčtu pouze jednou (po vyhlášení se daná zastávka ve výčtu již nezobrazuje); nejsou-li žádné nácestné zastávky k zobrazení, nezobrazuje se v mezizastávkovém úseku Obraz 3

Mezizastávkový úsek:

(aktivní od zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky)

min. 128 b.



Obraz 1: po obslužení zastávky; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícími obrazy.

→ přechod na Obraz 2

Obraz 2: následuje po Obrazu 1; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s ostatními obrazy.

→ přechod na Obraz 3

Obraz 3: následuje po Obrazu 2; běžící text – doba zobrazení **15 s**; střídá se s ostatními obrazy.

→ přechod na Obraz 1

Zastávka:

(aktivní od vyhlášení zastávky do zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky)



Obraz 4: s vyhlášením zastávky; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícím obrazem.

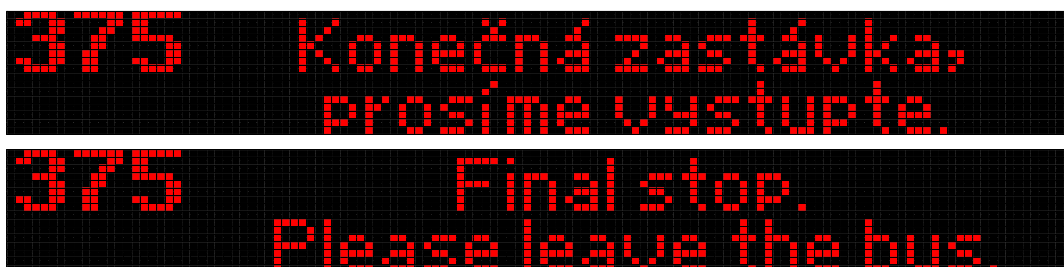
→ přechod na Obraz 5

Obraz 5: následuje po Obrazu 4; doba zobrazení **2 s**; periodicky se střídá s předchozím obrazem.

→ přechod na Obraz 4

Konečná zastávka:

(aktivní od vyhlášení konečné zastávky do zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky)

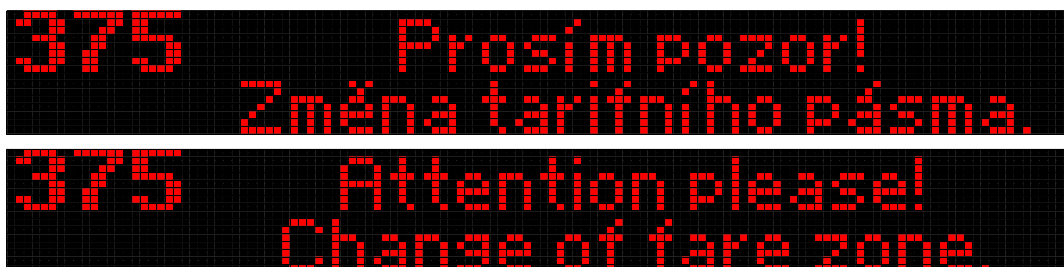


Obraz 6: s vyhlášením zastávky; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícím obrazem.

→ přechod na Obraz 7

Obraz 7: následuje po Obrazu 6; doba zobrazení **2 s**; periodicky se střídá s předchozím obrazem.

→ přechod na Obraz 6

Změna tarifního pásma:(aktivní po dobu **10 s** od vyhlášení změny tarifního pásma)

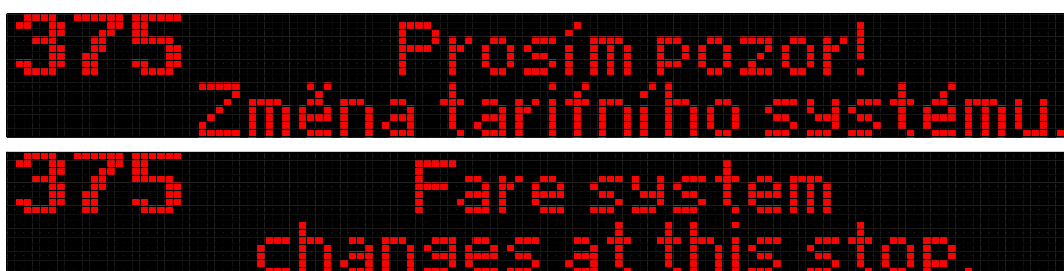
Obraz 8: s vyhlášením změny TP; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícím obrazem.

→ přechod na Obraz 9

Obraz 9: následuje po Obrazu 8; doba zobrazení **2 s**; periodicky se střídá s předchozím obrazem.

→ přechod na Obraz 8

→ po dokončení cyklu přechod na stav "Mezizastávkový úsek", pokud jsou splněna kritéria pro jeho zobrazení

Změna tarifního systému:(aktivní po dobu **10 s** od vyhlášení hraniční zastávky)

Obraz 10: s vyhlášením změny TS; doba zobrazení **4 s**; periodicky se střídá s následujícím obrazem.

→ přechod na Obraz 11

Obraz 11: následuje po Obrazu 10; doba zobrazení **2 s**; periodicky se střídá s předchozím obrazem.

→ přechod na Obraz 10

→ po dokončení cyklu přechod na stav "Zastávka", pokud jsou splněna kritéria pro jeho zobrazení

Hlášení zastávek a provozních informací:

- každé vozidlo je vybaveno interním hlásičem zastávek, který musí být schopen vyhlášovat minimálně následující informace: **aktuální zastávka**, **příští zastávka**, **charakter zastávky**, **přestup v zastávce**, **změna tarifního pásma**, **konečná zastávka**, **návazný spoj**, **označení linky**, **cílovou zastávku linky**, **nástup nebo výstup nevidomého**, **změnu tarifního systému** a další doplňkové a provozní informace
- níže jsou popsány stavy běžně nastávající v systému PID a požadovaný obsah hlášení vztahující se k nim; *texty uvedené kurzívou* se vztahují ke konkrétním zastávkám (jsou tedy variabilní podle charakteru zastávky) je však nutné zachovat pořadí hlášených informací
- přestup na více linek metra se hlásí vzestupně (např. "přestup na metro B a C")

Zastávka:

(při vjetí do zájmového území zastávky)

- **[gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - **"příští zastávka" + [název příští zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
- } (po první zastávce na spoji je nutné zopakovat tuto informaci po zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky)

Konečná zastávka:

(při vjetí do zájmového území konečné zastávky; bez dalšího pokračování spoje)

- při vyhlášení konečné zastávky bude nejpozději od 1. 1. 2024 na vnějších informačních panelech (přední + boční) zobrazen níže uvedený text, který je aktivní do zavření dveří, nebo opuštění souřadnic zastávky, resp. do změny linkospoje (toto zobrazení se neaplikuje při návazném spoji, ani v průběžné konečné na okružní lince)
- **[gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - + **"Konečná zastávka, prosíme, vystupte."** + anglicky **"Final stop, please leave the bus."**

přední panel:

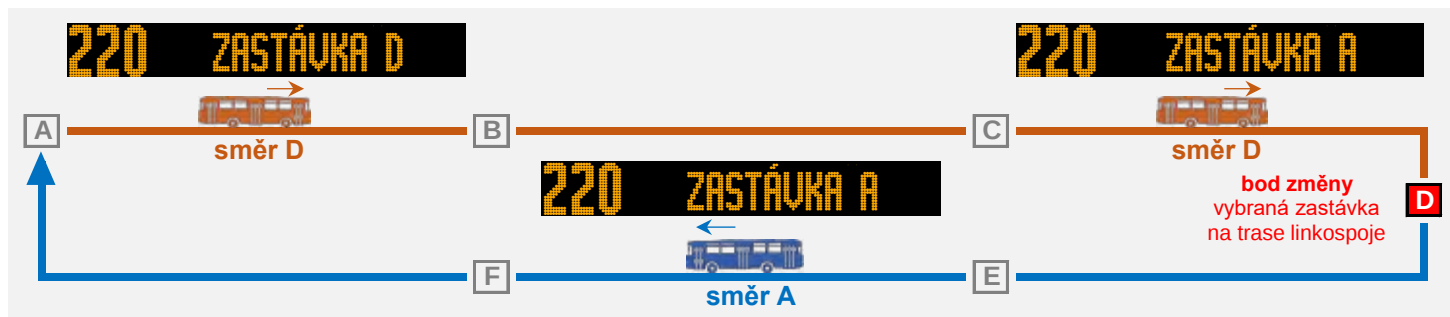
412 NENASTUPOUJTE
DO NOT GET ON

boční panel:

412 NENASTUPOUJTE
DO NOT GET ON**Okružní linka:**

(potlačení vyhlášení a zobrazení stavu "Konečná zastávka" v průjezdné konečné)

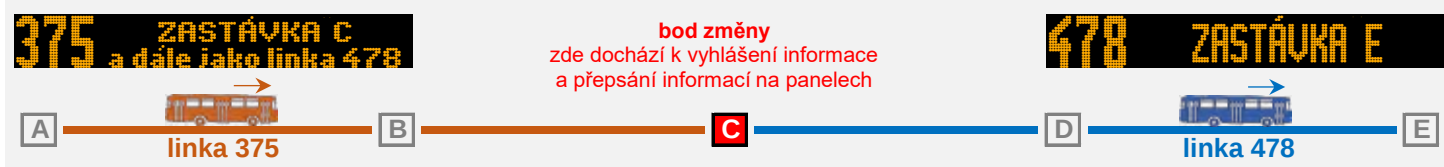
- linka mající stejnou výchozí i cílovou zastávku; na takové lince zpravidla neexistuje směr tam a zpět, ale pro přehlednost a sdělení směru jízdy cestujícím je jedna zastávka na trase linky vybrána jako „průjezdná konečná“, která se zobrazuje na panelech jako cíl a je rovněž hlášena nevidomému cestujícímu jako směr do vnějšího reproduktoru
- při dosažení "průjezdné konečné" zde vozidlo jízdu nekončí, nehlásí ani nezobrazuje na vnitřním informačním panelu stav "Konečná zastávka", ale pokračuje dále ke skutečné cílové zastávce spoje (hlásí a zobrazují se stejné informace jako v běžné zastávce); nácestné zastávky jsou zobrazovány pro celý spoj (ze zastávky A do zastávky A)
- je zapotřebí, aby vozidlo před příjezdem do průjezdné konečné zastávky bylo již označeno skutečnou cílovou zastávkou spoje, neboť pro cestující čekající v zastávce D je relevantní informace o tom, že linka jede do zastávky A (ke změně cílové zastávky na panelech tedy musí dojít mezi zastávkami C a D):



- **[gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - **"příští zastávka" + [název příští zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"

Návazný spoj: (potlačení vyhlášení a zobrazení stavu "Konečná zastávka"; vyhlášení informace o pokračování spoje)

- linkospoj, který při příjezdu do své poslední zastávky odtud pokračuje jako jiný linkospoj, přičemž cestující zůstávají ve vozidle bez nutnosti výstupu (v zastávce může být pobyt 0 až n minut); spoj musí být vždy označen svou cílovou zastávkou (nepřípustné je označení první linky cílem druhé návazné linky); požadované je následující označení na předním panelu:



- [gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - + "spoj dále pokračuje jako linka" + [označení návazné linky] + "směr" + [cíl návazného spoje]
 - "příští zastávka" + [název příští zastávky] } (po první zastávce na spoji je nutné zopakovat tuto informaci po zavření dveří, nebo po opuštění souřadnic zastávky)
 - + "zastávka na znamení"

Změna tarifního pásma: (na základě kritérií uvedených níže v algoritmu)

- v mezizastávkovém úseku může dojít ke změně tarifního pásma – tato informace se vyhláší podle algoritmu stanoveného na další straně; pokud má dojít k vyhlášení další zastávky dříve, než nastane změna tarifního pásma, bude nejdříve vyhlášena změna tarifního pásma a poté informace pro stav "Zastávka"
- "Prosím pozor, změna tarifního pásma."**

Změna tarifního systému: (při vjetí do zájmového území hraniční zastávky)

- [gong] + [název aktuální zastávky]**
 - + "zastávka na znamení"
 - + "přestup na metro X"
 - + "přestup na linky S a další vlakové spoje"
 - + "přestup na přívoz"
 - + **"V této zastávce dochází ke změně tarifního systému."**
 - "příští zastávka" + [název příští zastávky]
 - + "zastávka na znamení"

Nástup nebo výstup nevidomého: (na základě přijmutí signálu z vysílače pro nevidomého)

Vyhlášení informace o lince a směru (hlásí vně vozidla):

- [gong] + "linka" [označení linky] + "směr" + [cílová zastávka linky]**

Vyhlášení informace při jízdě mimo linku (hlásí vně vozidla):

- "Vozidlo není určeno pro přepravu cestujících."**

Vyhlášení informace o nástupu nebo výstupu nevidomého (příposlech řidiče):

- "Nástup nebo výstup nevidomého."**