S M L O U V A

o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID [oblast P51 – vybrané linky PID na území HMP a Sčk) pro období let 2024 až 2034 (od 1. 12. 2024 do 30. 11. 2034)]

evidenční číslo objednatele 2/17/2024
evidenční číslo dopravce 001026 00 24

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. 39/66 ze dne 6. 9. 2018; 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:	**Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost** zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, oddíl B, vložka 847
se sídlem:	Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9
zastoupená:	Ing. Ladislav Urbánek, *předsedou představenstva* Ing. Jiří Pařízek, *členem představenstva*
IČO:	00005886
DIČ:	CZ00005886, plátce DPH
Bankovní spojení:	Česká spořitelna, a.s.
Číslo účtu:	1930731349/0800

(dále také jako *„**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**“), a zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**ZVS**“ či „**zákon o veřejných službách**“) 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:

Preambule

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 ke stabilnímu a udržitelnému rozvoji v hlavním městě Praze a ve Středočeském kraji, dále zlepšovat služby veřejné přepravy cestujících a optimalizovat náklady vynakládané na tyto služby včetně kvality a efektivních způsobů odbavování.
2. Smluvní strany věří, že realizací ustanovení této Smlouvy se podaří zvýšit spokojenost cestujících s kvalitou poskytovaných služeb, zvýšit konkurenceschopnost veřejné hromadné dopravy ve vztahu k individuální automobilové dopravě, propagovat turistický ruch, prosazovat ochranu životního prostředí, úspory energií a bezpečnost dopravy, a podporovat kvalitu života v hlavním městě Praze a ve Středočeském kraji.
3. Hlavní město Praha (dále též jako „**HMP**“) je příslušným orgánem podle čl. 2 písm. b) nařízení o veřejných službách a podle § 3 odst. 2 zákona o veřejných službách. Současně je HMP podle § 59 odst. 2 písm. j) zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, oprávněným subjektem k uzavření smlouvy o veřejných službách s pravomocí zasahovat do veřejné přepravy cestujících.
4. Středočeský kraj (dále též jako „**SčK**“) je příslušným orgánem podle čl. 2 písm. b) nařízení o veřejných službách a podle § 3 odst. 2 zákona o veřejných službách. Současně je SčK podle § 35 odst. 2 písm. f) zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů, oprávněným subjektem k uzavření smlouvy o veřejných službách s pravomocí zasahovat do veřejné přepravy cestujících na svém území.
5. Uzavření této Smlouvy mezi Objednatelem a Dopravcem bylo schváleno usnesením Rady HMP č. 2099 ze dne 29. 8. 2022, kterým bylo současně schváleno i uzavření mezikrajské smlouvy mezi hlavním městem Prahou a Středočeským krajem. HMP a SčK uzavřely dne 20. 6. 2024 mezikrajskou smlouvu o dopravní obslužnosti č smlouvy HMP: DOH/29/04/005166/2024; ID smlouvy v registru smluv 27370836, která zohledňuje i provozní možnosti Dopravce, ekonomické postupy a další aspekty, které mohou souviset s plněním této smlouvy. Hlavní město Praha a Středočeský kraj jsou místně příslušné samosprávní orgány s blízkou regionální působností bez celostátní působnosti.
6. Objednatel uveřejnil záměr uzavřít tuto smlouvu v Úředním věstníku EU pod číslem jednacím 2021/S 066-172546. K uveřejnění záměru Objednatele uzavřít tuto smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na své úřední desce došlo dne 2. 7. 2024 pod č. j. MHMP 1174025/2024.
7. Dopravce naplňuje definici vnitřního provozovatele ve vztahu k hlavnímu městě Praze ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení o veřejných službách. Dopravce vystupuje vůči třetím osobám jako právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává hlavní město Praha kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými dalšími vlastními útvary.
8. Dopravce a Objednatel naplňují podmínky pro přímé zadání v režimu čl. 5 odst. 2 nařízení o veřejných službách a § 18 až § 20 zákona o veřejných službách. Dopravce akceptuje

související právní omezení, která na Dopravce jako vnitřního provozovatele dopadají podle nařízení o veřejných službách, zejména podle čl. 5 odst. 2 nařízení o veřejných službách.

9. Bez ohledu na naplnění podmínek přímého zadání s odkazem na čl. 5 odst. 2 nařízení o veřejných službách smluvní strany akceptují, že vzájemná práva a povinnosti je nutné upravit komplexní smlouvou o veřejných službách s povinnými náležitostmi stanovenými zejména čl. 4 odst. 1 nařízení o veřejných službách. Smluvní strany berou na vědomí, že základním závazkem vyplývajícím z této smlouvy je závazek Dopravce realizovat dopravní výkony stanovené způsobem podle této smlouvy a reciproční závazek Objednatele uhradit Dopravci za realizované dopravní výkony kompenzaci stanovenou postupem podle této smlouvy a stanovenou v souladu se závaznými právními předpisy, zejména s ohledem na zákaz překompenzace Dopravce. Smluvní strany vyvinou v průběhu trvání závazku z této smlouvy maximální úsilí k tomu, aby podmínky přímého uzavření smlouvy podle zákona o veřejných službách a nařízení o veřejných službách, případně navazujících nebo budoucích relevantních závazných právních předpisů, zůstaly zachovány, a to i v případě jakýchkoli formálních nebo faktických změn této smlouvy.

10. Smluvní strany jsou si vědomy potřeby dosažení dlouhodobé stability v dynamicky se rozvíjejícím systému veřejné hromadné dopravy. S ohledem na potřebu stability, předvídatelnosti a snahu o celkovou ekonomickou výhodnost závazku veřejné služby v dlouhodobém horizontu vyvinou smluvní strany společné úsilí k tomu, aby v případě přijetí závazku významných investic Dopravce do majetku využívaného pro plnění závazku dle této smlouvy se doba trvání závazků veřejných služeb dle této smlouvy přiměřeně a odůvodněně prodloužila a odpovídala maximální možné délce trvání smlouvy o veřejných službách s přihlédnutím k podmínkám související legislativy, zejména k limitům stanoveným v nařízení o veřejných službách a v zákoně o veřejných službách.

11. Dopravce bere na vědomí, že Rada HMP 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 CO_2 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.

12. Dopravce vyvine maximální úsilí k realizaci touto smlouvou předvídaných investic do majetku Dopravce schválených Objednatelem, který bude využíván k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících dle této smlouvy, přičemž Objednatel prohlašuje, že je připraven náklady takto předvídaných a schválených významných investic a náklady na jejich zařazení a provozování v závazku veřejné služby uhradit způsobem a za podmínek stanovených touto smlouvou a závaznými právními předpisy.

13. Smluvní strany berou na vědomí, že smlouva obsahuje vyhrazené změny výše kompenzace ve smyslu § 8 odst. 1 Vyhlášky č. 296/2010 Sb., tzn. že v případě změn skutečné výše nákladů či výnosů od výchozích nákladů nebo výchozích výnosů může dojít ke zvýšení či snížení kompenzace, pouze pokud jsou v této smlouvě sjednány podmínky a způsob úpravy výše kompenzace (změny nákladů nebo výnosů, které se zohledňují při výpočtu kompenzace), přičemž tyto okolnosti nemohly smluvní strany v okamžiku uzavření této smlouvy s ohledem na známé skutečnosti předvídat.

14. Smluvní strany berou na vědomí, že tato smlouva je smlouvou soukromoprávní, která zakládá jejím podpisem práva a povinnosti smluvním stranám, a to bez dalšího a bez ohledu na vnitřní poměry a závazné postupy uvnitř smluvních stran, kdy v případě nesplnění povinností poškozená smluvní strana je oprávněna domáhat svých práv u příslušného orgánu veřejné moci.

15. Při plnění závazku z této smlouvy se smluvní strany zavazují vyvinout společné úsilí k naplnění zásad sociálně odpovědného zadávání, environmentálně odpovědného zadávání a inovací,

budou-li pro tento typ závazku veřejné služby vhodné. Dopravce se zejména zavazuje k zajištění adekvátních mzdových podmínek způsobem, který bude reflektovat zvyšování 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 závazných podle této smlouvy a sjednaných výjimek.

16. Dopravce se zavazuje vyvinout maximální úsilí k získání dotací z veřejných prostředků (vč. prostředků z fondů Evropské unie) na nutné investice či dodatečné náklady na obnovu vozidel určených k plnění závazku dle této smlouvy. Dopravce je povinen bez zbytečného odkladu informovat Objednatele o získání dotace z jakéhokoliv dotačního programu či od jakékoliv instituce, kterou Dopravce využije 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 a závaznými právními předpisy. V souladu s připravovanou novelou příslušné legislativy o účetnictví bude v případě získané dotace upraven/sestaven VFM tak, že přijatá dotace se bude postupně v časově rozlišném rozložení započítávat do výnosů a do odpisů se zahrne celková cena aktiv (tj. včetně dotace a kapitalizovaných úroků).

17. 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 za dodržování standardů kvality).

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 i-tý 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. 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 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 obsahuje náklady na zastávkovou péči zajišťovanou dopravcem, neobsahuje náklady a na vjezdy do autobusových nádraží/terminálů ve Středočeském kraji nebo zastávkové služby zajišťované pro Dopravce na základě „Smlouvy o využívání zastávkových zařízení“ nebo „Smlouva o zajištění dopravně-informačních činností a zastávkové služby DPP“ (NZA) 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 i-tý 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. 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 obsahuje náklady na zastávkovou péči zajišťovanou dopravcem, neobsahuje náklady a na vjezdy do autobusových nádraží/terminálů ve Středočeském kraji nebo zastávkové služby zajišťované pro Dopravce na základě „Smlouvy o využívání zastávkových zařízení“ nebo „Smlouva o zajištění dopravně-informačních činností a zastávkové služby DPP“ (NZA) 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 Objednatele 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 se dodatečné náklady projeví v ONS. Dopravce může nahradit funkcionalitu aplikací adekvátními výstupy z Dispečerského systému Dopravce. Zadávání dat Dopravce do Dispečerského systému může probíhat manuálně nebo automaticky prostřednictvím datových zpráv z Dispečerského systému Dopravce.

„Dispečerský systém Dopravce“

je samostatný systém řízení provozu provozovaný Dopravcem s koordinační funkcí s Dispečerským systémem.

„Doba plnění“

znamená dobu počínající okamžikem Zahájení provozu, tj. 1. 12. 2024, 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. Doba plnění tak končí 30. 11. 2034, nebude-li Smlouva prodloužena postupem podle této Smlouvy.

„Dopravní úřad“

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

„EČV“

znamená čistá a energeticky účinná silniční vozidla splňující zejména požadavky na ekologicky čistá vozidla ve smyslu EČV předpisů.

„EČV předpisy“

je zákon č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících a 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.

„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 jasně identifikované náklady a výnosy 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.

„GDPR“

znamená General Data Protection Regulation – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2016/679 ze dne 27. 4. 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice č. 95/46/ES (Obecné nařízení o ochraně osobních údajů).

„Jízdní řády“ „Referenční jízdní řád“

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

a) „Závazný jízdní řád“

je jízdní řád zpracovaný pro aktuální plnění této Smlouvy na základě zadání Objednatele 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.

b) „Vozový jízdní řád“ („VJŘ“)

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

Obsahuje zejména:

- Typ vozidla a platnost VJŘ;
- souhrn spojů veřejných (linkových) a neveřejných (technických přejezdů), které jsou časově seřazeny tak, jak jsou v daný provozní den daným vozidlem vykonávány;
- seznam důležitých zastávek (kontrolních bodů), které charakterizují trasu daného spoje včetně časů odjezdů (příp. příjezdů) do/z těchto zastávek. Součástí jsou také informace o garantovaných přestupech a garantovaných návaznostech po trase;
- vyznačení bezpečnostních přestávek a přestávek v souladu s aktuálně platnými a účinnými závaznými právními předpisy (k okamžiku uzavření této Smlouvy zejména nařízení vlády č. 589/2006 Sb.);
- 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 Veřejné služby, vypočteného a vypláceného Dopravci za podmínek stanovených dále touto Smlouvou. Smlouva je uzavřena v tzv. netto režimu. Dopravce bere na vědomí, že Kompenzaci ve stanoveném rozsahu poskytuje Objednatel ze svého rozpočtu, resp. na základě plnění SčK podle mezikrajské smlouvy mezi HMP a SčK. 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 Finančního vyhodnocení a Finančního vyrovnání bude porovnána dosažená Kompenzace se skutečnými náklady a plánovanými tržbami a vypočtena skutečná výše čistého příjmu Dopravce, která bude kontrolována podle příslušného VFM a VMPA, není-li Dopravce překompenzován.

„Linkový km“

je dopravní výkon dle Závazného 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“

je souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a konečnou zastávkou a ostatními zastávkami, kdy všechny zastávky jsou na území HMP, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a podle schváleného jízdního řádu. Slouží k zajištění dopravní obslužnosti HMP.

„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 HMP a některé na území HMP nebo všechny mimo území HMP, na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby podle platné licence a podle schváleného jízdního řádu. Slouží k zajištění dopravní obslužnosti HMP a příměstských oblastí nebo jen příměstských oblastí s vazbou na jiné linky PID.

„Operativní záloha“

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

„Osobní údaje“

jsou osobní údaje stěžovatelů, kterými jsou celé jméno stěžovatele a další identifikační a kontaktní údaje, které má Objednatel k dispozici (adresa, případně e-mail, ID datové schránky nebo údaje v rámci identity občana podle toho, které údaje má Objednatel k dispozici).

„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 této 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 účelně a hospodárně vynaložené. Objednatel je oprávněn požadovat doložení účelnosti a hospodárnosti nákladů také průzkumem trhu provedeným Dopravcem. Za ONS je považován jsou považovány mimo jiné rozdíl mezi uhrazenými náklady Dopravce za přepravní kontrolu IDSK (bude-li sjednána) a obdrženými přirážkami od cestujících ze systému jednotné přepravní kontroly na základě smlouvy uzavřené podle čl. XI odst. 5 této Smlouvy, přináležející ke svazku Linek dle této Smlouvy, a náklady na tisk jízdenek uhrazené pověřenému dopravci na základě smlouvy uzavřené dle čl. XI odst. 4 této Smlouvy. Tyto náklady musí být Dopravcem doloženy před termínem Finančního vyhodnocení, popřípadě Finančního vyrovnání. Jako ONS budou uznatelné i případné změny Standardů kvality nařízené Objednatelem a jejich ekonomické dopady; to neplatí v rozsahu, ve kterém bude Dopravci v takovém případě poskytnuta výjimka z nově upravených Standardů kvality anebo nezbytné náklady na změnu odbavovacího a informačního systému (dále jen „**OIS**“) nařízenou Objednatelem. Dojde-li k datu Zahájení provozu nebo v průběhu Doby 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 v rámci Kompenzace. Jako ONS budou uhrazeny také náklady v případě Mimořádných situací dle čl. VI odst. 4 a 8 této Smlouvy způsobených nepředvídatelnými situacemi na základě použití inovativních a doposud dostatečně neodzkoušených technologií v případě zavedení EČV – 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 z projednání ONS a/nebo doklady ONS se stávají nedílnou součástí Finančního vyhodnocení Kompenzace. V případě Dopravce jako 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 SčK 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 integrovanými dopravními systémy upraveny ve vazbě na Smluvní přepravní a tarifní podmínky integrovaných dopravních systémů, se kterými k překryvu dochází. V případě, že by došlo v době před Zahájením provozu nebo v průběhu trvání této Smlouvy ke změně názvu systému, bude tento nový název smluvními stranami akceptován se všemi svými dopady zejména, nikoli však výlučně, pokud jde o dopady na názvy a texty dokumentů, změnu loga, změnu korporátního designu atd.

„Referenční objem dopravních výkonů“

vyplývá z Referenčního jízdního řádu a znamená stanovení rozsahu ročního předpokládaného provozu příslušné Linky v Linkových km, rozhodný pro sestavení VFM a VMPA k němuž budou počítány postupem dle této Smlouvy všechny odchylky dopravních výkonů 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.

„***Subjekt údajů“***

je stěžovatel, jehož osobní údaje jsou součástí stížnosti podávané v souvislosti s plněním této Smlouvy.

„Systémové smlouvy“

je souhrnné označení pro smlouvy nezbytné pro fungování systému PID.

„Smlouva o jednotné přepravní kontrole v systému PID – IDSK“

je Systémová smlouva jednotlivých dopravců PID s IDSK o pověření a vzájemných vztazích při provádění jednotné přepravní kontroly v PID, primárně na území vnějších pásem PID s přesahem do tarifních pásem B a 0. Tato smlouva je přílohou č. 16 této Smlouvy. Smlouva o jednotné přepravní kontrole v systému PID je pověřovací Systémovou smlouvou. Úhrada nákladů za přepravní kontrolu dle takovéto smlouvy bude probíhat dle postupu uvedeného v Tarifní smlouvě (písm. d) definice Systémové smlouvy). Tuto smlouvu uzavře Dopravce na základě výzvy Objednatelem. Náklady na přepravní kontrolu IDSK budou hrazeny v rámci ONS jako saldo nákladů a obdržených podílů na přirážkách.

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

je Systémová smlouva uzavřená mezi ROPID, IDSK, Operátorem ICT a.s., a Dopravcem nebo jiným subjektem v roli zúčtovacího centra, zřízeným v době před Zahájením provozu nebo Době plnění dle této Smlouvy, v níž jsou řešeny vzájemné vztahy v oblasti odbavování cestujících v PID a je nutná k řádné funkci multikanálového odbavovacího systému (MOS). 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.

„Smlouva o službách“, „Služby organizátora“

je Systémová smlouva uzavřená mezi Dopravcem a ROPID a/nebo smlouva uzavřená mezi Dopravcem a IDSK, v níž jsou řešeny vzájemné vztahy mezi Dopravcem a Organizátorem/Organizátory v rámci systému PID, dále služby zajišťované Dopravci 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 21c) přílohy č. 4 této Smlouvy. V případě sloučení Organizátorů bude Smlouva o službách upravena tak, aby obsahovala potřebné údaje pro SčK a HMP a Organizátory ze Smlouvy o službách uzavřené mezi Dopravcem a ROPID a Smlouvy o službách uzavřené mezi Dopravcem a IDSK. Tato smlouva je smlouvou zajišťující systémové vztahy v PID.

„Tarifní smlouva“

je Systémová 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 přirážek 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 přirážek k jízdnému bude započten jako ONS.

„Smlouvy o využívání zastávkových zařízení“

jsou Systémové smlouvy o nájmu zařízení pro zveřejnění jízdního řádu vč. příslušné přílohy. Náklady na využívání zastávkových zařízení budou uvedeny přímo ve smlouvě podle vlastníka, s nímž bude smlouva uzavírána. Náklady na využívání zastávkových zařízení od třetího subjektu nevstupují do VCDV a VCDDV, ale jsou připočteny ve skutečné výši při výpočtu Kompenzace. Uzavření Smlouvy o využívání zastávkových zařízení je vyhrazenou změnou této Smlouvy. Tyto smlouvy budou uzavřeny, pouze v případě, že potřeba jejich uzavření vyplyne z úprav provozního konceptu nebo změny kompetencí ve správě zastávkových zařízení.

„Smlouva o zajištění dopravně-informačních činností a zastávkové služby DPP“

je Systémová smlouva, v níž jsou řešeny vzájemné vztahy mezi Dopravcem a jinými subjekty v rámci systému PID v oblasti činností vykonávaných zastávkovou službou DPP, zastávkovými službami ROPID nebo jiného subjektu (např. IDSK). Smlouvy primárně řeší jejich působnost a rozsah činností přípravy, koordinace a zabezpečování dopravně provozních změn vyvolaných trvalými i dočasnými dopravními opatřeními v provozu linek PID v zastávkách PID. Předmětné označníky zastávek jsou podle jejich vlastnictví nebo majetkové správy uvedeny v přílohách těchto smluv, které musí být jejich nedílnými součástmi. Náklady na činnosti zastávkové služby Dopravce vstupují do CDDV a CDV pro výkony dle této smlouvy. Pokud by pro Dopravce zajišťoval tyto činnosti jiný subjekt i pro třeba jen pro část výkonů, bude upraven VFM a dofinancování těchto služeb provedených jiným subjektem (např. IDSK) bude Dopravci uhrazeno ve skutečně vynaložené výši jako NZA. Součástí takovéto Systémové smlouvy mohou být i další služby poskytované třetím subjektem (např. IDSK). Pokud se tyto smlouvy dotýkají třetích stran, musí být projednány s Objednatelem a musí jím být odsouhlaseny. Pokud na základě této uzavřené smlouvy vzniknou další dodatečné náklady za další služby na straně Dopravce budou uhrazeny jako ONS. Uzavření Smlouvy o zajištění dopravně-informačních činností a zastávkové služby DPP je vyhrazenou změnou této Smlouvy. Tyto smlouvy budou uzavřeny, pouze v případě, že potřeba jejich uzavření vyplyne z úprav provozního konceptu nebo změny kompetencí ve správě 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 objednatelem a příslušným dopravcem. Tarif PID je uplatňován na všech Městských linkách 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 či upravující parametry provozu Linky či Linek. 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 (dále jen „**Standardy kvality**“).

Konkrétní Typ vozidla na Lince je definován Objednatelem. Objednatel je oprávněn stanovit časově omezené výjimky zejména, nikoli však výlučně, na použití Typu vozidla či jeho vybavení a uspořádání a plnění dalších podmínek dle Standardů kvality se zohledněním skutečných nákladů, sjednané výjimky ke dni uzavření této Smlouvy jsou uvedeny v příloze č. 10b této Smlouvy.

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), a v případě vyhrazené změny zvedení EČV budou shodně použita i pro EČV.

„Veřejné služby“ (dále také jen „VS“)

znamená výkon veřejných služeb v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě za účelem zajištění dopravní obslužnosti HMP a SčK v souladu s § 2 ZVS, a to v rozsahu a za podmínek stanovených pro území HMP a SčK touto Smlouvou o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní autobusové dopravě v systému PID (oblast P51 – **vybrané linky PID na území HMP a Sčk)** pro období let 2024 až 2034.

„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 výchozí zvýšení nebo snížení ceny za jeden dodatečný Linkový km 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 uvedený Objednatelem v Referenčním jízdním řádu, a to dále v členění podle Typu vozidla a podle území Objednatele. Výchozí cena dodatečného výkonu pro Linky oblasti, které jsou předmětem této Smlouvy, se specifikuje samostatně pro jednotlivé Typy vozidel (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb a Kb+) pro každý konkrétní rok trvání této Smlouvy z Výchozího finančního modelu indexací nákladových položek postupem dle přílohy č. 6 této Smlouvy a je uvedena v příloze č. 4. Výchozí cena dodatečného dopravního výkonu obsahuje ekonomicky oprávněné náklady Dopravce na zajištění výkonů svazku včetně přiměřených provozních záloh a přiměřený zisk. VCDDV neobsahuje Služby organizátorů (C_{org}), náklady na zastávkovou péči a na vjezdy do autobusových nádraží/terminálů (NZA) 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 výchozí cenu za jeden Linkový km 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. Výchozí cena dopravního výkonu se specifikuje samostatně pro jednotlivé Typy vozidel (Mn, Md, Md+, Sd, Sd+, Kb a Kb+). VCDV 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-Klasické pohony“ (dále jen „VFM-KP“)

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 a Typů vozidel. VFM-KP 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-KP 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-KP ode dne aktivace této vyhrazené změny nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle Výchozího finančního modelu – EČV. Na základě VFM-KP ve spojení s VMPA-KP 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) s předpokládaným začátkem aktivace vyhrazené změny zajišťování plnění této Smlouvy EČV ve druhém pololetí 2025, ve struktuře podle přílohy č. 2 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb. (určený pro veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě), modifikované Objednatelem z důvodu přesnější precizace nákladových položek pro účely indexace nákladů a Typů vozidel. 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-KP 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 VMPA-EČV Objednatel před uzavřením dodatku Smlouvy ohledně aktivace Smlouvy zkontroluje, že navrhovaná Kompenzace není nadměrná.

„Výchozí model provozních aktiv–Klasické pohony“ (dále jen „VMPA-KP“)

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-KP a prokazování hodnoty provozních aktiv je uveden v § 6 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. VMPA-KP 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 sestaví 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 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 této vyhrazené změny nahrazeny náklady plnění Smlouvy dle VFM-EČV, popřípadě jen podílově. VMPA-EČV je pro účely této Smlouvy sestaven v cenách roku 2024 ze známých údajů a odborných odhadů. 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 dodržením 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 poskytování Veřejných služeb. Pro účely této 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 silniční dopravě“

znamená zákon č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, 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 Objednatelem 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 zadání 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 Objednatelem 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, tedy po dobu 120 měsíců v souladu se ZVS a čl. 3 odst. 1 nařízení o veřejných službách, zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnou linkovou dopravou na příslušném území HMP a SčK s ohledem na provozní koncept uvedený v příloze č. 1 Smlouvy (dále jen „**Provozní koncept**“). Závazkovým vztahem uvedeným v odstavci 1 tohoto článku se rozumí:
   - závazek Dopravce poskytovat Veřejné služby spočívající v zajištění dopravní obslužnosti příslušného území HMP a SčK 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.

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 Veřejnou službu v rozsahu stanoveném Objednatelem, který vychází z Provozního konceptu a Referenčního jízdního řádu uvedeného v příloze č. 1 této Smlouvy a který je pro příslušné dílčí období jeho platnosti konkretizován Závazným jízdním řádem stanoveným Objednatelem v souladu s tímto článkem Smlouvy a uvedeným pro příslušné období platnosti v aktualizované příloze č. 3 této Smlouvy.
2. Objednatel stanoví Závazný rozsah dopravních výkonů formou zadání 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 vyhlašovaných 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 Referenčního objemu 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, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. 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 Provozním konceptu 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 objížďky 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 objížďky, které byly písemně oznámeny Objednatelem Dopravci nebo které byly na základě oznámení Dopravce Objednatelem písemně odsouhlaseny, včetně délky objízdné trasy a počtu spojů (dále jen „**Výluka**“). Výluky realizované na území HMP na základě rozhodnutí příslušných Dopravních úřadů nemusí být písemně odsouhlaseny dle předchozí věty, musí však proběhnout alespoň ústní projednání s Objednatelem.
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. Vozové jízdní řády dále musí respektovat technické možnosti reálného dojezdu EČV (budou-li zavedena) i technické a technologické parametry pro zajištění pohonných hmot, energií nebo jiných médií.

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 změnu Závazného jízdního řádu pro následující období Dopravci vždy v dostatečném předstihu, nejpozději však 30 dnů před požadovanou účinností změny jízdního řádu, a to postupem podle odstavce 13 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 závaznými právními předpisy. Změna Závazného jízdního řádu je vyhrazenou změnou Smlouvy.
9. Dopravce je oprávněn odmítnout realizaci změny Závazného jízdního řádu požadované Objednatelem v případě, že návrh Závazného jízdního řádu byl Objednatelem uplatněn v rozporu s odstavcem 5 nebo 6 tohoto článku Smlouvy. 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 vozidla, 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. V případě zařazení staršího vozidla se odpisy odvíjejí od zůstatkové účetní ceny z majetku Dopravce nebo od ceny pořízení takového vozidla. Dopravce je oprávněn k takto vypravovanému vozidlu započítat též nezbytné náklady na jeho údržbu a opravy, případně zvýšené náklady spojené s dalším provozním personálem, a to včetně provozních režijních nákladů. Vznikne-li zavedením dalšího vozidla potřeba dalšího řidiče, má Dopravce nárok na úhradu těchto dodatečných nákladů, které se rovnají: průměrná mzda dodatečného řidiče/řidičů (dle přílohy č. 4 list „mzdové náklady“ v aktualizované ceně roku zavedení) mínus mzdové náklady vyplývající z úhrady CDDV (ujeté nové km krát součet položek mzdových nákladů (řádky 6 a 7 v příloze č. 4 v aktualizované ceně roku zavedení podle Typu vozidla)). Náklady na vozidlo (odpisy nebo leasing nebo jinou formu pronájmu) a náklady na jeho údržbu a opravy se započtou jen podílem jeho využití na zajištění Veřejných služeb dle této Smlouvy. Uvedené náklady související s dodatečně vypraveným vozidlem je Dopravce Objednateli povinen prokazatelně doložit. Objednatel je oprávněn ke kontrole účetních podkladů, kterými Dopravce dokladuje výši nákladů na dodatečně vypravené vozidlo a náklady s tím spojené. Objednatel je též oprávněn vyžádat si kopie uvedených dokladů nebo je kontrolovat prezenčně u Dopravce a současně si pořídit jejich kopie. O výši nákladů dodatečně vypraveného vozidla (autobusu) nezbytného k zajištění plnění závazku Veřejné služby v souladu s novým Závazným jízdním řádem stanoveným Objednatelem sepíšou 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 Objednatelem v souladu s tímto článkem.

Pokud by se jednalo o vozidlo hrazené jiným objednatelem/objednateli, musí Dopravce doložit snížení nákladů pro tohoto/tyto objednatele v poměru využití vozidla na zajištění veřejných služeb sdíleným s dalším objednatelem/objednateli. V případě, že Dopravce využije vozidlo, jehož náklady uvedené v tomto odstavci jsou již hrazeny Objednatelem, a to i na základě jiné smlouvy s Dopravcem, nemá Dopravce na jejich další úhradu nárok. Ujeté Linkové km zajišťované dodatečně vypraveným vozidlem budou hrazeny Dodatečnou cenou dopravního výkonu, k nim se připočte příslušný podíl výše uvedených nákladů (připadajících k účtovanému období). V případě zajištění výlukových/objížďkových 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 objízdnou 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 vozidla 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 vozidla 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 jízdného a kontrola jízdních dokladů. Vozidlo bude autorizováno postupem dle čl. XVIII s přihlédnutím k uděleným výjimkám, byly-li Objednatelem uděleny. Dopravní výkony zajišťované dodatečným vozidlem jiného Typu vozidla se nezapočítávají do výkonů dle Referenčních jízdních řádů. V případě překroční/nedosažení referenčních výkonů dodatečného vozidla jiného typu (dopravní výkony dle linkových jízdních řádů dodatečného vozidla jiného typu dle přílohy č. 4b této Smlouvy), než na který byla sestavena kalkulace nákladů, budou tyto výkony hrazeny variabilní složkou kalkulace nákladů zvýšenou o cenu Organizátora (C_{ORG}). Mýto a náklady na vjezdy na autobusová nádraží (terminálů) a zastávkovou péči (NZA) budou hrazeny dle skutečně vynaložených nákladů. Dopravce je povinen Objednateli kalkulované náklady doložit. O takovéto změně objednávky včetně doložené kalkulace bude sestaven dodatek Smlouvy. Pokud by provoz dodatečného vozidla jiného typu přetrvával a došlo k indexaci nákladových položek, bude i v tomto případě postupováno dle přílohy č. 6 této Smlouvy dle odpovídajících položek. Objednatel má právo takovou výluku nebo dopravní opatření zajistit jiným způsobem a výkony objednat např. u dopravce zajišťujícího jiný svazek v blízkosti výluky, pokud by takový postup byl ekonomicky výhodnější a šetřil veřejné prostředky.

12. Objednatel vytváří pro všechny Linky svazku zadání pro Závazné jízdní řády. Zpracování oběhu vozidel včetně Vozových jízdních řádů zajišťuje Dopravce v souladu s přílohou 14 TPSA.

13. Zadání pro Závazný jízdní řád bude Dopravci oznámeno zasláním dokumentu TZD nebo jiným způsobem, na kterém se smluvní strany dohodnou. Zadání pro Závazný jízdní řád bude doručeno Dopravci prostředky elektronické komunikace nebo jiným dohodnutým způsobem.

Na základě oznámeného zadání pro Závazný jízdní řád, bude smluvními stranami uzavřen dodatek, který stanoví Závazný rozsah dopravních výkonů a případně úpravu Kompenzace pro příslušné období. Smluvní strany se dohodly, že pokud změna Závazného jízdního řádu nebude významná (pouze změna polohy spojů) ani nedojde k významné změně Kompenzace, nemusí být dodatek Smlouvy 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 a Finančního vyrovnání 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. V případě, že Dopravce zjistí důvod k operativnímu posílení, tento předá neprodleně Objednateli, v případě že Objednatel takovému požadavku Dopravce nevyhoví, nelze Dopravce sankciovat za snížení komfortu cestujících, nedodržení jízdních řádů či jiného porušení této Smlouvy vzniklého z kapacitních důvodů. 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 přístavné 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 3 pracovní 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. 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 doby plnění Smlouvy.

    ii) následující plnění Veřejných služeb dle této Smlouvy počínaje 5. (pátým) měsícem od Zahájení provozu (i v případě, že zahájení plnění padne do předchozího roku, tedy v návaznosti na předchozí příklad v (i) duben až prosinec 2025) je povolen maximální podíl poddodávek v průměrné výši za tyto měsíce 30 (třicet) % výkonů vztažených k Závaznému jízdnímu řádu; průměr poddodávek se propočítá za zbývající měsíce kalendářního roku navazující na uvedené 4 měsíce i) od Zahájení provozu; pro ucelené roky se průměrný maximální podíl poddodávek stanovuje ve výši 30 (třicet) % výkonů vztažených k Závaznému jízdnímu řádu.

    iii) Dopravce je povinen vykazovat Objednateli rozsah uskutečněných poddodávek čtvrtletně v požadované struktuře dle výkaznictví čl. X odst. 5 Smlouvy, ale výsledný podíl se přepočítá jako aritmetický průměr vztažený k výkonům dle Závazných jízdních řádů na období stanovená v i) resp. ii). Pokud nelze výkony ze Závazných jízdních řádů použít

pro celý rok např. dle 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 objízdné 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 Standardů kvality 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, s výjimkami povolenými touto Smlouvou nebo Tarifní smlouvou.

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. Prvním dnem Doby plnění závazku Veřejné služby je Zahájení provozu.

2. Doba plnění může být prodloužena dodatkem této Smlouvy až o 60 měsíců. V případě aktivace vyhrazené změny Smlouvy v souvislosti s nasazením EČV za splnění podmínek ZVS a nařízení o veřejných službách pro významnou investici nad rámec Plánu obnovy vozidel.

3. 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.

4. 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 nebo příslušném území SčK, údajem o skutečně provedených výkonech.
2. Za uskutečněný dopravní výkon se nepovažuje dopravní výkon, jestliže došlo k nedodržení Závazného rozsahu dopravního výkonu (výpadek spoje) z důvodu na straně Dopravce, není-li touto Smlouvou stanoveno jinak.
3. Dopravce je povinen neprodleně oznámit Objednateli neuskutečnění spoje nebo jeho části včetně uvedení důvodu výpadku spoje nebo jeho části. Způsob hlášení těchto stavů je upraven v čl. XIII odst. 6. Objednatel i Dopravce vedou evidenci neuskutečněného 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 postupem uvedeným v čl. VI této Smlouvy.
5. V případě dodatečných operativních výkonů v rámci Výluk, objednávky operativních dopravních výkonů či Mimořádných překážek je Dopravce povinen nejpozději do dvou pracovních dnů po ukončení operativního dopravního výkonu nahlásit Objednateli e-mailem na kontaktní adresy příjemců dokumentů ekonomické povahy „Ekonomika“ ujeté km (rozdělené podle Typů vozidel, popřípadě i území HMP a území SčK, týká-li se objednaný operativní výkon ivýkonů na území SčK) 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. Na žádost Dopravce je Objednatel uvedený termín oprávněn přiměřeně prodloužit, popřípadě povolit zahrnout do měsíčního hlášení ujetých výkonů, zejména s ohledem na rozsah a dobu trvání operativních dopravních výkonů.
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 připomínám 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 (dále jen „**Mimořádná překážka**“), nepovažuje se takové nesplnění povinnosti za porušení této Smlouvy. Za Mimořádné překážky se považují zejména přírodní katastrofy, havárie, mimořádné klimatické podmínky, epidemie, přerušení či závažné nepravidelnosti v dodávkách pohonných hmot a energií, závažné déletrvající narušení dodavatelských řetězců zejména ohledně dodávek vozidel samotných, nezbytných dílů vozidel či provozních médií, 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 Mimořádnou překážku 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 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.), a dále (ii) překážky, které vznikly až v době, kdy byl Dopravce v prodlení s plněním této 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 Mimořádným překážkám podle odstavce 1 tohoto článku jsou v rámci této Smlouvy postaveny poruchy, provozní závady, odstávky mimo plánovaných prohlídek a revizí, nedostatek pohonných hmot, energií či médií 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 vodíkových autobusů a související infrastruktury, nepovažuje se takové nesplnění povinnosti Dopravce za porušení této Smlouvy.
5. Mimořádných překážek 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 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 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, energie či média podle typu příslušného podřádku řádku č. 1 dle typu pohonné hmoty energie či média 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 (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 i-tého Typu vozidla v Kč/km ve výši dle řádků 6 a 7 přílohy č. 4 Smlouvy.

CP – zisk (Kč/km) dle řádku 24 přílohy č. 4 Smlouvy.

8. V případě, že dojde k Mimořádným překážkám, které se týkají určitého Typu vozidla či určité pohonné hmoty či energie, je Dopravce podle svých provozních možností oprávněn namísto požadovaných vozidel nasadit náhradní vozidla, a to i Typy vozidel s jiným pohonným agregátem. V takovém případě Objednatel uhradí Dopravci za výkony zajištěné náhradními vozidly aktuální Cenu dopravního výkonu platnou pro nasazený i-tý Typ vozidla. Nebude-li mít Dopravce jiný vhodný Typ vozidla k dispozici jako náhradu, je oprávněn vhodná vozidla dočasně pronajmou či zajistit poddodávku. Náklady na pronájem vozidel a nezbytné náklady na provoz náhradních vozidel je Dopravce povinen sestavit do struktury dle přílohy 4b této Smlouvy a uvedené položky doložit. Mimořádné náklady na náhradní vozidlo nebo vozidla, popř. náklady na zajištění a provoz související nezbytné specifické technické infrastruktury budou hrazeny jako Ostatní náklady systému. Fixní náklady na vozidla, jichž se týkají Mimořádné překážky budou hrazeny na základě výpočtu Kompenzace dle čl. VII jako rozdíl referenčních výkonů snížený o CDDVi.
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. dopočtem 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 rozsah dopravních výkonů, které budou hrazeny CDVi; případně náklady na dodatečné dopravní výkony jsou-li objednány/odobjednány (tj. výkony, které jsou rozdílem aktuálně objednaných a referenčních výkonů a mohou nabývat kladné i záporné hodnoty (ΔKmu_i)), které budou hrazeny/odečteny CDDVi. V případě, že dojde k Mimořádným překážkám, Objednatel uhradí za výkony neodjeté z důvodu Mimořádných překážek dle čl. VI Smlouvy cenu dopravního výkonu mimořádných překážek (CDVMP), tj. nezbytné náklady Dopravce při Mimořádných překážkách cenou stanovenou následujícím postupem, přičemž některé položky ve výpočtu $CDVM_i$ mohou nabývat hodnotu 0 (nula) Kč, nenastanou-li v průběhu období, pro které se CDVMi 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:

   $$\mathbf{KOM = \sum (CDV_i \times (Kmr_i - Kmmi)) + \sum (CDDV_i \times \Delta Kmu_i) + \sum (CDDV_i \times Kmo_i) + \sum (CDVM_i \times Kmm_i) + FCDV_i + \sum (CDVDVJT_i \times (KmrDVJT_i - KmmDVJT_i)) + \sum (CDDVDVJT_i \times \Delta KmuDVJT_i) + \sum (CDDVDVJT_i \times KmoDVJT_i) + \sum (CDVMDVJT_i \times KmmDVJT_i) + MÝTO_{JŘ} + NZA + ONS - TRŽBY + \sum \Delta PHM}$$

   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$_i$ = *VCDV$_i$* + *C$_{ORG}$* [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 Referenčního 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$_{ORG}$* [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 Referenčního 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 Referenční 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 (Výluky) [Linkový km].

CDVM$_i$ představuje cenu dopravního výkonu při Mimořádných překážkách pro příslušné období určenou z Výchozí ceny dopravního výkonu pro i-tý Typ vozidla (autobusu) v i-tém roce vypočtenou postupem dle čl. VI odst. 7. CDVMi se stanoví pouze v případě, že nastanou Mimořádné překážky dle čl. VI této Smlouvy a její výše bude součástí Finanční vyhodnocení / Finanční vyrovnání. Jsou-li výkony dle čl. VI rovny nule (0), tak se CDVM$_i$ pro výpočet Kompenzace nestanovuje. V CDVM$_i$ je zaplacena 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].

CDVDVJTi představuje cenu dopravního výkonu jiného Typu vozidla, 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 vozidla. 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 zaplacena 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 jiného Typu vozidla 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 jiného Typu vozidla, 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 ΔKmuDVJTi 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 (Výluky) [Linkový km].

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

NZA představuje náklady na vjezdy na autobusová nádraží (terminálů) a zastávkovou péči dle skutečně **vynaložených** nákladů. Na území HMP se náklady na zastávky odvíjejí od počtu zastávkových sloupků. 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 2024). Do NZA budou započteny dle skutečnosti také změny za zrušené (-) i nové zastávky (+) popřípadě vynaložené náklady dle Smlouvy o zajištění dopravně-informačních činností a zastávkové služby DPP je vyhrazenou změnou této Smlouvy nebo Smlouvy o využívání zastávkových zařízení s třetím subjektem. 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 Dopravce obdrží z dělby tržeb na základě podílu stanoveného Objednatelem v Tarifní smlouvě pro příslušné období; přitom platí, že tržby vybrané ve vozidlech jsou nedílnou součástí dělby tržeb, avšak Dopravci zůstávají jako záloha na podíl tržeb, pokud nepřekročí jeho podíl vypočtený na základě postupů stanovených v Tarifní smlouvě. V takovém případě jsou vyšší tržby Dopravci dobropisovány. Pravidla a postupy dělby tržeb jsou stanoveny v Tarifní smlouvě. Do tržeb se započítávají také všechny dotace k ceně, jsou-li na Lince poskytovány podle platného a pro dané období aktuálního závazného výměru Ministerstva financí ČR nebo stanovené usnesením příslušného orgánu Objednatele a také tržby z Místních MHD ve městech, kde je uplatňován souběžně tarif Městské linky 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 charakteru uzavření 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 Dopravce. Objednatel provede kontrolu výše vypočtené Kompenzace, a to na základě předloženého skutečného Výkazu nákladů a výnosů a výkazu provozních aktiv dle přílohy č. 4 a 6 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb. Objednatel propočítá skutečnou výši dosaženého čistého příjmu. Smluvní strany se zavazují, že budou plně

respektovat zejména § 7 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. Komplexní shrnutí výpočtu skutečné Kompenzace a dosaženého výsledku hospodaření bude po ukončení roku souhrnně sestaveno v rámci Finančního vyhodnocení ve struktuře přílohy č. 4c této Smlouvy. 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. Smluvní strany se zavazují ke společnému jednání ohledně obdržených námitek. Společné projednání námitek mezi Objednatelem a Dopravcem musí být zahájeno nejpozději 3. pracovní den po jejich obdržení. Z výsledku projednání námitek bude pořízen smluvními stranami odsouhlasený písemný zápis a v souladu s tímto zápisem budou provedeny dohodnuté úpravy a doplnění. Dopravce s ohledem na závazky dle zápisu dle předchozí věty tohoto ujednání předloží Objednateli opravené Finanční vyhodnocení.

2. Dopravce před uzavřením této Smlouvy předložil Objednateli Výchozí finanční model, z něhož vyplývá Výchozí cena dopravního výkonu (příloha č. 4 této Smlouvy – VCDV) na 1 Linkový km a Referenční rozsah dopravních výkonů podle Referenčního jízdního řádu uvedený v příloze č. 1 této Smlouvy. Výchozí cena dopravního výkonu (VCDV) je zpracována ve struktuře Výkazů vycházejících 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. NEOBSAZENO.
4. 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 CDV 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 pro následující roky se CDDV určí postupem stanoveným v příloze č. 6 této Smlouvy kumulovanou indexací.

5. NEOBSAZENO
6. 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.
7. 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 sytém check-in/check-out či jeho obdoby (např. tap-in/tap-out) anebo realizace jiné změny, která bude mít za následek podstatnou 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/sníženým 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.

8. Veškeré platby mezi smluvními stranami dle této Smlouvy budou probíhat v korunách českých. Dojde-li v České republice k zavedení jednotné evropské měny euro (EUR) jakožto úřední měny České republiky, bude proveden přepočet výše Kompenzace podle úředně stanoveného přepočítacího koeficientu. Veškeré platby podle této Smlouvy budou ode dne zavedení EUR jakožto úřední měny České republiky přepočteny a hrazeny pouze v EUR.

9. V případě, že by se 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 úpravy Kompenzace, aby odpovídala cenovému vývoji a dále nahradit příslušný index jiným indexem více odpovídajícím změnám těchto nákladů v čase. V případě, že by se náklady na příslušnou nákladovou položku výrazně odchylovaly v čase výrazně častěji, než v jakém období předpokládá indexace 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 , obdobně smluvní strany budou postupovat, pokud by ČSÚ přestal vydávat index, na který je touto Smlouvou odkazováno.

10. 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 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 jinému 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 po zavedení Operativních záloh 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 současně SčK 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 a SčK.
3. Požadavek na zavedení Operativní zálohy bude stanoven Objednatelem na dobu minimálně jednoho roku. Objednatel musí požadavek na Operativní zálohu (použitý Typ 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 dílem od Objednatele a dílem od SčK v poměru výkonů autobusových a železničních linek na území HMP a SčK (pro které je Operativní záloha zřízena) jako záloha na kompenzaci. Příjmy za Operativní zálohu budou mimo náklady 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 neměl započítat do předběžného výkazu nákladů. V případě, že bude Operativní záloha na pokyn Objednatele využita i v dalších letech, budou jednotlivé položky předběžného výkazu nákladů indexovány v souladu s přílohou č. 6 této Smlouvy a postup Finančního vyhodnocení a Finančního vyrovnání 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 a také SčK zastoupenému IDSK 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 Finančním vyhodnocení či Finančním vyrovnání 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 Objednatelem 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, zátahových a přejezdových km) zašle Dopravce nejpozději 5. den následujícího měsíce Objednateli a SčK zastoupenému IDSK ve formátu .xls, .xlsx případně v jiném vhodném formátu odsouhlaseným Objednatelem a IDSK s rozdělením nahrazovaných výkonů pro Objednatele a IDSK (SčK).
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 provozu této Smlouvy nebo Operativní záloha nemusí být zavedena vůbec.
13. Objednatel si vyhrazuje právo provést před zavedením Operativní zálohy nebo i v průběhu jejího využívání průzkum relevantního trhu za účelem zjištění aktuální výše ceny/nákladů souvisejících se zavedením a využitím Operativní zálohy. Získá-li Objednatel průzkumem trhu výhodnější nabídku oproti nákladům účtovaným Dopravcem, je Objednatel oprávněn využít pro zajištění Operativní zálohy tuto výhodnější nabídku, nedohodne-li se s Dopravcem na snížení ceny/nákladů za zajištění Operativní zálohy ve výši uvedené v aktuálně výhodnější nabídce. Nedohodne-li se Objednatel s Dopravcem jinak, nadále platí, že Operativní záloha musí být v souladu s odst. 3 tohoto článku stanovena Objednatelem na dobu minimálně jednoho roku.
14. K zavedení Operativní zálohy bude sestaven dodatek pro dopravce, který Operativní zálohu bude poskytovat, dle postupu uvedeného v tomto článku Smlouvy. Dopravce poskytující Operativní zálohu je povinen vést náklady a výnosy Operativní zálohy analyticky odděleně. Náklady na provoz Operativní zálohy dle odstavce 3 tohoto článku budou zahrnuty do zálohy na Kompenzaci a řádně vyúčtovány. Dopravce poskytující Operativní zálohu do nákladů na provoz Operativní zálohy nezahrne správní režie a náklady PHM na zajištění záložních výkonů a započte si pouze náklady na PHM na režijních km – tj. náklady na PHM za výjezdové, zátahové km na místo Operativní zálohy a na km nutné pro servisní úkony včetně doplňování PHM. Základní kompenzace na zajištění Operativní zálohy bude stanovena jako hodinová sazba, proto budou úhrady od dopravců, kteří Operativní zálohu využijí, započteny jako výnosy Operativní zálohy. Náklady na PHM za výkony spojené se zajištěním konkrétní zálohy budou dopravci poskytujícímu Operativní zálohu uhrazeny dle skutečnosti postupem stanoveným v tomto článku.
15. Dopravce využívající Operativní zálohu se zavazuje uzavřít dodatek této Smlouvy a Operativní zálohu dopravce poskytujícího Operativní zálohu akceptovat a uhradit náklady dle postupu uvedeného v tomto článku, resp. v příslušném dodatku v případě jejího využití určeného dispečinkem PID. Dodatek Smlouvy bude uzavřen s dopravcem využívajícím Operativní zálohu nebo s dopravci využívajícími Operativní zálohu v rámci jiného svazku nejméně 30 dnů před zahájením provozu Operativní zálohy 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 to režijní výkony dle předchozí věty bude akceptující dopravce hradit jen v ceně PHM za tyto ujeté km.
16. Standard vybavení vozidel Operativní zálohy musí odpovídat standardu vybavení vozidel pro Příměstské linky. Objednatel je pro Operativní zálohu oprávněn upravit požadavky na vybavení vozidel i nad rámec Standardů kvality nebo naopak povolit výjimku, pokud by tento postup byl provozně účelný. V případě, že taková úprava Standardů kvality pro Operativní zálohu bude Dopravci sdělena již při žádosti o kalkulaci nákladů, je dopravce povinen tyto požadavky v kalkulaci zohlednit. Pokud by je Objednatel stanovil až v průběhu provozu Operativní zálohy a v souvislosti s tím vznikly dopravci poskytujícímu Operativní zálohu vícenáklady, má tento dopravce právo je uplatnit jako ONS (nad rámec vyjmenovaných ONS v čl. I odst. 1 Smlouvy

– definice pojmu „Ostatní náklady systému“), je však povinen Objednateli tyto náklady doložit a s péčí řádného hospodáře se snažit o jejich minimalizaci, přičemž k úhradě těchto vícenákladů dojde až na základě jejich odsouhlasení Objednatelem.

17. V případě zavedení Operativní zálohy budou pravidla nasazení Operativní zálohy specifikována a Objednatel je oprávněn doplnit a upravit přílohu č. 14 Smlouvy tak, aby v ní byla obsažena souhrnně pravidla a postupy potřebné pro dispečerské řízení. Při zavedení operativní zálohy, ať již bude Dopravce závazek přijímat nebo poskytovat, bude uzavřen dodatek této Smlouvy.

Článek IX
Podmínky a postup obnovy vozového parku ekologicky čistými vozidly na základě přímého pokynu Objednatele – vyhrazená změna Smlouvy

1. Objednatel pro tuto Smlouvu stanovil pro plnění veřejných služeb v přepravě cestujících vyhrazenou změnu Smlouvy spočívající v aktivaci opce na pořízení a nasazení EČV na stanovený podíl dopravních výkonů při plnění Veřejné služby, resp. s tím spojenou úpravu Doby plnění a dalších ekonomických a technických aspektů Smlouvy. Parametry této vyhrazené změny Smlouvy, 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 Smlouvy.
2. Objednatel a Dopravce berou na vědomí a akceptují, že počínaje nejdříve od roku 2028 nebo v jiném termínu po dohodě smluvních stran v souvislosti se stavem příslušné infrastruktury a situací na trhu s EČV, budou vybrané dopravní výkony dle této Smlouvy místo dosavadních vozidel s konvenčním pohonem postupně nahrazovány výkony zajišťovanými EČV (indikativní rozsah je upraven v příloze č. 1 v popisu vyhrazených změn Provozního konceptu). Vyhrazená změna Smlouvy pro zavedení EČV bude projektem k rozšíření používání EČV, tj. vozidel splňujících požadavky plynoucí z EČV Předpisů; pro potřeby získání dotace, resp. bankovního úvěru, jsou v této Smlouvě upraveny podmínky plnění této Smlouvy za použití EČV, včetně typu a specifikace EČV.
3. Smluvní strany spolupracují na přípravě provozu EČV také se SčK. Dopravce je povinen poskytnout Objednateli veškerou spravedlivě požadovatelnou součinnost, tak aby Objednatel byl schopen sestavit dokumentaci pro projednání v orgánech HMP a SčK, potřebnou ke schválení vyhrazené změny této Smlouvy spojené s provozem EČV včetně odborného odhadu kompenzace na provoz EČV včetně provozu příslušné infrastruktury, odhadu nákladů pořízení EČV a potřebné infrastruktury včetně kapitalizovaných finančních nákladů a dalších souvisejících nákladů. Ke schválení aktivace vyhrazené změny této Smlouvy pro zavedení EČV musí být souhlas samosprávných orgánů HMP a SčK a až následně je Objednatel oprávněn pro tuto vyhrazenou změnu smlouvy udělit závazný pokyn Dopravci. Pokyn k aktivaci musí být vydán písemnou formou a bude následně zařazen jako příloha dodatku této Smlouvy na pořízení EČV (dále jen „**Aktivační dodatek**“). Aktivační dodatek musí odkazovat na dálkově přístupná usnesení obou příslušných orgánů jak HMP, tak i SčK nebo je přímo obsahovat v přílohách, a musí minimálně obsahovat:
   a. požadavky na EČV – počet a typ EČV;
   b. předpokládané dopravní výkony, které mají být zajištěny EČV;
   c. milníky předrealizačního období plánovaného zavedení EČV do provozu, s tím, že začátek plnění veřejných služeb EČV nesmí nastat dříve než za 30 měsíců od udělení pokynu, v případě možnosti využití již vybudované nabíjecí nebo plnicí infrastruktury, resp. ne dříve než za 60 měsíců v případě nutnosti vybudování nové nabíjecí nebo plnicí infrastruktury s úplným stavebním řízením, pokud se smluvní strany nedohodnou na

jiném termínu (dřívějším nebo pozdějším) zejména s ohledem na požadované technické parametry EČV a reálné možnosti dodavatelů vozidel a reálné možnosti přípravy a realizace nabíjecí nebo plnicí infrastruktury.

Uzavřením Aktivačního dodatku se Dopravce zaváže pořídit EČV a nezbytnou infrastrukturu a zařadit je do poskytování Veřejných služeb a Objednatel se zaváže hradit odpovídající kompenzaci. V Aktivačním dodatku nebudou obsaženy finální ekonomické podklady; smluvní strany akceptují, že v době jeho uzavření budou k dispozici pouze odborné odhady, u nichž nelze vyloučit dílčí nepřesnosti, zejména v odpisech nebo nákladech na pohonná média či energie.

4. Pokud Dopravce splní požadavky pro aktivaci vyhrazené změny dle tohoto článku (tj. zejména nikoli však výlučně získá-li příslušnou dotaci a zaváže se pořídit příslušná EČV způsobilá k nasazení do provozu), zavazují se smluvní strany tuto vyhrazenou změnu za podmínek tohoto článku realizovat postupem podle této Smlouvy. K dosažení tohoto cíle jsou smluvní strany povinny si průběžně poskytovat potřebnou součinnost.

5. Nejpozději 30 dnů před zařazením EČV do provozu bude uzavřen dodatek k této Smlouvě (dále jen „**Kompenzační dodatek**“), ve kterém budou specifikovány konkretizované ekonomické podmínky zařazení EČV do plnění Veřejných služeb. Dopravce sestaví VFM-EČV a VMPA-EČV ve struktuře přílohy č. 4a ve stálých 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. Objednatel musí kompenzaci schválit v orgánech HMP a SčK, a proto může být časová základna nákladů v příloze 4a nastavena odlišně od začátku plnění Veřejných služeb prostřednictvím EČV.

6. Aktivací vyhrazené změny plnění této Smlouvy spočívajícím v pořízení a nasazení EČV budou náklady plnění Smlouvy dle VFM-KP nahrazeny v příslušném podílu náklady plnění Smlouvy dle VFM-EČV, od data aktivace a zahájení plnění Veřejných služeb v rámci této vyhrazené změny. Dopravce předloží Objednateli upravený VFM-KP a VMPA-KP snížený o náklady zahrnuté do nově sestaveného VFM-EČV a VMPA-EČV ode dne aktivace a zahájení plnění Veřejných služeb dle této vyhrazené změny. Správní režie musí být podílově převedeny z VFM-KP a nelze je navyšovat. 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 a v souladu s odstavcem 5 tohoto článku. Případné upřesnění nákladů, které nebylo možno v době přípravy vyhrazené změny použití EČV k plnění Veřejných služeb 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 Aktivačního dodatku této Smlouvy, je Dopravce povinen Objednateli řádně doložit a odůvodnit. Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o projekt, který může být založený na použití nové doposud komerčně nerozvinuté a v praxi neodzkoušené technologie EČV, je tento postup sjednán z důvodu udržení spravedlivé a dlouhodobě udržitelné ekonomické rovnováhy této Smlouvy.

7. NEOBSAZENO.

8. Dopravce je povinen při pořizování EČV učinit taková opatření (např. s využitím průzkumu trhů a předběžných tržních konzultací), aby v maximální technicky možné a ekonomicky únosné míře dodržel všechny parametry stanovené platným Standardem kvality. Bude-li dodržení platného Standardů kvality technicky nemožné nebo rozumně technicky neproveditelné anebo ekonomicky neúnosné, je Objednatel oprávněn po projednání s Dopravcem upravit Standardy kvality a smluvní pokuty vztahující se specificky k EČV. Pro EČV mohou být některé parametry Standardů kvality změněny formou vydání výjimky ze základního dokumentu Standardy kvality. Budou-li takové výjimky vydány, budou uvedeny jako nová příloha č. 10a této Smlouvy. Výjimka ze Standardů kvality může být ve spolupráci

smluvních stran upravena v případě nutnosti i opakovaně. Podmínky zadávacího řízení na vozidla při nákupu EČV, pokud jsou v rozporu se schválenými Standardy kvality platnými v okamžiku zahájení takového zadávacího řízení, včetně případných odsouhlasených výjimek, musí být v dostatečném předstihu projednány s Objednatelem. Objednatel se zavazuje v takovém případě uzavřít příslušné NDA pro zajištění mlčenlivosti dle podmínek ZZVZ.

9. Objednatel je po předchozí domluvě s Dopravcem při zadání pokynu na EČV oprávněn stanovit nové referenční dopravní výkony realizované EČV, které budou závazné pro výpočet Kompenzace ode dne aktivace EČV s definovanými výkony hrazenými $CDV_{iEČV}$ a případnými dodatečnými výkony realizovanými EČV a hrazenými $CDDV_{iEČV}$. Referenční dopravní výkony budou stanoveny v ročním objemu výkonů a případně též koeficientem pro přepočet objemu výkonů v části roku, v případě aktivace EČV k jinému datu než k 1. 1. Objednatel se zavazuje, že roční objednané výkony EČV nepoklesnou v žádném roce plnění Veřejné služby o více než 10 % pod předpokládaný, nově stanovený Referenční rozsah dopravních výkonů EČV (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 EČV, zejména nikoli však výlučně kvůli povinným revizím a případným opravám či z jiných provozních důvodů).
10. Součástí nových nákladů vstupujících do Kompenzace budou i náklady na pořízení/vybudování infrastruktury pro EČV, bude-li nezbytné, aby Dopravce takovou infrastrukturu vybudoval, a náklady na její využívání, provoz a údržbu, to vše v příslušném podílu pro tuto Smlouvu. Postup pro kalkulaci nákladů na tyto vyhrazené změny bude souladný s Vyhláškou č. 296/2010 Sb. a s odstavcem 6 a 7 tohoto článku.
11. Dopravce je povinen se ucházet o dotaci na pořízení EČV a vynaložit spravedlivě požadovatelné úsilí, aby tuto dotaci získal a pořídil EČV dle tohoto článku. Dopravce se zavazuje usilovat o získání dotací také na nutné investice do infrastruktury či dodatečné náklady vymezené v tomto článku Smlouvy. Dopravce je povinen neprodleně informovat Objednatele o získání dotace z 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 doručení rozhodnutí poskytovatele o přidělení dotace nebo od jiného obdobného úkonu (např. závazného příslibu poskytovatele dotace), kterým bude schválena žádost Dopravce o poskytnutí dotace. Získá-li Dopravce dotaci související s plněním Veřejných služeb dle této Smlouvy, bude tato dotace zohledněna při výpočtu výše Kompenzace v souladu s pravidly poskytovatele dotace a v souladu s Českým účetním standardem č. 017, případně jiným závazným předpisem, došlo-li by ke změně.
12. Objednatel akceptuje, že pořízení EČV v Objednatelem určeném rozsahu 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 relevantní skutečnost odůvodňující prodloužení Smlouvy dle čl. 4 odst. 4 nařízení o veřejných službách. V případě aktivace vyhrazené měny závazku EČV v souladu s tímto článkem bude tato Smlouva prodloužena tak, aby provoz EČV trval minimálně po dobu udržitelnosti vyplývající z podmínek poskytnuté dotace, je-li pořízení takto financováno, v ostatních případech pak minimálně 60 měsíců od data jejich předpokládaného nasazení do provozu; maximální doba však v žádném případě nesmí překročit limity dle nařízení o veřejných službách. Tímto prodloužením Smlouvy bude současně zajištěna podmínka ekonomické udržitelnosti projektu předpokládaná konkrétní výzvou Objednatele získá ekonomicky výhodnější cenu, protože fixní složky nákladů se rozloží do delšího časového období. VFM a VMPA bude v takovém případě sestaven v souladu s odst. 6 tohoto článku a případně budou ve VFM upraveny podle reálných pořizovacích cen zejména odpisy včetně kapitalizovaných finančních nákladů a v souvislosti s tím také VMPA. Pokud by nebyly splněny podmínky pro prodloužení této Smlouvy a bylo by potřeba zajistit naplnění podmínek udržitelnosti následnou

smlouvu, vyvinou smluvní strany maximální úsilí k tomu, aby došlo k uzavření následné smlouvy o veřejných službách s vnitřním provozovatelem. O uzavření následné smlouvy může rozhodnout Objednatel ve spolupráci se SčK i v případě udržitelnosti projektu prostým prodloužením smlouvy v ekonomicky odůvodněných případech. Smluvní strany zároveň vyvinou maximální úsilí, aby takto získaná aktiva (tj. vozidla a související infrastruktura) byla provozována s maximální efektivitou po celou dobu jejich životnosti (tj. např. i po uplynutí doby udržitelnosti EČV).

13. Smluvní strany berou na vědomí, že provoz EČV k předpokládanému termínu zahájení je podmíněn řadou vnějších okolností, které při uzavření této Smlouvy nelze spolehlivě předjímat, zejména pak vybudováním potřebné infrastruktury pro EČV. V případě, že nasazení všech dohodnutých EČV nebude objektivně možno realizovat k plánovanému datu, může být nasazení EČV (a s tím spojené úpravy Smlouvy, zejména Doby plnění a ekonomiky provozu) v nezbytném rozsahu upraveno na základě dohody smluvních stran. 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 jednat v dobré víře a 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 projektu EČV.
14. Dopravce je povinen předat Objednateli Plán obnovy vozidel, z něhož vychází VMPA, a tento udržovat aktuální (viz XVI odst. 8 a 9 této Smlouvy). Ve výchozím Plánu obnovy vozidel budou uvažována vozidla s konvenčním pohonem; v případě obnovy EČV nebo jiné podstatné změny mající dopad do VFM (a to i z vůle Dopravce) je Dopravce povinen Plán obnovy vozidel bez zbytečného odkladu aktualizovat a aktualizovanou verzi předat neprodleně Objednateli. Dopravce je povinen předat Objednateli aktuální Plán obnovy vozidel vždy do 31. 1. každého roku trvání Smlouvy počínaje datem 31. 1. 2026, a to i v případě, že předal Objednateli v průběhu roku Plán obnovy vozidel související s projednávanou změnou dle čl. XVI odst. 8 této Smlouvy.
15. Objednatel souhlasí, aby v případě opravy, Mimořádné překážky 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).
16. Objednatel po projednání s poskytovatelem dotace (který zajišťuje dotační program, z něhož byla EČV financována) a vyslovením jeho souhlasu akceptuje, aby v případě úplného zničení nebo takového poškození EČV, které podle rozhodnutí Dopravce nebo pojišťovny není účelné opravovat, bylo jako trvalá náhrada namísto EČV použito vozidlo/vozidla s konvenčním pohonem (např. diesel), případně jiné EČV. V případě trvalé náhrady Objednatel uhradí Dopravci za výkony zajištěné trvalou náhradou Cenu dopravního výkonu, resp. náklady plnění Smlouvy dle VFM v Kč/km platnou pro i-tý Typ vozidla, indexovanou pro konkrétní rok podle přílohy č. 6 nebo nově sestavené v souladu s přílohou č. 4b této Smlouvy a čl. VII této Smlouvy nebo náklady na pronájem dieselových autobusů a náklady na odpisy EČV. Náklady na pronájem vozidel a nezbytné náklady na provoz dieselových vozidel je Dopravce povinen sestavit do struktury dle přílohy č. 4b této Smlouvy a uvedené položky doložit. Mimořádné náklady na vozidlo nebo vozidla s konvenčním pohonem dle tohoto odstavce budou hrazeny jako Ostatní náklady systému. Podíl poddodávek zajištěných z důvodů dle čl. IV odst. 4 této Smlouvy 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 $CDDV_{EČV}$.
17. Objednatel je z důvodu vyhodnocování projektu provozu EČV oprávněn vyžádat si od Dopravce i další údaje a výkazy o provozu EČV (např. statistky poruchovosti, statistiky dojezdu na plnění/dobití baterií, podrobnější nákladové výkazy atd.) a Dopravce je povinen vyžádané údaje a další podklady či dokumenty bez zbytečného odkladu Objednateli poskytnout.

18. Pokud by se staly účinnými a aplikovatelnými na plnění Veřejné služby podle této Smlouvy EČV předpisy či jiné závazné právní předpisy, které by stanovily povinnost Objednatele nebo Dopravce využít či zapojit EČV dříve nebo ve větší míře, či pokud by toto vyžadoval Objednatel přímo či nepřímo po Dopravci, vstupují zvýšené náklady vzniklé Dopravci v souvislosti s takovým opatřením do výpočtu Kompenzace, kdy se jedná o vyhrazenou změnu Smlouvy s dopadem do výše Kompenzace, nově sestaveným VFM-EČV a VPMA-EČV ve struktuře uvedené v příloze č. 4a. Dopravce není povinen takové opatření realizovat, dokud nebude závazně získán příslib Objednatele či jiného poskytovatele dotace k poskytnutí prostředků k pořízení EČV a k zajištění nezbytné infrastruktury k provozu a údržbě EČV a nezbytné infrastruktury.

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 stanovená 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 (NZA), 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 /bude doplněno dodatkem Smlouvy období, pro které se ekonomické parametry uvádějí a současně bude vyplněna příloha č. 5 této Smlouvy pro uvedené období/ činí:

   CDVi (uplatní se jen na vozidla, která se v příslušném svazku Linek vyskytují; Typ vozidla, který svazek neobsahuje, bude vynechán) v dodatcích pro další roky platnosti Smlouvy bude již dále uplatněno pouze konkrétní vozidlo svazku dle této Smlouvy. Uvedené ceny jsou platné pro rok 2024, pro další roky trvání smlouvy budou upraveny dodatkem:

   Md [redacted]
   Sd
   Kb

   $CDDV_i$ (uplatní se jen na vozidla, která se v příslušném svazku Linek vyskytují; Typ vozidla, který svazek neobsahuje, bude vynechán), v dodatcích pro další roky platnosti Smlouvy bude již dále uplatněno pouze konkrétní vozidlo svazku dle této Smlouvy. Uvedené ceny jsou platné pro rok 2024, pro další roky trvání smlouvy budou upraveny dodatkem:

   Md [redacted]
   Sd
   Kb

Pro rok 2024 činí **předpokládané náklady k závaznému JŘ** včetně předpokládané výše $Mýta_{JŘ}$ a NZA nebo jiné náklady neuvedené ve VFM KP [redacted]

předpokládané tržby k závaznému JŘ

předpokládaná výše Kompenzace

měsíční záloha na Kompenzaci

Tyto údaje jsou souhrnem za celý svazek Linek a jsou uvedeny v příloze č. 5 této Smlouvy v aktualizovaném znění k příslušnému dodatku k Zahájení provozu. Výkony a tržby jsou uvedeny pro každou Linku svazku v příloze č. 5 této Smlouvy. V případě zavedení EČV bude pro každý typ EČV v dodatku ke Smlouvě uvedena také Cena dopravního výkonu EČV ($CDV_{iEČV}$) a Cena dodatečného dopravního výkonu EČV ($CDDV_{iEČV}$) a předpokládané náklady včetně nebo jiné náklady $Mýta_{JŘ}$ a NZA mimo jiné náklady neuvedené ve VFM KP, tak aby bylo možné, co nejpřesněji stanovit zálohu na Kompenzaci. K datu Zahájení provozu budou příslušné položky CDV_i a $CDDV_i$ indexovány kumulovaně postupem dle přílohy č. 6 této Smlouvy a bude sestaven písemný dodatek, který bude mimo návazných úprav Smlouvy obsahovat indexované ceny.

Pro následující období stanoví Objednatel měsíční zálohu na Kompenzaci pro příslušný kalendářní rok ve výši 1/12 předpokladu 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 jednotlivých Linkách, včetně skutečně dosažených tržeb dle jednotlivých Linek přepočtených na ujetý km, a to i v rámci svazku po jednotlivých měsících za příslušné čtvrtletí. Dopravce obdrží Finanční vyhodnocení v elektronické podobě s těmito údaji pro každou Linku:

   - číslo Linky;
   - uskutečněný dopravní výkon (dle čl. V této Smlouvy) na území HMP na Lince včetně uvedení dopravních výkonů, které se v souladu s čl. V této Smlouvy nepovažují za uskutečněné nebo se považují za částečně uskutečněné (částečně uskutečněné – výkony spojené s mimořádnými situacemi dle čl. VI této Smlouvy); výkony, které se nepovažují za uskutečněné nebo částečně uskutečněné se uvedou zvlášť; všechny požadované výkazy výkonů budou uvedeny také dle typu vozidel
   - uskutečněný dopravní výkon (dle čl. V této Smlouvy) na území SčK na Lince včetně uvedení dopravních výkonů, které se v souladu s čl. V této Smlouvy nepovažují za uskutečněné nebo se považují za částečně uskutečněné (částečně uskutečněné – výkony spojené s mimořádnými situacemi dle čl. VI této Smlouvy); výkony, které se nepovažují za uskutečněné nebo částečně uskutečněné se uvedou zvlášť; všechny požadované výkazy výkonů budou uvedeny také dle typu vozidel
   - podíl Dopravce na tržbách PID na Linku a na 1 Linkový km na území HMP na Lince; podíl ostatních příjmů (např. dotace státem nařízených slev);
   - podíl Dopravce na tržbách PID na Linku a na 1 Linkový km na území SčK na Lince; podíl ostatních příjmů (např. dotace státem nařízených slev), příjmy z místních MHD;
   - údaje od Dopravce
     i. mýto na výkonech dle jízdních řádů včetně technických přejezdů nařízených Objednatelem (Mýto);
     ii. náklady na vjezdy do autobusových nádraží (terminálů) a náklady na zastávkovou péči a používání sloupků na území Objednatele na území Objednatele (NZA);
     iii. výkony realizované poddodavateli v jednotlivých měsících – rozdělení podle jednotlivých poddodavatelů ve struktuře výkony v Linkových km na území Objednatele HMP a odděleně výkony na území Objednatele SčK
     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)
- Objednatel je oprávněn vyhotovit Finanční vyhodnocení společně se Středočeským krajem (tj. v jednom dokumentu budou údaje za oba kraje z důvodu kontroly)[1] a Dopravce s tímto postupem výslovně souhlasí;
- NEOBSAZENO;
- NEOBSAZENO.

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 ode dne doručení žádosti zašle na kontaktní adresu Dopravce uvedenou v příloze č. 21 této Smlouvy.
7. Dopravce je povinen předložit Objednateli následující výkazy:
   - Do jednoho měsíce po skončení každého čtvrtletí statistický výkaz ve struktuře výkazu MD ČR Dop(MD) 2-04 a Dop(MD) 3-04. Výkazy pro čtvrtletí budou zasílány nárůstově, tj. první výkaz - 1. čtvrtletí, druhý výkaz 1. a 2. čtvrtletí atd.
   - Do jednoho měsíce po skončení každého čtvrtletí skutečný výkaz nákladů a výnosů (příloha č. 4 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb.).
   - Do jednoho měsíce po skončení roku skutečný výkaz nákladů a výnosů a výkazu provozních aktiv (příloha č. 6 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb.).
   - Do jednoho měsíce po skončení každého čtvrtletí všechny výkazy, které vznikly v době plnění Smlouvy a souvisejí s vyhrazenými změnami této Smlouvy a byly sestaveny pro aktivace vyhrazených změn této Smlouvy.
   - Do jednoho měsíce po skončení každého čtvrtletí výkaz mzdových nákladů, sociálního a zdravotního pojištění ve struktuře přílohy č. 4 – této Smlouvy list: mzdové náklady
   - Měsíčně do 12. dne následujícího měsíce náklady na Mýto na Linkách svazku (jen Linkové km) po jednotlivých vozidlech dle ujetých Linkových km a sazby Mýta příslušného Typu vozidla po území Objednatele, včetně doložení (například fakturou, výpisem z účtu apod.)
   - Měsíčně do 12. dne následujícího měsíce náklady NZA dle této Smlouvy na území Objednatele (ve struktuře po Linkách, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak)
   - Měsíčně do 12. dne následujícího měsíce náklady ONS v detailní struktuře, včetně doložení (například fakturou, výpisem z účtu apod.) těchto nákladů na území Objednatele.
8. Do jednoho měsíce po skončení každého kalendářního roku bude provedeno Objednatelem roční Finanční vyhodnocení jako podklad k Finančnímu vyrovnání Kompenzace, tj. údaje o skutečně ujetých kilometrech na jednotlivých Linkách, včetně skutečně dosažených tržeb a výnosů dle jednotlivých Linek přepočtených na ujetý km. Dopravce obdrží vyhodnocení v elektronické podobě s těmito údaji:
   - číslo Linky;

[1] Jedná se o společné Linky, kdy smlouvy s Dopravcem byly uzavřeny na základě dohody HMP a Sčk a jednotkové CDV a CDDV jsou odlišné pouze v definovaných odůvodněných položkách a jsou indexovány stejným postupem.

- uskutečněný dopravní výkon (dle čl. V této Smlouvy) na území HMP na Lince včetně uvedení dopravních výkonů, které se v souladu s čl. V této Smlouvy nepovažují za uskutečněné nebo se považují za částečně uskutečněné (částečně uskutečněné – výkony spojené s mimořádnými situacemi dle čl. VI této Smlouvy); výkony, které se nepovažují za uskutečněné nebo částečně uskutečněné se uvedou zvlášť; všechny výkazy výkonů budou uvedeny také dle typu vozidel
- uskutečněný dopravní výkon (dle čl. V této Smlouvy) na území SčK na Lince včetně uvedení dopravních výkonů, které se v souladu s čl. V této Smlouvy nepovažují za uskutečněné nebo se považují za částečně uskutečněné (částečně uskutečněné – výkony spojené s mimořádnými situacemi dle čl. VI této Smlouvy); výkony, které se nepovažují za uskutečněné nebo částečně uskutečněné se uvedou zvlášť; všechny výkazy výkonů budou uvedeny také dle typu vozidel
- podíl Dopravce na tržbách PID na Linku a na 1 Linkový km na území HMP na Lince; podíl ostatních příjmů (např. dotace státem nařízených slev)
- podíl Dopravce na tržbách PID na Linku a na 1 Linkový km na území SčK na Lince; podíl ostatních příjmů (např. dotace státem nařízených slev), příjmy z místních MHD;
- sankce (v Kč) uplatněné Objednatelem a SčK v souladu s touto Smlouvou;
- skutečná výše Kompenzace stanovená v souladu s čl. VII této Smlouvy – ve struktuře přílohy č. 4c) – Výpočet skutečné Kompenzace
- Objednatel je oprávněn vyhotovit Finanční vyhodnocení a Finančnímu vyrovnání společně se Středočeským krajem (tj. v jednom dokumentu budou údaje za oba kraje z důvodu kontroly)[2] a Dopravce s tímto postupem výslovně souhlasí;
- NEOBSAZENO.

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 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 sepíší 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 Finančního vyhodnocení závazku Veřejné služby, které bude současné 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 podkladů předložených 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.

[2] Jedná se o společné Linky, kdy smlouvy s Dopravcem byly uzavřeny na základě dohody HMP a jednotkové CDV a CDDV jsou odlišné pouze v definovaných odůvodněných položkách a jsou indexovány stejným postupem

.

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 SčK a k ekonomice provozu; změny jízdních řádů budou prováděny přednostně k celostátním termínům změn jízdních řádů vyhlášeným Ministerstvem dopravy;
   b) stanovit po projednání s Dopravcem 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 rozsahu dopravního výkonu v souladu s čl. III této Smlouvy;
   c) vyhodnocovat ve spolupráci s IDSK a s Dopravcem provoz PID, a to nejen po dopravní, ale i po ekonomické stránce; v případě nenaplnění předpokládané výše tržeb podle této Smlouvy je Objednatel oprávněn navrhnout a projednat s Dopravcem následující opatření (jedno nebo i více z uvedených opatření společně) vedoucí k dostatečnému finančnímu zajištění provozu Linky:
      - zvýšení kontrol cestujících a prodeje jízdních dokladů ve vozidlech a v dalších prodejních kanálech
      - změnu výše záloh na Kompenzaci od Objednatele;
      - změnu Závazného jízdního řádu;
      - změnu Tarifu PID po schválení v orgánech HMP a orgánech Středočeského kraje.
2. Objednatel se zavazuje zajistit součinnost při uplatňování Tarifu PID Dopravcem na Linkách PID (součinnost při školení pracovníků Dopravce a při zajištění informací pro cestující).
3. Služby poskytované Organizátory Dopravci jsou řešeny zvláštními smlouvami mezi ROPID a Dopravcem – Smlouvou o službách, resp. mezi IDSK a Dopravcem. Organizátoři zajišťují pro Dopravce tzv. systémové služby, které jsou Dopravcem hrazeny přímo na základě uvedené Smlouvy o službách příslušnému Organizátorovi na území Prahy ROPID, na území Sčk podílově oběma. Tyto náklady vstupují do nákladů VS, avšak nejsou předmětem kalkulace VCDV a VCDDV a jsou k ceně připočteny absolutní hodnotou, stanovenou pro Dopravce (v souladu s čl. VII odst. 1 této Smlouvy). Struktura dopočtu je uvedena v příloze č. 4 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 v rámci ONS. 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. S ohledem na rozsah výkonů a s ohledem na technicko-organizační zabezpečení Dopravce zajišťuje definované činnosti Dopravce pro vlastní potřeby, případně i

pro potřeby Objednatele i dalších dopravců, vypořádání vztahů s Objednatelem a dalšími dopravci je předmětem Systémových smluv mimo tuto Smlouvu.

4. Dopravce je povinen uzavřít pro každý rok trvání této Smlouvy Tarifní smlouvu o dělbě tržeb PID a dalších podmínkách fungování jednotného tarifu v systému, popřípadě všechny její dodatky pro konkrétní rok z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Principy dělby tržeb použité v Tarifní smlouvě jsou uvedeny v příloze č. 8 této Smlouvy. Má-li Dopravce Tarifní smlouvu uzavřenou z důvodu plnění jiných VS v systému PID pro konkrétní období, je povinnost uzavření Tarifní smlouvy splněna, Dopravce je však povinen uzavřít příslušný dodatek k Tarifní smlouvě zachycující změnu v dělbě přepravní práce nebo další změny plynoucí z této Smlouvy.
5. Dopravce je povinen uzavřít s IDSK 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 přirážek k jízdnému nebo jízdného, Smlouvu o jednotné přepravní kontrole v systému PID, a to z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Vzor Smlouvy o jednotné přepravní kontrole IDSK v systému PID je uveden v příloze č. 16 této Smlouvy. Má-li Dopravce Smlouvu o jednotné přepravní kontrole IDSK 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 IDSK splněna. Rozdíl mezi náklady uhrazenými Dopravci za provádění přepravní kontroly a výší obdržených přirážek, přináležející ke svazku dle této Smlouvy, Objednatel uhradí Dopravci v rámci ročního vyrovnání Kompenzace jako ONS. Tento rozdíl je uveden v Tarifní smlouvě a její příloze č. 7. Objednatel je oprávněn pověřit i jiný subjekt než Dopravci nebo IDSK, 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 Dopravce, 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. Neobsazeno.
8. Neobsazeno.
9. Dopravce souhlasí, že bude akceptovat případné změny Systémových smluv po dobu trvání této Smlouvy za podmínky, že změny smluv budou v souladu s právními předpisy a s poctivým obchodním stykem. Tyto změny mohou nastat zejména, nikoli však výlučně, v souvislosti se systémovými změnami, které nelze ve smlouvách platných ke dni uzavření této Smlouvy odhadnout. V případě rozhodnutí HMP a SčK vytvořit Společného organizátora, budou stávající smlouvy s ROPID a IDSK nahrazeny konsolidovanou smlouvou, která bude obsahovat služby Společného organizátora a konsolidované platby za tyto služby, které budou započteny do CDV shodně jako by se jednalo o služby rozdělené pro oba Organizátory. Pokud změny smluv uvedené v tomto článku vyvolají opodstatněné zvýšení ekonomicky racionálně vynaložených nákladů Dopravce nebo prokazatelné snížení výnosů způsobené rozhodnutím Objednatele, budou Objednatelem tyto dopady kompenzovány v rámci ONS.

Článek XII
NEOBSAZENO

Článek XIII
Další povinnosti Dopravce

1. Dopravce se zavazuje dodržovat Standardy kvality vč. všech závazných příloh, které jsou uvedeny v příloze č. 10 této Smlouvy a dále v přílohách č. 10a, 10b (jsou-li pro tento svazek Linek zavedeny). Objednatel si vyhrazuje právo změnit Standardy kvality s účinností od data vyhlášení, zejména ve vazbě na změnu právních předpisů nebo rozhodnutí příslušných orgánů. Změna Standardů kvality musí respektovat legislativu a technické a kapacitní možnosti Dopravce. 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 a řádné vedení denních záznamů o výkonu. Dopravce se zavazuje zabezpečit, aby se jeho řidiči chovali k cestujícím s maximální vstřícností a poskytovali účinnou pomoc pověřeným osobám provozní kontroly Objednatele a pověřeným osobám přepravní kontroly.
3. Dopravce se zavazuje poskytovat cestujícím informace o provozu a jízdních řádech PID, tarifní informace a informace o SPP PID.
4. Dopravce se zavazuje zabezpečit, aby jeho řidiči dodržovali stanovené podmínky pro provoz PID včetně předpisů pro likvidaci nehod a škod.
5. Dopravce se zavazuje poskytovat potřebnou součinnost při řešení veškerých škod vzniklých v souvislosti s jeho činností a zároveň se zavazuje takovou škodu nahradit v rozsahu, v jakém za ni odpovídá.
6. Dopravce se zavazuje zadávat vypravení autobusů prostřednictvím aplikace MPVDesktop nejpozději do výjezdu prvního spoje každého provozního dne. Toto hlášení může být nahrazeno zasíláním datových zpráv z Dispečerského systému Dopravce do systému MPVnet. 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 dle TPSA. Toto hlášení může být nahrazeno zadáváním a řešením mimořádností prostřednictvím dispečinku a webu Dopravce. Zároveň je Dopravce povinen uskutečnit zápis (evidenci) všech mimořádností a provozních změn (výpadků včetně jejich kategorizace, záměn vozidel) do aplikace MPVDesktop. Toto může být nahrazeno zasláním evidence denního přehledu provozu a prostojů do 9:00 hod. následujícího pracovního dne. 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. TPSA je uvedeno v Příloze č. 14 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, pokud Smluvní strany nesjednají pro konkrétní dotaz lhůtu delší, která však nepřekročí 5 pracovních dnů.

8. Dopravce se zavazuje zabezpečit parkování a odstavování vozidel 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 vlastníkem (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 a v případě Příměstských linek také Krajského úřadu SčK.
11. Dopravce je povinen seznámit všechny své provozní zaměstnance s právy a povinnostmi kontrolních orgánů Objednatele a SčK 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 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 ohlášených a označené místo pro zápis provozní kontroly. Tyto záznamy je Dopravce povinen uchovávat po dobu 2 let ode dne vzniku příslušného záznamu, přičemž na požádání je povinen tyto záznamy nebo jejich určenou část předložit Objednateli. Dopravce je povinen zajistit přítomnost platného záznamu o provozu vozidla na příslušný kalendářní den v každém vozidle nasazeném na dopravní výkon; zároveň je povinen zajistit předložení tohoto záznamu při kontrole na žádost oprávněné osoby a umožnit oprávněné osobě učinit do tohoto záznamu zápis provozní kontroly.
    b) Nahlásit Objednateli prostřednictvím zprávy zaslané na e-mailové adresy uvedené v příloze č. 21 této Smlouvy pro zasílání dokumentů ekonomické povahy, provozní povahy, technické povahy, kontrolních a koordinačního dispečinku PID každé odbavovací zařízení, včetně jeho typu, výrobního a evidenčního čísla, a to ještě před zahájením prodeje jízdních dokladů a uskutečňování evidence tržeb z jízdného na tomto zařízení. Dopravce je povinen ode dne vyhlášení strpět na odbavovacích zařízeních identifikační známky s číslem zařízení, aplikované Objednatelem, a dbát o jejich nepoškození. Pokud by přesto došlo k poškození identifikační známky, sepíše o tom Dopravce protokol, neprodleně informuje Objednatele (předá mu příslušný protokol s odůvodněním poškození identifikační známky a je-li to možné kvůli charakteru poškození, tak i poškozenou identifikační známku) a vyžádá si náhradní identifikační známku. Náhradní identifikační známka bude zpoplatněna ve výši 1000 Kč/ks. Objednatel neuplatní poplatek za náhradní identifikační známku v případě obnovy vzhledem k opotřebení 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 nebo nedostatečnou kapacitou nástupní zastávky.

d) Umožnit cestujícím přestup v místě a čase garantované návaznosti i při zpoždění přípojného spoje v rámci stanovené čekací doby, a to s ohledem na dodržení doby řízení a přestávek dle závazných právních předpisů, a to podle Vozových jízdních řádů, automaticky zasílaných zpráv o návaznostech z MPVnet či Dispečerského systému Dopravce na palubní počítač či zprávy zadané na palubní počítač dispečinkem PID, respektive dispečinkem Dopravce či dle pokynu dispečinku Dopravce. Zpráva z dispečinku PID nebo dispečinku Dopravce 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 srozumitelná 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 obsloužení každé zastávky zastavením vozidla, bez ohledu na charakter zastávky.

h) Nepřevzít jízdné hrazené cestujícím v případě nemožnosti vydání jízdenky z odbavovacího zařízení. Tímto však není dotčena povinnost Dopravce zajistit ve lhůtě stanovené touto Smlouvou opravu odbavovacího zařízení nebo výměnu vozidla, ani právo Objednatele uložit Dopravci postih dle přílohy č. 12 (Sazebník postihů) této Smlouvy.

i) Zajistit minimálně 1x týdně vyzkoušení označovačů jízdenek ve vozidlech a zkontrolování správnosti a čitelnosti tisku všech údajů, a to formou označení kontrolního lístku. Poslední označený kontrolní lístek, ne starší než 1 týden, je Dopravce povinen ve vozidle uchovat a v případě řešení závady označovače provozní kontrolou jej na vyžádání oprávněné osoby předložit.

j) Zajistit, aby vozidla, která vykonávají před dopravním výkonem, v rámci dopravního výkonu či po skončení dopravního výkonu jízdu bez přepravy cestujících, byla na vnějších orientacích označena k tomu vhodným způsobem (např. „manipulační jízda“); je zakázáno použít jakékoliv nesprávné, zavádějící, klamavé či nedůstojné označení.

k) Seznámit provozní personál se zákazem kouření uvnitř vozidel během dopravního výkonu i před výkonem (v obratištích, při přístavných jízdách a manipulačních přejezdech), přičemž veškeré ustanovení týkající se zákazu kouření (vč. výše postihu v příloze č. 12 této Smlouvy) se vztahují rovněž na používání elektronických cigaret.

13. Dopravce se zavazuje uznávat při provádění průzkumu ve vozidlech určených k plnění závazku Veřejné služby na základě této Smlouvy „Průkaz opravňující k provádění přepravního průzkumu“ (vzor tohoto průkazu je uveden v příloze č. 13 této Smlouvy), popřípadě „Pověření k provádění průzkumu v autobuse“, platné pouze s občanským průkazem a formulářem k provádění průzkumu, jako platný jízdní doklad. „Pověření k provádění průzkumů v autobuse“ má vždy omezenou časovou platnost uvedenou v tomto pověření. Při předem oznámených průzkumech většího rozsahu po dobu sčítání se Dopravce zavazuje uznávat jako jízdní doklad pro sčítače i samotný sčítací formulář. Informaci pro Dopravce o probíhajícím průzkumu většího rozsahu poskytne Objednatel elektronickou poštou nebo jinou formou písemného kontaktu sjednaného v této Smlouvě na adresu uvedenou v příloze č. 21 této Smlouvy minimálně sedm dnů před zahájením kampaně. Za průzkum většího rozsahu se považuje průzkum trvající déle než dva dny v jednom týdnu. Na ostatní průzkumy nebo průzkumy realizované na žádost Dopravce, a to i většího rozsahu, se oznamovací povinnost Objednatele nevztahuje.

14. Dopravce se zavazuje implementovat jednotné číselníky Organizátora využívané pro datové soubory jízdních řádů a pro komponenty OIS v rámci celého systému PID. Dopravce se zavazuje koordinovat s Objednatelem nákup a rozvoj odbavovacího a informačního zařízení vozidel, proto je povinen Dopravce strpět např. ověřování nových funkcionalit OIS, musí poskytnout součinnosti při testování upgradu SW/FW pro zajištění bezvadné funkčnosti, je povinen vyvinout maximální součinnost při zjištění chyby, jejím hledání a např. analýze za účelem minimalizace škod. Případné zvýšené Dopravcem doložené nezbytné náklady na změnu OIS nařízenou Objednatelem budou uhrazeny v rámci ONS.

15. NEOBSAZENO.

16. V případě mimořádné situace, respektive nehody dopravního prostředku, je Dopravce povinen zajistit na licenčně provozovaných Linkách příslušná odpovídající dopravní opatření v součinnosti s dispečinkem PID v závislosti na konkrétní provozní situaci. Tyto výkony se budou započítávat do plnění Smlouvy. Tyto výkony se považují za operativní dopravní výkon objednaný Objednatelem dle čl. III odst. 14 této Smlouvy.

17. Využití jakékoliv plochy vozidel určených pro plnění této Smlouvy pro reklamní účely je možné pouze za podmínek uvedených ve Standardech kvality 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 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., Smluvní přepravní podmínky PID (uvedené v příloze č. 9 této Smlouvy a v upravených verzích zveřejněné na www.pid.cz; dále „**SPP PID**“) a ostatní tarifní podmínky uvedené v čl. XV této Smlouvy.

2. Změny SPP 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 významnějších koncepčních změnách bude Objednatel Dopravce informovat v dostatečném předstihu zasláním příslušné změny písemně v elektronické podobě na kontaktní adresu/y Dopravce. O změnách SPP PID bude Objednatel Dopravce informovat zasláním příslušné změny písemně v elektronické podobě na kontaktní adresy Dopravce uvedené v příloze č. 21 této Smlouvy nejméně 1 měsíc před účinností změny SPP PID nebo v nejkratším možném termínu, byly-li přijaté změny SPP PID Dopravcem projednávány již v procesu přípravy a schvalování předmětné změny a nedošlo již k dalším změnám. V případě změn, které negenerují zásahy do odbavovacího systému a marketingové zajištění požadované po Dopravci, mohou být oznámeny nejpozději 10 kalendářních dnů před účinností, nebo nejpozději jeden den před účinností, byly-li tyto změny s dopravcem v době připravované změny projednávány, a to i jen formou projednání připravované textace SPP PID a nedošlo-li již k dalším změnám. Objednatel je oprávněn krátkodobé či přechodné úpravy SPP PID, upravit také interním sdělením, které vydá Organizátor/Organizátoři v termínech dle tohoto odstavce.

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, dále oprávněné osoby IDSK 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.
4. Pokud Dopravce provádí přepravní kontrolu také vlastními silami, nemusí být odsouhlaseno Objednatelem, pokud 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 SPP PID ukončené zkouškou v rozsahu stanoveném Objednatelem a odpovídající rozsahem zkoušce přepravního kontrolora DPP. Přirážky 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 přirážek, postup a termíny stanovené pro zpětné doložení při zapomenutém jízdním dokladu musí být identické s podmínkami stanovenými ve SPP 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 vyhlašují na svém území jednotliví objednatelé (HMP a SčK). Dopravce se zavazuje řídit se na svých licenčně provozovaných Linkách PID platným Tarifem PID, který je uveden v příloze č. 7 této Smlouvy a na www.pid.cz, kde jsou též archivovány všechny verze.
2. Tarif PID sestavuje ROPID ve spolupráci s IDSK, a to v souladu s cenovou regulací Ministerstva financí a regulacemi, k nimž jsou oprávněny kraje a HMP. Tarif PID obsahuje rovněž v příloze č. 5 tarify Městských linek Místní MHD platné v souběhu s Tarifem PID a

Dopravce je povinen se těmito tarify řídit. Změny Tarifu PID nezakládají povinnost uzavření samostatného dodatku této Smlouvy, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude uzavřen z jiného titulu než zde uvedeného. O změnách Tarifu PID bude Objednatel Dopravce informovat zasláním příslušné změny písemně v elektronické podobě na kontaktní adresy Dopravce uvedené v příloze č. 21 této Smlouvy nejméně 1 měsíc před účinností změny Tarifu PID nebo v nejkratším možném termínu po schválení v orgánech HMP a SčK, byly-li přijaté změny Tarifu PID s Dopravcem projednávány již v procesu přípravy schvalování předmětné změny v orgánech HMP a/nebo SčK, pokud již nedošlo ke změnám. V případě změn, které negenerují zásahy do odbavovacího systému a marketingové zajištění požadované po Dopravci, mohou být oznámeny nejpozději 10 kalendářních dnů před účinností (např. změny přesahů tarifu PID do jiného kraje nebo tarifní výjimky ve vnějších pásmech) nebo nejpozději jeden den před účinností, byly-li tyto změny s Dopravcem v době připravované změny projednávány, a to i jen formou projednání připravované textace Tarifu PID, pokud již nedošlo ke změnám. Objednatel je oprávněn krátkodobé či přechodné úpravy Tarifu PID, upravit také interním sdělením, které vydá Organizátor/Organizátoři v termínech dle tohoto odstavce.

3. 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.
4. Dopravce se zavazuje na svých licenčně provozovaných Linkách PID uznávat za platné jízdní doklady jednotné jízdní doklady PID uvedené v Tarifu PID.
5. 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.
6. 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.
7. Výše úhrady kompenzace Dopravci od Ministerstva dopravy ČR bude vždy zahrnuta ve čtvrtletním i v celoročním závěrečném Finančním vyhodnocení. Postup výpočtu dotace slev pro dopravce PID a její dokladování Ministerstvu dopravy je specifikován v Tarifní smlouvě.

8. Prodej jízdních dokladů na Příměstských linkách je povinný. Autobusy Dopravce musí být vybaveny Objednatelem certifikovaným odbavovacím zařízením pro prodej jízdních dokladů. Povinné vybavení autobusů informačním a odbavovacím systémem je stanoveno v přílohách č. 10 Standardy kvality (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 Objednatelem 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 Dopravce. V náhradním termínu stanoveném Objednatelem 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 provozu 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.
9. V případě změn většího charakteru ve struktuře Tarifu PID (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 jako ONS. 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 periferií. Požadované úpravy jako vyhrazené změny této 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 netto kontrakt (riziko výnosů je na straně Dopravce) bude taková koncepční změna tarifního odbavení vyhrazenou změnou Smlouvy. V případě změny výnosů spojených se změnou koncepce tarifu PID nebo způsobu odbavování jsou smluvní strany povinny toto zohlednit v dodatku této Smlouvy a Dopravce je oprávněn požadovat změnu zálohy na Kompenzaci v souladu s čl. X odst. 3.

10. V případě, že by došlo v době trvání Smlouvy k zavedení SJT i pro další subsystémy veřejné dopravy, je Dopravce povinen uzavřít s Českou republikou – Ministerstvem dopravy, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 15 Praha 1, IČO: 660 03 008, DIČ: CZ66003008 na písemný pokyn Objednatele Smlouvu o přistoupení k systému jednotného tarifu (dále jen „**Přístupová smlouva**“). V době uzavření této Smlouvy není povinnost přistoupení dopravců provozujících veřejnou linkovou dopravu k SJT stanovena a nejsou známy podmínky takového přístupu. Pokud Dopravci vzniknou implementační náklady stanovené v Přístupové smlouvě a nebudou-li mu uhrazeny ze strany státu, je Dopravce oprávněn prokazatelně doložené přístupové náklady uplatnit jako ONS. Podmínky uplatnění a kontroly jsou shodné jako pro další nákladové položky uvedené v této Smlouvě jako ONS.
11. 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.
12. Objednatel je oprávněn kontrolovat plnění povinností Dopravce a pravdivost údajů poskytovaných Dopravcem dle odstavců 6 až 11 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).
13. Objednatel souhlasí, aby na Příměstských linkách provozovaných Dopravcem dle této Smlouvy platilo zaměstnanecké jízdné v tarifních pásmech 0 a B v plném rozsahu pro všechny osoby, které mají nárok na zaměstnanecké jízdné, včetně rodinných příslušníků s nárokem na tyto jízdní výhody. Jízdní výhody nejsou na území HMP poskytovány ve vlacích PID a na lince Airport Express. Na území SčK (ve vnějších tarifních pásmech PID) podmínky a okruh osob majících nárok na zaměstnanecké jízdné stanoví Objednatel po projednání se SčK a budou oznámeny Dopravci. Objednatel ve vnějších pásmech předpokládá poskytnutí zaměstnaneckého jízdného pro řidiče a dispečery Dopravce na Příměstských linkách na celém území SčK. V průběhu trvání Smlouvy je Objednatel oprávněn podmínky a okruh osob majících nárok na zaměstnanecké jízdné na Příměstských linkách upravit zejména s ohledem na finanční možnosti Objednatele.

Článek XVI
Dopravní prostředky – přechodná a zvláštní ujednání ke Standardům kvality

1. Dopravce se zavazuje nasazovat na dopravní výkony dle této Smlouvy pouze vozidla splňující všechny podmínky v kapitole 4.2 přílohy č. 10 - Standardy kvality včetně jejích příloh v platném znění, vyjma bodu 4.2.4.3 a 4.2.4.4, které se pro účely této Smlouvy neuplatňují, přičemž podmínkám kapitoly 4.2 musí vyhovět všechna vozidla bez ohledu na rok výroby. V souvislosti se zefektivněním ekonomiky provozu se smluvní strany dohodly, že Dopravce je oprávněn nasazovat na Linky provozované dle této Smlouvy i vozy ve Standardu kvality stanoveném pro Městské linky. Linky oblasti č. 51 obsluhují na území HMP okrajové městské části a na území SčK vyjíždějí do 1. a 2. tarifního pásma pro dosažení optimální nákladové ceny jsou vozy oběhově sdíleny i s Městskými linkami. Všechna nasazovaná vozidla dále musí umožňovat přepravu také stojících cestujících v minimálním počtu odpovídajícímu 4 osoby/m^2

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, s výjimkou vozidel, o kterých se předpokládá, že po skončení účetních odpisů budou na základě dohody smluvních stran nahrazena EČV. Dopravce předloží seznam těchto vozidel včetně popisu stavů, které nejsou souladné s platným Standardem kvality do 31.7.2024 Objednateli, Objednatel vozidla zkontroluje a seznam po projednání odsouhlasí. Odsouhlasený seznam bude součástí Plánu obnovy vozidel dle odstavce 8 a 9 tohoto článku.
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 Objednatelem, 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 Objednatelem v souladu s čl. III odst. 14 této Smlouvy vozidly v kvalitě stanovené v příloze č. 10 této Smlouvy, popř. vozidly schváleným dle tohoto článku 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 Objednatelem, 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 Linek vozidlo se stanovenou kapacitou nebo stanoveného Typu vozidla (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 Objednatelem 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 Linek uveden volitelný Typ vozidla z více typů, Objednatel akceptuje vozidlo zajištěné Dopravcem z uvedených typů, pro které pro které jsou průjezdnost trasy a parametry nástupních hran v zastávkách zaručeny. V případě obnovy vozového parku v době trvání Smlouvy se postupuje podle tohoto odstavce obdobně.
8. Dopravce je povinen předložit Objednateli plán obnovy vozového parku využívaného při plnění Veřejných služeb na celé období platnosti Smlouvy (dále jen (dále jen „**Plán obnovy vozidel**“). 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 zapracovat jej po obdržení takové žádosti ze strany Objednatele do Plánu obnovy vozidel. 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 počínaje datem 30.7.2024, a pak vždy od roku 2026 do 31.1. každého roku trvání Smlouvy, a to i v případě, že předal Objednateli v průběhu roku Plán obnovy vozidel související s projednávanou změnou dle odstavců 2 a 8 tohoto článku.

Článek XVII
NEOBSAZENO

Článek XVIII
Odsouhlasení vozidel určených k plnění této Smlouvy Objednatelem

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. Jedná-li se o vozidlo, které, již bylo autorizováno na základě jiné smlouvy s Objednatelem nebo se SčK které je již zavedeno 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. Byla-li kontrola provedena na základě jiné smlouvy s Objednatelem či SčK, je Objednatel od kontroly tohoto vozidla oprávněn ustoupit. Tato kontrola bude provedena Objednatelem ve spolupráci s Dopravcem formou komisionálního posouzení. V případě poddodávky ve smyslu čl. III odst. 15 až 18 této Smlouvy Dopravce ve lhůtách stanovených v tomto odstavci předá Objednateli kopii smlouvy s poddodavatelem, která obsahuje jako povinnou část technickou specifikaci poskytovaného vozidla/vozidel a odbavovacího systému. Poskytované vozidlo/vozidla musí být zkontrolováno z hlediska funkčnosti vybavení v souladu s ustanovením tohoto odstavce. Jedná-li se o vozidlo jiného dopravce PID, který má toto vozidlo v evidenci Objednatele, je Objednatel od kontroly tohoto vozidla oprávněn ustoupit.
4. V případě, že Objednatel po autorizaci vozidel Dopravce určených k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy oznámí do 5 pracovních dnů písemně Dopravci, že vozidlo oznámené Dopravcem podle tohoto článku nesplňuje kvalitativní požadavky na vozidla určená k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy, nelze takto oznámené vozidlo použít

k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy. Pokud Objednatel rozhodne, že shledané závady na vozidle nejsou zásadního charakteru a nebrání provozu vozidla, může Dopravci přesto povolit nasazení vozidla, podmíněné odstraněním uvedených závad do určeného termínu, k plnění závazku Veřejné služby podle této Smlouvy.

5. Pokud Dopravce požádal Objednatele o autorizaci vozidel v souladu s touto Smlouvou a Objednatel z důvodů na své straně neprovedl autorizaci do 14 dnů od požádání, může Dopravce tato vozidla zařadit do provozu a dočasně i bez autorizace provozovat v rámci plnění této Smlouvy, až do sjednaného termínu autorizace.

Článek XIX
NEOBSAZENO

Článek XX
Kontrola plnění Smlouvy

1. Objednatel je oprávněn k provádění kontroly plnění této Smlouvy Dopravcem. Kontroly podle tohoto článku provádí Objednatel prostřednictvím vlastních zaměstnanců, prostřednictvím zaměstnanců Magistrátu HMP, Krajského úřadu SčK, 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 osoby 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 útvarem nebo zaměstnanci/zaměstnancem Dopravce. Při kontrolách je Dopravce povinen poskytnout oprávněným osobám veškerou požadovanou součinnost, zejména jim poskytnout veškeré vyžádané dokumenty relevantní pro plnění této Smlouvy včetně výročních zpráv, účetních závěrek a jiných účetních dokladů, umožnit kontrolu tržeb v backoffice Dopravce, zpřístupnit jim objekty a dopravní prostředky používané k plnění této Smlouvy a zajistit přítomnost vedoucích zaměstnanců či členů orgánů Dopravce na jednáních, která budou v rámci kontroly požadována.
4. Objednatel je povinen provádět kontroly způsobem, který nebude nad nezbytnou míru zatěžovat běžný provoz Dopravce. Součinnost požadovaná po pověřeném 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 odesilateli 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 proti obsahu služebního hlášení dle odstavce 5 tohoto článku nebo hlášení o provedené přepravní kontrole IDSK vznést námitky, které musí být zdůvodněny, případně doplněny o vyjádření zúčastněného řidiče nebo jiného zaměstnance, týká-li se závada jeho výkonu. Námitky mohou být vzneseny nejpozději do 30 dnů ode dne zaslání služebního hlášení; k opožděně podaným námitkám Objednatel nepřihlíží. Námitky Objednatel posoudí a nejpozději do 30 dnů po jejich obdržení zašle Dopravci stanovisko. V rámci posuzování námitek může Objednatel přistoupit k i osobnímu jednání odpovědných osob Dopravce a Objednatele nebo konfrontaci zúčastněné oprávněné osoby vykonávající kontrolu a řidiče za přítomnosti vedoucích pracovníků obou stran. Nejsou-li námitky podle tohoto odstavce ve stanovené lhůtě vzneseny, platí, že služební hlášení je věcně správné a Dopravce s jeho obsahem souhlasí.
8. Oprávněné osoby provádějící přepravní průzkum ve vozidlech Dopravce se prokazují způsobem uvedeným v čl. XIII odst. 13. Tyto předepsané doklady nahrazují v době výkonu přepravního průzkumu jízdní doklad PID. Tyto osoby mohou za přítomnosti řidiče setrvávat v dopravních prostředcích Dopravce i v manipulačním prostoru konečné zastávky.
9. Objednatel Dopravci spolu s kompletním zněním podnětu či stížnosti předává osobní údaje stěžovatele („Subjekt údajů“). Těmito osobními údaji Subjektu údajů budou celé jméno stěžovatele a další identifikační kontaktní údaje, které má Objednatel k dispozici (adresa, případně e-mail, ID datové schránky nebo údaje v rámci identity občana podle toho, které údaje má Objednatel k dispozici) („Osobní údaje“).
10. Smluvní strany berou na vědomí, že budou Osobní údaje sdílet v pozici dvou samostatných správců ve smyslu čl. 4 bodu 7 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 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 že jsou jako správci Osobních údajů povinny v nezbytném rozsahu chránit Osobní údaje a plnit veškeré další povinnosti vyplývající z (i) GDPR, (ii) ze zákona č. 110/2019 Sb., o zpracování osobních údajů a o změně některých zákonů, a (iii) z této Smlouvy.

11. Dopravce bude chránit zájmy Subjektu údajů v nezbytném rozsahu a Osobní údaje sdílet se svými zaměstnanci a tyto dále zpracovávat pouze za účelem vyřízení stížnosti či podnětu. Dopravce poučí své zaměstnance, kteří se podílí na procesu vyřizování podání a zpracování osobních údajů, že Osobní údaje včetně znění stížnosti či podnětu nesmí být dále zveřejňovány, šířeny či jinak zneužity.
12. V případě, že předmět stížnosti je potvrzen objektivními údaji od stěžovatele (např. dokládající fotografií) nebo šetřením na straně Objednatele či Dopravce (např. GPS zprávami vozidla) a zároveň povaha předmětu stížnosti obnáší možnost uložení sankce dle Přílohy č. 12 – Sazebník postihů, je Objednatel oprávněn sankci uložit. Každá řešená stížnost je u Objednatele evidována pod číslem jednacím (č. j.). V rámci vypořádání uložených souvisejících sankcí bude v platebním styku uvedeno Dopravcem toto č. j. (případně minimálně 6 posledních číslic z č. j. podle počtu možných znaků) jako variabilní, případně specifický symbol.
13. Pro řešení podnětů a stížností jsou mezi Objednatelem a Dopravcem vzájemně ustanoveny kontaktní osoby v Příloze č. 21 (Standardy kvality, kontrola). Komunikace ohledně osobních údajů souvisejících se stížnostmi bude probíhat prostřednictvím osob dle přílohy č. 21 (Komunikace ohledně osobních údajů souvisejících se stížnostmi). Ze strany Objednatele může být související komunikace vedena také z e-mailové adresy info@pid.cz, vždy však osobou k tomu oprávněnou. Smluvní strany budou Osobní údaje komunikovat vždy s označením předmětu komunikace – Důvěrné/osobní údaje, nebo jiným vhodným způsobem.
14. Smluvní strany a jejich zaměstnanci budou Osobní údaje zpracovávat s náležitou péčí, aby nedošlo k situaci představující porušení právních předpisů upravujících ochranu osobních údajů, zejména na vlastní náklady a vlastní odpovědnost v případě potřeby splní nezbytné informační povinnosti vůči Subjektů údajů.
15. Smluvní strany si také poskytnou potřebnou součinnost pro případy, kdy Subjekt údajů uplatní své právo, jehož výkon se může dotýkat obou Smluvních stran, stejně jako v případě jednání s dozorovým úřadem nebo s jinými veřejnoprávními orgány či v případě případů porušení zabezpečení Osobních údajů v souvislosti s jejich předáváním mezi Smluvními stranami. Pokud je žádost o výkon práv Subjektu údajů adresována nesprávné Smluvní straně, má tato Smluvní strana povinnost Subjekt údajů poučit o nutnosti adresovat žádost druhé Smluvní straně.
16. Smluvní strany se zavazují, že s přihlédnutím ke stavu techniky, nákladům na provedení, povaze, rozsahu, kontextu a účelům práce s Osobními údaji a přístupu k nim přijmou veškerá technická a organizační opatření k zabezpečení ochrany Osobních údajů k vyloučení možnosti neoprávněného nebo nahodilého přístupu třetích osob k Osobním údajům, k jejich změně, zničení či ztrátě, neoprávněným přenosům, k jejich jinému neoprávněnému zpracování, jakož i k jinému zneužití. Tato povinnost platí i po ukončení práce s Osobními údaji a přístupu k nim.
17. Dopravce je srozuměn s právem Objednatele vykonávat v souladu s postupem upraveným zákonem č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů, finanční kontrolu skutečností rozhodných pro hospodaření s veřejnými prostředky zejména při vynakládání veřejných výdajů včetně veřejné finanční podpory (Kompenzace) u Dopravce, jako kontrolované osoby.

Článek XXI
Nakládání s údaji

1. Objednatel je povinen v rozsahu dle příslušných právních předpisů chránit obchodní tajemství Dopravce (dále jen „**Obchodní tajemství**“). Za Obchodní tajemství ve smyslu této Smlouvy se považují výlučně skutečnosti, které kumulativně splňují následující podmínky:
   i) naplňují definici obchodního tajemství podle ustanovení § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů;

ii) Objednatel se o nich dozvěděl od Dopravce v souvislosti s plněním této Smlouvy;

iii) Dopravce tyto skutečnosti Objednateli výslovně označil a zdůvodnil jako obchodní tajemství.

2. Dopravce je povinen na vyžádání Objednatele poskytnout informace nezbytné pro uzavření smluv o veřejných službách, přičemž Objednatel zajistí legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Příslušné orgány všem zúčastněným stranám poskytnou příslušné informace k přípravě nabídky v rámci nabídkového či zadávacího řízení či přímého zadání, přičemž zajistí legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Tyto informace zahrnují údaje o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která bude předmětem nabídkového řízení, a podrobnosti o specifikacích infrastruktury, jež jsou důležité pro provoz požadovaných vozidel, aby zúčastněné strany mohly na základě dobré informovanosti vypracovat obchodní plány. Na zpracování takových informací musí Objednatel Dopravci poskytnout přiměřenou lhůtu, která nebude kratší než 2 měsíce. V případě, že informace budou požadovány za několik let najednou nebo celé období trvání Smlouvy, je Objednatel povinen lhůtu pro jejich zpracování přiměřeně prodloužit. Informace dle tohoto odstavce je Objednatel oprávněn vyžadovat i průběžně s frekvencí 12 měsíců, vždy po skončení kalendářního roku. Požadované údaje dle tohoto odstavce je Dopravce povinen Objednateli předat v elektronické podobě ve formátu xlsx (nebo jiném srovnatelném strojově čitelném formátu). Poskytnutí informací zúčastněným stranám podle věty druhé tohoto odstavce je plněním zákonné povinnosti Objednatele a nepředstavuje porušení jeho povinnosti chránit Obchodní tajemství.

3. Dopravce je seznámen se skutečností, že

i) tato Smlouva podléhá povinnému uveřejnění v registru smluv podle Zákona o registru smluv;

ii) Objednatel je mimo jiné povinen poskytovat informace vztahující se k jeho působnosti dle InfZ, a poskytovat informace kontrolním orgánům a dalším orgánům veřejné moci v souladu s příslušnými právními předpisy.

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

4. Dopravce výslovně souhlasí s poskytnutím informací tvořících Obchodní tajemství druhému objednateli, tj. Dopravce výslovně souhlasí s tím, aby mezi sebou objednatelé (HMP a SčK) sdíleli rovněž informace, které mají povahu Obchodního tajemství. Povinnost objednatelů chránit Obchodní tajemství vůči třetím osobám tím není dotčena.

Článek XXII
Ukončení Smlouvy

1. Tato Smlouva končí:

a) uplynutím doby stanovené v čl. IV odst. 1, případně upravené v souladu s čl. IV odst. 2 této Smlouvy,

b) písemnou dohodou obou smluvních stran,

c) uplynutím výpovědní doby v případě podání výpovědi, nebo

d) odstoupením od této Smlouvy Objednatelem dle odstavce 5 tohoto článku.

2. Smluvní strany jsou oprávněny tuto Smlouvu vypovědět, a to z důvodů uvedených v odstavci 3 nebo 4 tohoto článku. Výpověď Smlouvy musí být realizována písemnou formou a její účinky mohou nastat za 12 měsíců od doručení výpovědi druhé smluvní straně. Výpověď se považuje

za doručenou i v případě, že příslušná smluvní strana odmítne písemnou výpověď převzít, a to dnem tohoto odmítnutí.

3. Objednatel je oprávněn tuto Smlouvu vypovědět z následujících důvodů:
   a) v případě přerušení poskytování Veřejných služeb podle této Smlouvy ze zavinění Dopravce alespoň po dobu 3 (tří) po sobě následujících provozních dnů; Dopravce není odpovědný za přerušení poskytování dopravní obslužnosti podle této Smlouvy, je-li způsobeno 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 ve spolupráci s Objednatelem přijal opatření k minimalizaci dopadu takové stávky;
   b) v případě, že Dopravce nepožádá bez zbytečného odkladu a ani v dodatečné přiměřené lhůtě stanovené Objednatelem o vydání licence nebo schválení jízdního řádu Linky v souladu se Závazným jízdním řádem, který mu byl oznámen Objednatelem postupem podle čl. III této Smlouvy;
   c) v případě, že v období kalendářního čtvrtletí nebyly alespoň na 75 % spojů nasazeny vozidla, které splňují požadavky na kvalitu vozidlového parku Dopravce stanoveného touto Smlouvou;
   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 z důvodů na straně Dopravce, a to po uplynutí dodatečně stanovené lhůty pro uzavření smlouvy nebo zajištění potřebného právního titulu v délce alespoň 30 dnů;
   e) v případě, že souhrnná výše smluvních sankcí uplatněných Objednatelem v souladu s touto Smlouvou v průběhu posledních 12 po sobě jdoucích měsíců převýší 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 Finančního vyhodnocení Objednatelem;
   f) v případě opakovaného odmítnutí kontroly Objednatele podle čl. XV odst. 8, 9, 10 a 11 této Smlouvy, vztahujícího se ke kontrole tržeb z jízdného, dotací slev a SJT, ze strany Dopravce; pro účely tohoto ustanovení se stanoví, že za opakované odmítnutí kontroly se považují 3 případy odmítnutí za období trvání Smlouvy;
   g) v případě, že Dopravce poruší závažným způsobem povinnosti stanovené Tarifní smlouvou, zejména pokud nepřizná tržby realizované na dopravních výkonech (má-li Dopravce povinnost na Linkách prodávat jízdenky), které jsou VS podle této Smlouvy, nebo bude Objednatelem zjištěno použití odbavovacího zařízení nenahlášeného Dopravcem Objednateli postupem podle Tarifní smlouvy.
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 dostoupení od Smlouvy nejsou tímto odstavcem dotčeny.
6. Výpovědí Smlouvy ani odstoupením od Smlouvy nezaniká právo na smluvní pokutu, byly-li podmínky pro její uplatnění naplněny již před ukončením Smlouvy.

7. Veškerá nevypořádaná práva a povinnosti vyplývající z této Smlouvy Objednateli nebo Dopravci ke dni ukončení Smlouvy jsou Objednatel a Dopravce povinni vypořádat obdobně podle příslušných ustanovení této Smlouvy bez zbytečného odkladu.

Článek XXIII
Úrok z prodlení

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

Článek XXIV
Smluvní pokuty

1. V případě nedodržení níže uvedených závazků sjednaných touto Smlouvou ze strany Dopravce a za předpokladu, že Dopravce nesplnil povinnost ani v náhradní lhůtě stanovené Objednatelem, má Objednatel proti Dopravci právo na zaplacení smluvní pokuty:
   a) ve výši 5 000 Kč
      - za nepředložení požadovaných údajů dohodnutých v této Smlouvě v elektronické podobě ve stanovených termínech, a to za každý jednotlivý případ, nejedná-li se o některý z případů výslovně uvedených v příloze č. 12 této Smlouvy,
      - za nepředložení výkazů Dopravcem dohodnutých v této Smlouvě ve stanovených termínech, a to za každý nepředložený výkaz;
      - za nepředložení Plánu obnovy vozidel ve stanovených termínech dle čl. XVI odst. 8 a 9 této Smlouvy, a to ani po uplynutí 30denní dodatečné lhůty stanované Objednatelem
   b) ve výši 50 000 Kč
      - za nepředložení požadovaných podkladů čtvrtletního Finančního vyhodnocení dle této Smlouvy ve stanovených termínech,
      - za opakované porušení povinností dle písm. a) tohoto odstavce;
   c) ve výši 100 000 Kč
      - za nepředložení požadovaných podkladů ročního Finančního vyhodnocení dle této Smlouvy,
      - za nepředložení požadovaných podkladů Finančního vyhodnocení 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 neudržuje 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 poskytnuté služby PID za celé období platnosti této Smlouvy;

b) v případě neuzavření smlouvy dle čl. XI odst. 4 této Smlouvy ze strany Dopravce do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta výši měsíčního předpokladu tržeb ve všech pásmech PID na Lince nebo svazku Linek, které jsou předmětem závazku Veřejné služby dle této Smlouvy a vstupují do dělby tržeb zajištěných Tarifní smlouvou, počínaje měsícem, v němž uplyne lhůta 30 dnů stanovená k uzavření smlouvy; výpočet výše smluvní pokuty se provede dle přílohy č. 5 této Smlouvy jako dvanáctina z položky předpokládané tržby (bez DPH) pro příslušná tarifní pásma; dojde-li, nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Tarifní smlouvy skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuloží;

c) v případě neuzavření smlouvy dle čl. XI odst. 5 této Smlouvy ze strany Dopravce do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 5 000 Kč za každý měsíc; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu smlouvy o pověření a vzájemných vztazích při provádění jednotné přepravní kontroly v PID skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuloží;

d) v případě neuzavření smlouvy dle čl. XI odst. 6 této Smlouvy ze strany Dopravce do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 10 000 Kč za každý měsíc; dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Smlouvy MOS skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuloží;

e) NEOBSAZENO.

3. V případě, že Dopravce odmítne nebo neumožní kontrolu závazkových vztahů dle této Smlouvy v souladu s čl. XV odst. 8, 9, 10 a 11 této Smlouvy, činí smluvní pokuta 10 000 Kč v případě 1. odmítnutí a 100 000 Kč v případě každého dalšího opakovaného odmítnutí. Uhrazením smluvní pokuty Objednateli nezaniká právo výpovědi této Smlouvy dle čl. XXII odst. 3 písm. f) a g) této Smlouvy.

4. V případě odmítnutí kontroly dle čl. III odst. 10 a 11 této Smlouvy zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 50 000 Kč a v případě každého opakovaného odmítnutí smluvní pokutu ve výši 250 000 Kč.

5. V případě nenahlášení tržeb ani v termínu dodatečně stanoveném Objednatelem postupem podle čl. XV odst. 8 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, pokud se porušení týká konkrétního vozidla, Linky či spojů, pak za Linkové km, jichž se porušení týká. Tato sankce se nepoužije, byla-li Dopravci udělena za stejné období na základě Tarifní smlouvy.

6. V případě odmítnutí kontroly (komisionálního posouzení) vybavení vozidla odbavovacím a informačním systémem dle článku XX odst. 1 nebo 2 této Smlouvy zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 50 000 Kč za odmítnutí kontroly za každé odmítnuté vozidlo.

7. V případě, že Dopravce nepožádá bez zbytečného odkladu o vydání licence nebo schválení závazného jízdního řádu Linky nebo jeho změny, který byl projednán a doručen v souladu s čl. III této Smlouvy Objednatelem, a nerespektuje-li schválenou změnu jízdních řádů, činí smluvní pokuta 300 000 Kč.

8. V případě nedodržení závazného rozsahu jednotného barevného vizuálu PID je Dopravce povinen uhradit Objednateli smluvní pokutu dle přílohy č. 12 část 6 bod 6u) této Smlouvy. . Vozidla zavedená do provozu v souladu s článkem XVI odst. 1 a 3 se do povinného rozsahu jednotného barevného vizuálu PID zahrnou až po uplynutí výjimky dle čl. XVI odst. 1 a 3, kdy budou nahrazena EČV nebo uvedena do souladu s Manuálem jednotného vzhledu vozidel,

z jiných důvodů (s uplatněním Usnesení RHMP č. 1455 ze dne 14.6 2021), 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 Objednatelem v souladu s přílohou č. 12 této Smlouvy – Sazebník postihů. 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 upravit terminologii či odkazy v příloze 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 přirážku nejvýše 1 % nad inflační nárůst, a v případě uplatnění kumulované inflace za dva a více let přirážku 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, a k porušení Systémových smluv řeší a vyhodnocuje Objednatel a uložené sankce se pro daný případ rozdělí podle vzájemného poměru dopravních výkonů ujetých Dopravcem pro Objednatele na území HMP a SčK podle této Smlouvy pro příslušný kalendářní měsíc, v němž byla smluvní pokuta uložena.
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 uložením pokuty. Objednatel je též oprávněn smluvní pokutu nebo její část započíst proti zálohám na Kompenzaci vypláceným Dopravci.
6. Pokud Objednatel nařídí vyhrazené změny dle této Smlouvy, a to zejména oblasti Standardů kvality nebo úprav Tarifu PID či SPP PID, je povinen stanovit dostatečný termín pro realizaci (není-li již termín předvídán touto Smlouvou), který bude stanoven po předchozí dohodě s Dopravcem V případě nařízených změn, které by nebyly předem dohodnuto, se Dopravce dle možností zavazuje vynaložit nutné úsilí požadovanou změnu zajistit řádně a včas (tj. v termínu požadovaném Objednatelem); v případě nenaplnění těchto předem neprojednaných změn a termínů ze strany Dopravce nevzniká Objednateli nárok na náhradu škody ani na smluvní pokuty. Bez ohledu na uvedené vyvinou smluvní stany úsilí k následné dohodě o závazném termínu realizace, po jehož uplynutí již bude plnění závazně požadováno a nebude-li zajištěno bude podléhat příslušným sankcím.
7. V případě, že dojde ke stávce či jinému přerušení práce zaměstnanců Dopravce i pokud nejsou splněny podmínky ve smyslu čl. VI odst. 2 této Smlouvy, aby se taková stávka považovala za Mimořádnou překážku, pokud Dopravce učinil veškerá rozumně očekávána opatření k odvrácení stávky či přerušení práce zaměstnanců Dopravce, nevzniká Objednateli nárok na náhradu škody ani na smluvní pokuty podle této Smlouvy.
8. Smluvní pokutu lze uložit pouze za porušení povinnosti Dopravce zjištěné fyzickou přepravní či jinou kontrolou provedenou podle a předvídanou v této Smlouvě anebo za porušení zjištěné na základě prošetření konkrétní stížnosti cestujícího na porušení konkrétní povinnosti Dopravce dle této Smlouvy.

Článek XXVI
Závěrečná ujednání

1. V případě rozporu mezi ustanoveními obsaženými přímo v této Smlouvě a jejími přílohami má přednost ustanovení této Smlouvy. Právní vztahy touto Smlouvou neupravené se řídí příslušnými právními předpisy, zejména zákonem č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů, nařízením o veřejných službách a ZVS.
2. Pokud některé z ustanovení této Smlouvy nebo jeho část bude soudem prohlášeno za neplatné, nulitní, nedovolené nebo nevymahatelné, zůstávají ostatní ustanovení této Smlouvy nedotčena, tedy není tím dotčena platnost a účinnost této Smlouvy jako celku. V takovémto případě se smluvní strany zavazují pozměnit tuto Smlouvu tak, aby neplatné, nulitní, nedovolené nebo nevymahatelné ustanovení bylo nahrazeno ustanovením z hlediska účelu Smlouvy co nejbližším, avšak platným a účinným.
3. Dojde-li ke změně nařízení o veřejných službách, Zákona o silniční dopravě, ZVS nebo k jiné změně právních předpisů či k vydání nových právních předpisů, jsou smluvní strany povinny neprodleně upravit svá práva a povinnosti v této Smlouvě písemným dodatkem ke Smlouvě, aby tato byla i nadále v souladu s právními předpisy; taková změna však nesmí být v rozporu s právními předpisy v oblasti veřejného zadávání
4. Nevyplývá-li ze Smlouvy něco jiného, smluvní strany plně odpovídají za své závazky vyplývající z této Smlouvy.
5. Smluvní strany se dohodly, že vzájemná komunikace bude vedena elektronickou poštou (e-mail, datová schránka), pokud v jednotlivých ustanoveních není výslovně uvedeno jinak nebo jiným dohodnutým způsobem. Kontakty smluvních stran jsou uvedeny v příloze č. 21 této Smlouvy.

6. O změnách adres a kontaktů uvedených v příloze č. 21 této Smlouvy jsou smluvní strany povinny se neprodleně písemně informovat, jinak nesou odpovědnost za případné škody vzniklé nedodržením této povinnosti. Smluvní strany se dohodly, že změny uskutečněné dle předchozí věty nezakládají povinnost pro sestavení samostatného dodatku ke Smlouvě, ale budou jedním ze změnových bodů prvního následujícího dodatku, pokud bude uzavřen z jiného titulu než zde uvedeného.
7. V souladu s § 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. 2099 ze dne 29. 8. 2022.
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 doručená dnem, kdy je adresát osobně převezme, popř. dnem, kdy je adresát převezme na své poštovní adrese, popř. dnem, kdy je datová zpráva doručena adresátovi podle zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, nebo dnem prokazatelného odeslání na elektronickou adresu smluvní strany (e-mail).
10. Veškeré změny a doplňky této Smlouvy lze činit pouze po dohodě smluvních stran formou číslovaných písemných dodatků, které se po podpisu poslední smluvní stranou stanou nedílnou součástí Smlouvy; v jiné formě změny a doplňky této Smlouvy činit nelze.
11. Smlouva je vyhotovena v elektronicky podepsaném originálu.
12. Nedílnou součástí Smlouvy jsou tyto přílohy:

    Příloha č. 1 Provozní koncept – Referenční jízdní řád a referenční dopravní výkony – veřejná

    Příloha č. 2 Výchozí proběhy autobusů (vozové jízdní řády vztažené k Referenčnímu jízdnímu řádu) - veřejná

    Příloha č. 3 Závazný jízdní řád – veřejná

    Příloha č. 4 VFM – KP, VMPA – KP – 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. 10 a 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 – výpočtové tabulky pro vyúčtování – vzor – veřejná

    Příloha č. 5 Výpočet nákladů – denní rozsah provozu, předběžný odborný odhad Kompenzace neveřejná

    Příloha č. 6 Indexace nabídkové ceny (CDV) pro roky 2025 až 2034

    Příloha č. 6a NEOBSAZENO

    Příloha č. 7 Tarif PID

    Příloha č. 8 NEOBSAZENO

    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 Výjimky ze standardů kvality PID – veřejná

Příloha č. 11 Seznam schváleného vybavení odbavovacím a informačním systémem v autobusech PID – veřejná

Příloha č. 12 Sazebník postihů

Příloha č. 13 Vzor kontrolního průkazu pověřeného pracovníka; vzor průkazu opravňujícího k provádění přepravního průzkumu / Dopravní kontrola DPP-JPA – vzor průkazu – neveřejná

Příloha č. 14 TPSA – veřejná

Příloha č. 15 NEOBSAZENO

Příloha č. 16 Vzor Smlouvy o jednotné přepravní kontrole v systému PID – IDSK – veřejná

Příloha č. 17 NEOBSAZENO

Příloha č. 18 NEOBSAZENO

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. 21Seznam kontaktů smluvních stran – neveřejná

Příloha č. 22 NEOBSAZENO

Příloha č. 23 NEOBSAZENO

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

V Praze
za Objednatele:

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

V Praze
za Dopravce

.....

předseda představenstva

.....

člen představenstva