

**SMLOUVA O VEŘEJNÝCH SLUŽBÁCH V PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH
NA OBDOBÍ OD 1. 1. 2025 DO 30. 6. 2047**

Ev. číslo Dopravce: 000999 00 24

Ev. č. Objednatele: 2/19/2024

Ev. č. CES: OPS/29/04/005211/2024

Smluvní strany:

Hlavní město Praha

se sídlem Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 00064581

zastoupené na základě zřizovací listiny organizací **Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID)**, příspěvkovou organizací Hl. m. Prahy, zapsanou v Registru ekonomických subjektů ČSÚ, zřízenou ke dni 1. 12. 1993 usnesením 33. Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 15 ze dne 25. 11. 1993, zřizovací listina nově vydána a schválena usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy č. 6/14 ze dne 25. 4. 2019

se sídlem: Rytířská 10, 110 00 Praha 1

zastoupená: Ing. et Ing. Petrem Tomčíkem, ředitelem ROPID

IČO: 60437359

DIČ: CZ60437359, plátce DPH

Bankovní spojení: PPF banka a.s.

Číslo účtu: 2000930012/6000

(dále také jako „**Objednatel**“ nebo „**HMP**“)

a

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. Ladislavem Urbánkem, předsedou představenstva a Ing. Jiřím Pařízkem, členem představenstva

IČO: 00005886

DIČ: CZ00005886, plátce DPH

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s.

Číslo účtu: 1930731349/0800

(dále také jako „**Dopravce**“ nebo „**DPP**“)

uzavírají tuto

Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění dopravní obslužnosti území hl. m. Prahy veřejnou dráží a autobusovou dopravou v systému Pražské integrované dopravy na období od 1. 1. 2025 do 30. 6. 2047:

PREAMBULE

Smluvní strany vědomy si 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 hl. m. Praze a jeho okolí a dále se záměrem zlepšovat služby veřejné hromadné dopravy a optimalizovat náklady vynakládané na tyto služby, a to i s ohledem na to, že se hl. m. Praha usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 8/42 ze dne 20. 6. 2019 přihlásilo ke klimatickému závazku, s cílem do roku 2050 dosáhnout nulových emisí CO₂ s milníkem v roce 2035 - snížení emisí CO₂ o 45 % v porovnání s rokem 2010, a dále usnesením Rady hl. m. Prahy č. 631 ze dne 6. 4. 2020 se přihlásilo ke koncepci využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy Dopravce.

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, bezpečnost dopravy a podporovat kvalitu života v hl. m. Praze a jeho okolí.

Objednatel uzavírá s Dopravcem tuto Smlouvu v souladu s podmínkami Nařízení 1370/2007, podle Zákona o ZVS, podle Občanského zákoníku a dále podle jiných závazných právních předpisů zejména pro oblast veřejného zadávání.

HMP je příslušným místním orgánem podle čl. 2 písm. c) Nařízení 1370/2007 a dle § 59 odst. 2 písm. j) zákona č. 131/2000 Sb., o hlavním městě Praze, ve znění pozdějších předpisů, oprávněným uzavřít smlouvu o veřejných službách s pravomocí zajišťovat doprání obslužnost na svém území.

Uzavření této Smlouvy je uvedeno a je v souladu s Dopravním plánem hl. m. Prahy jako plánem dopravní obslužnosti území podle § 5 Zákona o ZVS.

Smluvní strany prohlašují, že Dopravce naplňuje definici vnitřního provozovatele ve smyslu čl. 2 písm. j) Nařízení 1370/2007. Dopravce vystupuje vůči třetím osobám jako právně samostatný subjekt, nad kterým příslušný místní orgán – hl. m. Praha vykonává kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary.

Smluvní strany prohlašují, že jsou naplněny podmínky pro uzavření této Smlouvy ve formě přímého zadání v režimu čl. 5 odst. 2 Nařízení 1370/2007 a § 18 až § 20 Zákona o ZVS. Dopravce bere na vědomí a akceptuje související právní omezení, která na Dopravce jako vnitřního provozovatele v souvislosti přijetím závazku veřejné služby přímým zadáním dopadají podle Nařízení 1370/2007, zejména podle jeho čl. 5 odst. 2.

Smluvní strany vyvinou v průběhu trvání závazku z této Smlouvy maximální úsilí k tomu, aby status Dopravce jako vnitřního provozovatele a podmínky uzavření smlouvy přímým zadáním podle Zákona o ZVS a Nařízení 1370/2007, případně navazujících nebo budoucích relevantních závazných právních předpisů, zůstaly zachovány, a to i v případě jakýchkoli změn této Smlouvy.

Smluvní strany berou na vědomí, bez ohledu na skutečnost, že Smlouva je uzavírána s vnitřním provozovatelem dle podmínek přímého zadání podle čl. 5 odst. 2 Nařízení 1370/2007, že vzájemná práva a povinnosti smluvních stran je nutné upravit komplexní smlouvou o veřejných službách

s povinnými náležitostmi stanovenými zejména čl. 4 odst. 1 Nařízení 1370/2007. 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 kompenzací stanovenou postupem podle této Smlouvy a stanovenou v souladu se závaznými právními předpisy, zejména s ohledem na zákaz překompenzace Dopravce.

Smluvní strany berou na vědomí, že závazek veřejné služby dle této Smlouvy bude realizován výkony na dráze speciální (metro, lanová dráha), na dráze tramvajové, na dráze trolejbusové a rovněž v autobusové dopravě. Smluvní strany berou na vědomí a promítají do této Smlouvy i skutečnost, že Dopravce je vlastníkem potřebné infrastruktury nezbytné k realizaci výkonů v závazku veřejné služby, jejíž řádná údržba, zlepšování a rozvoj je rovněž zájmem Objednatele.

Smluvní strany jsou si vědomy potřeby dosažení dlouhodobé stability v dynamicky se rozvíjícím 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 společně úsilí k tomu, aby doba trvání závazku veřejných služeb dle této Smlouvy odpovídala maximální možné délce trvání smlouvy o veřejných službách s přihlédnutím k podmínkám související legislativy, zejména k limitům v Nařízení 1370/2007 a Zákona o ZVS. Dopravce vyvine maximální úsilí k realizaci touto Smlouvou předvídaných významných investic do majetku Dopravce, který bude využíván k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících dle této Smlouvy, přičemž Objednatel prohlašuje, že je připraven náklady předvídaných a odsouhlasených významných a příp. jiných vyžádaných investic a náklady na jejich zařazení a provozování v závazku veřejné služby uhradit způsobem a za podmínek stanovených touto Smlouvou a závaznými právními předpisy.

Tato Smlouva se uzavírá ve smyslu čl. 4 odst. 3 a odst. 4 Nařízení 1370/2007 na prodlouženou dobu 22,5 roku s tím, že nebudou-li v termínech a za podmínek stanovených dále touto Smlouvou prokazatelně naplněny předpoklady významných investic do majetku určeného k poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících ze strany Dopravce, bude platnost a účinnost Smlouvy ukončena uplynutím 15. roku jejího trvání.

Smluvní strany berou na vědomí, že Smlouva je konstruována a uzavřena v tzv. netto režimu, tj. že příležitosti a rizika spojená s časovým vývojem výše výnosů ze závazku veřejné služby jsou na straně Dopravce v definované míře, s výjimkou situací předvídaných touto Smlouvou.

Smluvní strany berou na vědomí, že Smlouva obsahuje vyhrazené změny výše kompenzace ve smyslu § 8 odst. 1 Vyhlášky 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.

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 je poškozená smluvní strana oprávněna se domáhat svých práv u příslušného orgánu veřejné moci.

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 smlouvy vhodné. Dopravce se zejména zavazuje k zajištění adekvátních mzdových podmínek svých zaměstnanců způsobem, který bude reflektovat indexaci mzdových 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.

Tato Smlouva je uzavírána na základě rozhodnutí Objednatele uzavřít smlouvu o veřejných službách přímým zadáním s vnitřním provozovatelem v souladu s § 18 odst. 1 Zákona o ZVS ve spojení s čl. 5 odst. 2 Nařízení 1370/2007 v rozsahu dle notifikace č. 2021 – 044755 ze dne 1. 4. 2021 uveřejněné v Úředním věstníku Evropské unie na základě čl. 7 odst. 2 Nařízení 1370/2007. Objednatel zveřejnil v souladu s § 18 odst. 2 Zákona o ZVS rovněž oznámení záměru uzavřít tuto Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na své úřední desce pod ev. č. MHMP 1174027/2024 dne 2. 7. 2024. Výzva Objednatele k jednání k zahájení jednání na přípravě nových smluv o veřejných službách v přepravě cestujících mezi Hl. m. Prahou a Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciová společnost byla zaslána Dopravci dopisem Objednatele zastoupeného ROPID čj. 0667/21/KŘ/STA ze dne 28. 6. 2021. Dopravce výzvu akceptoval a oznámil Objednateli připravenost jednat dopisem čj. PP/68/2021 ze dne 20. 7. 2021.

Záměr uzavřít tuto Smlouvu byl schválen usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2099 ze dne 29. 8. 2022. Uzavření této Smlouvy bylo schváleno usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 19/6 ze dne 12. 12. 2024 a usnesením Rady hl. m. Prahy č. 2644 ze dne 2. 12. 2024.

Článek 1

ÚČEL SMLOUVY A PŘEDMĚT SMLOUVY

1. Základním účelem této Smlouvy je zajištění dopravní obslužnosti území HMP veřejnou drážní dopravou a městskou autobusovou dopravou v systému PID, to vše v souladu s ustanoveními Nařízení 1370/2007 a Zákona o ZVS.
2. Tato Smlouva stanovuje způsob zajištění, rozsah a kvalitu poskytování Veřejných služeb MHD na území HMP, v případě rozšíření tramvajových nebo trolejbusových tratí či jiných subsystémů při aktivaci vyhrazených změn také s přesahem na území Středočeského kraje, ze strany Dopravce a způsob a rozsah poskytování Kompenzace ze strany Objednatele, popř. další sjednaná práva a povinnosti Smluvních stran.
3. Dopravce se podpisem této Smlouvy zavazuje zajistit Veřejné služby, a to za podmínek, v rozsahu a způsobem stanoveným touto Smlouvou.
4. Objednatel se podpisem této Smlouvy zavazuje poskytovat Dopravci, a to za podmínek, v rozsahu, způsobem a v termínech stanovených touto Smlouvou, Kompenzaci za poskytování Veřejných služeb.

Článek 2 DEFINICE POJMŮ

1. Pokud není výslovně uvedeno jinak či nevyplývá z kontextu něco jiného, mají následující výrazy použité v této Smlouvě níže definovaný význam:

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

znamená cenu za jeden dodatečný Vozkm pro jednotlivé Subsystemy dopravy provozované při plnění Veřejných služeb, aplikovatelná 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/potřeba většího počtu řidičů a dalšího personálu nezbytných k zajištění provozu příslušné Linky uvedený Objednatelem v Referenčním jízdním řádu. CDDV v sobě obsahuje ekonomicky oprávněné náklady Dopravce na zajištění výkonů jednotlivých Subsystemů dopravy a na žádost Objednatele je upřesněna na Typy vozidel nebo skupinu Typů vozidel použitých pro plnění Veřejných služeb pro každý konkrétní kalendářní rok trvání této Smlouvy určený ve Výchozím finančním modelu, včetně nákladů přiměřených provozních záloh a je dále zvýšena o náklady Služeb organizátora/organizátorů (na výkony dle působnosti Organizátorů).

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

znamená cenu za jeden Vozkm pro jednotlivé Subsystemy dopravy dle této Smlouvy. CDV je stanovena pro jednotlivé Subsystemy dopravy a na žádost Objednatele upřesněna na Typy vozidel nebo skupinu Typů vozidel použitých pro plnění Veřejných služeb pro každý konkrétní kalendářní rok trvání této Smlouvy určený ve Výchozím finančním modelu. CDV v sobě obsahuje ekonomicky oprávněné náklady Dopravce na zajištění Veřejné služby včetně nákladů přiměřených provozních záloh.

„Čistý příjem“

je absolutní částka čistého příjmu Dopravce ve smyslu § 2 písm. g) a § 7 Vyhlášky č. 296/2010 Sb., který náleží Dopravci za plnění Veřejných služeb dle této Smlouvy, stanovený podle Metodiky Deloitte a pro kalendářní rok Doby plnění odsouhlasený Objednatelem.

„Databáze VYMI“

je společná systémová databáze PID výluk a mimořádných událostí v provozu PID ke dni uzavření této Smlouvy.

„Dispečerský systém PID“

je programové vybavení Organizátora PID pro monitorování provozu vozidel v rámci plnění Veřejných služeb 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 PID bude uzavřen mezi smluvními stranami dodatek k této Smlouvě a dodatečné náklady se projeví v ONS. Dopravce může nahradit funkcionalitu aplikací adekvátními výstupy z Dispečerského systému Dopravce.

„Dispečerský systém Dopravce“

je systém řízení provozu Dopravce dle jednotlivých Subsystemů dopravy s koordinační funkcí s Dispečerským systémem PID.

„Doba plnění“

znamená dobu počínající okamžikem Zahájení provozu, tj. 1. 1. 2025, a končící uplynutím 270 měsíců ode dne Zahájení provozu, ve které bude Dopravce poskytovat Veřejné služby. Doba plnění tak končí dne 30. 6. 2047.

„Dopravní úřad“

znamená příslušný správní úřad dle Zákona o silniční dopravě či Zákona o drahách nebo jiný úřad, v jehož kompetenci je či bude v Době plnění dozor nad poskytováním dopravních výkonů v rámci poskytování Veřejných služeb.

„EČV“

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

„EČV předpisy“

znamená směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice č. 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel podíl ekologicky čistých nebo nízkoemisních vozidel, nestanoví-li právní předpisy na tato vozidla podmínky přísnější, zejména v rozsahu a způsobem dle jejich implementace v právním řádu České republiky (zákon č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících).

„Finanční vyúčtování“

je poskytnutí dat a výkazů uvedených v čl. 11 odst. 5 této Smlouvy za účelem sestavení Finančního vyhodnocení Objednatelem.

„Finanční vyhodnocení“

je určení skutečné výše Kompenzace a dalších hodnot rozhodných pro průběžné (obvykle čtvrtletní, nebo pokud tento postup je vyvolán dle této Smlouvy) nebo roční závěrečné určení výše Kompenzace ve vztahu k plnění této Smlouvy sestavené ze strany Objednatele v souladu s touto Smlouvou za příslušné období (zpravidla kalendářní rok) na základě Dopravcem předložených Výkazů s tím, že v průběžném vyhodnocení nemusí být zahrnuty všechny přesné parametry Kompenzace, protože nelze průběžně vyhodnocovat Sdílená rizika a Kompenzace je plánována v průběhu roku jako rovnoměrně hrazené zálohy bez ohledu na časové rozložení příjmů.

„Finanční vyrovnání“

je zúčtování záloh poskytnutých Objednatelem Dopravci na Kompenzaci za příslušné období (zpravidla kalendářní rok) oproti skutečné výši Kompenzace a porovnání plánovaných a skutečných nákladů a výnosů, na kterou má Dopravce na základě Finančního vyhodnocení za toto období nárok. V rámci celoročního (nebo v posledním roce trvání Smlouvy i pololetního) Finančního vyhodnocení bude porovnána skutečná Kompenzace se skutečnými náklady Dopravce a plánovanými výnosy Dopravce a vypočtena skutečná výše Čistého příjmu Dopravce, která bude kontrolována

Objednatelem podle aktuálního VFM a VMPP a ročního výkazu provozních aktiv ve struktuře přílohy č. 6 Vyhlášky č. 296/2010 Sb., za konkrétní Dobu plnění, není-li Dopravce překompenzován.

„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).

„Indexace“

je soubor vzorců a postupů úprav VFM a dalších relevantních parametrů Smlouvy obsažených v této Smlouvě, kterými se aktualizují nákladové položky ve vazbě na vývoj cen včetně specifických vlivů v oblasti energií, pohonných hmot a vývoje mzdových nákladů. Indexace je Vyhrazenou změnou této Smlouvy.

„Investiční plán“

znamená průběžně aktualizovaný plán investic Dopravce do dlouhodobého majetku na kalendářní rok, přičemž plán investic obsahuje rovněž střednědobý výhled na minimálně 3 roky investic do majetku Dopravce.

„Jiný dopravce“

je dopravce poskytující veřejné služby v přepravě cestujících, který je integrovaný v systému PID.

„Jiný dopravce EČV“

je dopravce poskytující veřejné služby v přepravě cestujících prostřednictvím EČV, který je integrovaný v systému PID.

„Jízdní řád“ či „Jízdní řády“ či „JŘ“

a) „Referenční jízdní řád“

znamená základní jízdní řád příslušné Linky vycházející z aktuální potřeby Objednatele v okamžiku podpisu Smlouvy dle Dopravního plánu hl. m. Prahy, který vymezuje rozsah zajištění dopravní obslužnosti Linkami a časové polohy jednotlivých spojů na příslušných Linkách. Součástí Referenčního jízdního řádu je i stanovení Referenčního objemu dopravních výkonů a Typů vozidel nezbytných k zajištění provozu. Je základním vstupem pro stanovení VFM a VMPP a dalších návazných parametrů potřebných pro plnění této Smlouvy (souhrnně uvedeno v příloze č. 1 této Smlouvy).

b) „Závazný jízdní řád“

je platný jízdní řád, který na základě zadání Objednatele určuje Závazný objem dopravních výkonů Dopravce v daném období jeho platnosti (souhrnně uvedeno v příloze č. 1a této Smlouvy).

c) „Vozový jízdní řád“ („VJŘ“)

je souhrn dopravních a provozních informací pro konkrétní vůz (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 právními předpisy (k okamžiku uzavření této Smlouvy hlavně Nařízení vlády č. 589/2006 Sb.);
- v případě, že se v daný provozní 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 Veřejných služeb, vypočteného za podmínek stanovených touto Smlouvou a splatného ve lhůtách a způsobem v této Smlouvě stanoveným.

„Krizové minimum přiměřeného zisku“

má význam uvedený v čl. 7 odst. 6 této Smlouvy.

„Linka“

je definována jako souhrn dopravních spojení na trase dopravní cesty určené výchozí a konečnou zastávkou a ostatními zastávkami na území hl. m. Prahy (výjimečně s přesahem na území Středočeského kraje), na níž jsou pravidelně poskytovány přepravní služby při plnění Veřejných služeb podle platné licence a podle schváleného Jízdního řádu.

„Maximální přípustná míra přiměřeného zisku“

má význam uvedený v čl. 7 odst. 5 této Smlouvy.

„Metodika Deloitte“

je „Metodika stanovení míry přiměřeného zisku pro společnost Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007“, uvedená v příloze č. 3f této Smlouvy zpracovaná odbornou poradenskou společností Deloitte Advisory s.r.o., IČO: 27582167, se sídlem Italská 2581/67, 120 00 Praha 2 – Vinohrady.

„Mimořádné překážky“

mají význam uvedený v čl. 5 odst. 1 této Smlouvy.

„Ministerstvo dopravy“

je Česká republika – Ministerstvo dopravy, se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 15 Praha 1, IČO: 660 03 008, DIČ: CZ66003008.

„Místový km“ (dále jen „Mkm“)

je kilometr přepravního výkonu, který vyjadřuje objednanou kapacitu pro jednotlivé Typy vozidel v rámci jednotlivých Subsystémů dopravy. Ve Standardech kvality PID je stanovena obsaditelnost pro konkrétní Typy vozidel stojícími i sedícími cestujícími. Pro stanovení Mkm není rozhodná obsaditelnost v technickém průkazu vozidel či průkazu způsobilosti drážního vozidla.

„Nařízení 1370/2007“

je nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 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.

„Občanský zákoník“

je zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

„Obnovovací investice“

jsou investice primárně určené k obnově zastaralých a opotřeбенých provozních aktiv, a to k zajištění výkonů požadovaných Objednatelem dle VFM a VPMA a udržování tohoto majetku ve stavu ke dni uzavření této Smlouvy.

„Odhad Kompenzace“

jsou Výkazy sestavené pro potřeby určení výše Kompenzace pro následující kalendářní rok „n“ na základě objednávky Závazného rozsahu dopravních výkonů ze strany Objednatele při zohlednění Indexace VFM, popřípadě VMPP a známých Vyhrazených změn. V průběhu projednávání rozpočtu Objednatele může být Odhad Kompenzace upraven v souladu s postupy dle této Smlouvy.

„Organizátoři“

jsou:

„ROPID“ (nebo jen „Organizátor“)

jakožto ROPID – Regionální organizátor pražské integrované dopravy, příspěvková organizace, se sídlem Rytířská 406/10, Staré Město, 110 00 Praha 1, IČO: 60437359, DIČ: CZ60437359, osoba pověřená HMP, popř. i SČK v Době plnění organizací PID, popř. společného integrovaného dopravního systému HMP a SČK.

„IDSK“

jakožto 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.

„Společný organizátor“

jakožto společný organizátor integrované dopravy na území HMP a SČK, na jehož založení vyvíjejí HMP a SČK snahu. K datu založení takového subjektu převezme tento nový Společný organizátor činnosti systémových služeb ROPID a IDSK a jejich práva a povinnosti vyplývající z této Smlouvy na něj přejdou v plném rozsahu. V případě, že by k založení Společného organizátora došlo v Době plnění této Smlouvy, bude Společný organizátor smluvními stranami akceptován se všemi svými dopady zejména, nikoli však výlučně, pokud jde o dopady na názvy a texty dokumentů, zastupování HMP ve věcech této Smlouvy, změnu loga, změnu korporátního designu atd., přičemž náklady na související změny s vytvořením Společného organizátora jsou ONS.

„OIS“

je odbavovací a informační systém PID v souladu se Standardy kvality PID včetně návazných příloh.

„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“ (nebo jen „ONS“)

jsou uznatelné náklady, které vzniknou Dopravci v souvislosti požadavkem Objednatele či Organizátorů anebo jsou důsledkem takových požadavků Objednatele, které nejsou předem přesně známy a specifikovány a vzniknou v Době plnění Smlouvy. ONS jsou Vyhrazenou změnou Kompenzace. Možné ONS jsou specifikovány a jsou v této Smlouvě stanoveny postupy jejich kalkulace a doložení takto vzniklých nákladů a jejich zahrnutí do výpočtu Kompenzace. ONS je Dopravce povinen vždy řádně a průkazně doložit, přičemž Objednatel není povinen hradit náklady, které by přesahovaly náklady v místě a čase obvyklé či tržní (není-li možné obvyklé náklady určit), či náklady vysoutěžené, pokud Objednatel neurčil dodavatele tohoto plnění či pokud z povahy plnění nevyplývá, že jej může poskytnout pouze jeden subjekt. Objednatel je oprávněn požadovat doložení nákladů také např. průzkumem trhu provedeným Dopravcem. Tyto náklady musí být Dopravcem doloženy před termínem Finančního vyhodnocení, popřípadě Finančního vyrovnání. Jako ONS budou uznatelné i případné náklady na zavedení či změnu Standardů kvality PID nařízené Objednatelem a jejich ekonomické dopady; to neplatí v rozsahu, ve kterém Dopravce má výjimku ze splnění Standardů kvality PID. Dojde-li po uzavření Smlouvy 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 výši v rámci jiných složek Kompenzace. 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 vyžádat předložení jejich originálů či úředně ověřených kopií a současně s právem si pořídit jejich kopie, případně si vyžádat, aby kopie příslušných dokladů vytvořil pro Objednatele Dopravce. Písemné protokoly k doložení ONS se stávají nedílnou součástí Finančního vyúčtování Kompenzace.

„Plán významných investic“

je seznam smluvními stranami schválených investic do infrastruktury či vozového parku Dopravce (majetku Dopravce), který tvoří přílohu č. 3d této Smlouvy včetně plánovaného harmonogramu realizace, které se zavazuje Dopravce provést v Době plnění, kdy realizace těchto významných investic v Době plnění odůvodňuje prodloužení Doby plnění na 270 měsíců ve smyslu Nařízení 1370/2007; změna Plánu významných investic či harmonogramu jejich provedení je Vyhrazenou změnou této Smlouvy.

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

je systém zajišťování dopravní obslužnosti ve společném integrovaném dopravním systému HMP a SČK jednotlivými dopravci společně v různých Subsystémech dopravy. Jednotliví dopravci se podílejí na zajištění dopravní obslužnosti podle Smluvních přepravních podmínek PID a Tarifu PID, které mohou být pro případ překryvů tarifů se sousedícími/překrývajícími se integrovanými dopravními systémy upraveny ve vazbě na smluvní přepravní a tarifní podmínky, se kterými k překryvu dochází. V případě, že by došlo v době trvání této Smlouvy ke změně názvu systému, bude tento nový název smluvními stranami akceptován se všemi svými dopady zejména, nikoli však výlučně, pokud jde o

dopady na názvy a texty dokumentů, změnu loga, změnu korporátního designu atd. Dopravcem doložená změna úhrady nebo vznik nákladů Dopravce na změnu je Vyhrazenou změnou jako ONS.

„Přepravní prostor“

je prostor, kde cestující musí disponovat platným jízdním dokladem, jehož konkrétní a aktuální definice je upravena v Tarifu PID.

„Referenční objem dopravních výkonů“

je objem dopravních výkonů vyplývající z Referenčního jízdního řádu a znamená stanovení rozsahu ročního předpokládaného provozu v jednotlivých Subsystémech dopravy ve Vozových kilometrech a Místových kilometrech pro Typy vozidel určený pro sestavení VFM a VPA, k němuž budou počítány postupem dle této Smlouvy všechny odchylky dopravních výkonů v průběhu Doby plnění.

„Referenční ziskové rozpětí“

má význam uvedený v čl. 7 odst. 6 této Smlouvy.

„Rozvojové investice“

jsou investice primárně určené k rozšíření, změně či zvýšení komfortu výkonů poskytovaných Objednateli a jejich záměrem je zajistit další růst a rozvoj.

„SČK“

znamená Středočeský kraj, vyšší územně samosprávný celek.

„Sdílená rizika“

mají význam uvedený v čl. 9 odst. 4 této Smlouvy.

„SJT“

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

„Skutečná výše kompenzace“

je kompenzace vypočtená na základě skutečných nákladů, výnosů a započtení všech nákladových i výnosových změn a úprav předvídaných touto Smlouvou a Sdílených rizik.

„Smlouva“

znamená tuto „Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících“ 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.

„Smlouva MOS“

znamená smlouvu o přístupu ke službám v oblasti Multikanálového odbavovacího systému.

„Střediska dopravních informací“

jsou prodejně-kontaktní místa s významnou informační úlohou v PID a přímým kontaktem s cestujícími.

„Subsystémy dopravy“

znamená společně:

- a) dopravní systém, v němž jsou dopravní výkony realizované na dráze speciální – metru („**Metro**“); dopravní systém, v němž jsou dopravní výkony realizované automatizovanými vlakovými soupravami bez strojvedoucích na dráze speciální – metru („**Automatizované metro**“);
- b) dopravní systém, v němž jsou dopravní výkony realizované na dráze tramvajové a dráze speciální – lanové („**Tramvaje**“);
- c) dopravní systém, v němž jsou dopravní výkony realizované prostřednictvím autobusové a trolejbusové dopravy („**Autobusy**“); pokud by v době trvání této Smlouvy došlo k organizačnímu či právnímu osamostatnění trolejbusové dopravy, pak samostatným Subsystémem dopravy bude i dopravní systém, v němž jsou dopravní výkony realizované prostřednictvím trolejbusové dopravy („**Trolejbusy**“);
- d) jiné dopravní systémy, v nichž jsou realizovány dopravní výkony jinými způsoby („**Ostatní SD**“);

„Systémově koncepční dokumenty“

jsou:

- a) **Dopravní plán hl. m. Prahy (DPL HMP)** jakožto platný systémově koncepční dokument sestavený, projednaný a schválený HMP v souladu s § 5 Zákona o ZVS. Tento dokument je dálkově přístupný [zde](#);
- b) **Rozvoj linek PID v Praze (RL PID)** jakožto platný dokument schválený HMP, jež předpokládá vývoj linkového vedení PID na území hl. m. Prahy v následujících letech. Tento dokument je dálkově přístupný [zde](#);
- c) **Klimatický plán (KLIMP)** jakožto dokument schválený usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 27/30 ze dne 27. 5. 2021. Tento dokument je dálkově přístupný po dosažení čísla usnesení [zde](#);
- d) **Koncepce využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciová společnost (KAP BUS)** jakožto dokument schválený usnesením Rady hl. m. Prahy č. 631 ze dne 6. 4. 2020.
- e) **Plán udržitelné mobility Prahy a okolí (PUM)** jakožto platný základní koncepční dokument HMP pro oblast dopravy a její infrastruktury. Tento dokument je dálkově přístupný [zde](#).
- f) **Business plán DPP do roku 2050 (Business plán 2050 či BPD2050)** jakožto plán sestavený Dopravcem na základě zpracování výhledu očekávaných investičních a provozních výdajů a analýzy oblastí s potenciálem zvyšování úrovně krytí nákladů tržbami. Tento dokument je uvedený v příloze č. 3c této Smlouvy.

„Standardy kvality PID“

jsou jednotlivé standardy kvality PID stanovené pro jednotlivé Subsystémy dopravy, které jsou uvedeny v příloze č. 10 této Smlouvy:

- a) Standardy kvality PID Autobusy;

- b) Standardy kvality PID Tramvaje;
- c) Standardy kvality PID Metro – bude sestaven a doplněn po jeho odsouhlasení v orgánech HMP;
- d) Standard stanic a zastávek – bude sestaven po vyhodnocení a uzavření projektu Jednotného informačního systému („JIS“) a doplněn po jeho odsouhlasení v orgánech HMP;
- e) další standardy kvality např. Trolejbusů, EČV či Ostatních SD, které budou vydány v průběhu trvání této Smlouvy.

„Systémové smlouvy“

je souhrnné označení pro smlouvy nezbytné pro fungování systému PID či SJT, zejména smlouva o službách s Organizátorem, Tarifní smlouva, Smlouva MOS, či další smlouvy, které Organizátor určí, že jsou/nejsou nezbytné k fungování PID, pokud souvisí se Veřejnými službami a které neukládají neodůvodněné povinnosti Dopravci; Dopravcem doložená změna úhrady nebo nákladů Dopravce na plnění Systémových smluv je Vyhrazenou změnou jako ONS.

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

jsou Smluvní přepravní podmínky PID (metro, tramvaje, lanová dráha, autobusy, plavidla)¹ vydané Organizátorem PID a dopravci PID v souladu s platnou legislativou, zejména pak se Zákonem o ZVS, Zákonem o silniční dopravě, Zákonem o drahách, 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, a dalšími aplikovatelnými závaznými právními předpisy. Dalším subjektem, který se může podílet na tvorbě vydání Smluvních přepravních podmínek PID, je SČK (případně zastoupený IDSK), popřípadě IDSK samostatně.

„Tarif PID“

je dokument, který stanoví v systému PID způsob a postup při uplatňování cen jízdného ve veřejné hromadné dopravě osob na území platnosti. K Tarifu PID přistupují všichni dopravci zapojení do systému PID na základě Tarifní smlouvy. Tarif PID je uplatňován na všech linkách PID.

„Typy vozidel“

jsou v rámci systému PID předepsané různé Typy vozidel, jejichž parametry jsou uvedeny ve Standardech kvality PID. Konkrétní Typ vozidla na Lince je definován Objednatelem v Závazné objednávce dopravního výkonu. Objednatel je oprávněn stanovit časově omezené výjimky zejména, nikoli však výlučně, na použití Typu vozidla se zohledněním skutečných nákladů. Typy vozidel, kterými jsou poskytovány služby v rámci systému PID, jsou v textu Smlouvy a v přílohách Smlouvy označovány takto:

AUTOBUSY:

Minibus (Mn)

Midibus (Md)

Midibus+ (Md+, nebo Md@)

Standard (Sd)

¹ V případě vzniku dalších trakcí zejména v souvislosti s plněním Klimatického plánu nebo zákona o bezemisních vozidlech bude název upraven a dle aktuální potřeby, nezakládá však důvod ke vzniku dodatku této Smlouvy, který by název upravoval.

Standard+ (Sd+, nebo Sd@)
Kloubový (Kb)
Kloubový+ (Kb+, nebo Kb@)

TROLEJBUSY:

Standard (TbSd)
Kloubový (TbKb)
Dvoukloubový (Tb2Kb)

ELEKTROBUS:

Elektrobus (EbN)
Elektrobus vodíkový (EbNV)

TRAMVAJE:

Sólo (1T)
Souprava/Kloubová (2T)

METRO

5M

„Trvalá změna dopravy linky“ („TZD“)

je dokument vypracovaný ze strany Objednatele, zasílaný Dopravci písemně elektronicky (v mimořádných situacích jiným dohodnutým způsobem), stanovující/upravující parametry provozu Linky či Linek. Trvalá změna dopravy linky obsahuje alespoň trasu, zastávky, provozní parametry potřebné pro vytvoření Závazného jízdního řádu Linky.

„Vozový km“ („Vozkm“)

je dopravní výkon Dopravce v km dle Závazného jízdního řádu včetně souvisejících režijních km tj. výjezdů, zátahů, přejezdů a nezbytných obrátů v koncových zastávkách nebo nutných manipulačních přejezdů.

„Veřejné služby“

znamená výkon závazku veřejných služeb Dopravcem v přepravě cestujících ve veřejné drážní osobní dopravě a veřejné linkové osobní dopravě za účelem zajištění dopravní obslužnosti území HMP či příměstských oblastí v souladu s § 2 Zákona o ZVS, a to v rozsahu a za podmínek stanovených touto Smlouvou.

„Vyhláška č. 296/2010 Sb.“

znamená vyhlášku č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.

„Vyhláška č. 175/2000 Sb.“

znamená vyhlášku č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů.

„Vyhrazená změna“

znamená v této Smlouvě určenou podmínku, událost či okolnost, při jejímž splnění či vzniku vzniká nárok na změnu Kompenzace, a to ve smyslu § 8 odst. 1 Vyhlášky č. 296/2010 Sb.

„Výchozí finanční model“ („VFM“)

znamená výchozí finanční model sestavený Dopravcem na základě provozní koncepce vycházející z příslušných Systémově koncepčních dokumentů a objednávky výkonů (Referenčních jízdních řádů a Plánu významných investic schválených Objednatelem) zpracovaný před podpisem této Smlouvy na celou dobu trvání Smlouvy ve struktuře jednotlivých Subsystémů dopravy podle přílohy č. 1, 2 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb., modifikovaný a rozšířený dle dohody smluvních stran z důvodu přesnější precizace nákladových položek pro účely Indexace, který tvoří přílohu č. 3a této Smlouvy.

„Výchozí model provozních aktiv“ (dále také jen „VMPA“)

znamená výchozí model provozních aktiv nezbytných k realizaci Referenčního objemu dopravních výkonů vycházející z majetku, který bude používán k plnění Veřejných služeb na základě provozní koncepce, která vycházející z příslušných Systémově koncepčních který sestavil Dopravce a schválil Objednatel před uzavřením této Smlouvy. VMPA tvoří přílohu č. 3b této Smlouvy.

„Výkazy“

znamená společně:

a) „Dílčí výkaz“

jakožto upravený a rozšířený VFM podle jednotlivých Subsystémů dopravy.

b) „Souhrnný výkaz“

jakožto upravený a rozšířený VFM za všechny Subsystémy dopravy.

„Zahájení provozu“

znamená počátek Doby plnění, tj. den, kdy je Dopravce povinen na základě této Smlouvy a za podmínek v ní stanovených zahájit provoz Veřejných služeb. Pro účely této Smlouvy jde o termín 1. 1. 2025.

„Zákon o dráhách“

znamená zákon č. 266/1994 Sb. o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

„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.

„Zákon o veřejných službách“ („Zákon o ZVS“)

znamená zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách a změnách dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

„Závazný objem dopravních výkonů“

je rozsah dopravních výkonů objednaný 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 objem dopravních výkonů a parametry Závazného jízdního řádu jsou stanoveny v TZD a 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 objem dopravních výkonů upravit v souladu s touto Smlouvou.

„Závazný rozsah objednávky“

má význam dle čl. 4. odst. 4 této Smlouvy.

„ZZVZ“

je zákon č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Článek 3 DOBA PLNĚNÍ

1. Tato Smlouva se uzavírá na Dobu plnění, tj. na dobu určitou od 1. 1. 2025 až do 30. 6. 2047.
2. V průběhu Doby plnění bude docházet k průběžnému vyhodnocování postupu realizace významných investic Dopravce ve smyslu čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007 s tím, že potvrzení splnění podmínky celkové Doby plnění dle pravidel v čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007 bude vyhodnoceno nejpozději do 31. 12. 2037. Kontrola plnění významných investic bude probíhat na základě Plánu významných investic uvedeného v příloze č. 3d této Smlouvy a v souladu s postupem dle článku 15 této Smlouvy.
3. Dopravce musí nejpozději ke dni nabytí účinnosti této Smlouvy splňovat a dále udržovat v platnosti po celou Dobu plnění, níže uvedené požadavky dle ustanovení § 8 odst. 2. Zákona o ZVS:
 - a) mít potřebné licence, povolení a schválený Jízdní řád, je-li jeho schválení podle závazných právních předpisů nezbytné,
 - b) mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování Veřejných služeb,
 - c) být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených Zákonem o drahách a Zákonem o silniční dopravě či jiným závazným předpisem, který se vztahuje na plnění Veřejných služeb,
 - d) splňovat Standardy kvality PID stanovené pro jednotlivé Subsystémy dopravy se sjednanými výjimkami v příloze č. 10 této Smlouvy, dále bezpečnost dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace, s tím, že Objednatel je v rámci vyhrazených změn Standardů kvality PID stanovených pro jednotlivé Subsystémy dopravy oprávněn požadovat přísnější hodnoty a ukazatele standardů kvality a bezpečnosti nebo požadovat splnění dalších standardů, finanční dopady změny Standardů kvality PID pro jednotlivé Subsystémy dopravy jsou Vyhrazenou změnou Kompenzace.

Článek 4

MÍSTO A ROZSAH PLNĚNÍ, OBJEDNÁVKA A VYHRAZENÉ ZMĚNY OBJEDNÁVKY A JEJICH REALIZACE

1. Dopravce je povinen provozovat Veřejné služby na území HMP a popř. v budoucnu příměstských oblastí Středočeského kraje, nedohodnou-li se smluvní strany jinak v rozsahu, stanoveném

Systémově koncepčními dokumenty zejména DPL HMP upřesněným v příloze č. 1 a 1a, popřípadě i 1b² této Smlouvy a dále v rozsahu upraveném za podmínek stanovených touto Smlouvou. Výchozí Referenční objem dopravních výkonů je uveden pro Dobu plnění v příloze č. 1 této Smlouvy.

2. Dopravce je povinen zajišťovat Veřejné služby v rozsahu Závazného objemu dopravních výkonů stanovených odděleně pro jednotlivé Subsystemy dopravy, s výjimkou reakcí na mimořádnosti v dopravě. Závazný objem dopravních výkonů bude každoročně uveden v příloze č. 1a této Smlouvy následně upřesněných v rámci TZD a bude jím upřesněn Referenční objem dopravních výkonů dle aktuální potřeby Objednatele. Smluvní strany jsou povinny sjednat Závazný objem dopravních výkonů v souladu s pravidly a postupy Vyhrazených změn Kompenzace uvedených v této Smlouvě.
3. Objem dopravních výkonů pro příslušný kalendářní rok „n“ objedná Objednatel u Dopravce formou písemné objednávky doručené nejpozději do 30. 6. roku „n-1“ na rok závaznosti „n“. Objednávku dopravních výkonů zašle Objednatel ve struktuře požadovaných Vozkm a Mkm po jednotlivých Subsystemech dopravy a požadovaných Typech vozidel, a to včetně rozlišení požadavků na jednotlivá čtvrtletí. Dopravce pro účely dalšího jednání s Objednatelem poskytne Objednateli do 28. 7. roku „n-1“ Odhad Kompenzace včetně odůvodnění a vyčíslení Indexace nákladů, výši výnosů a všech Vyhrazených změn Kompenzace podle pravidel stanovených touto Smlouvou. Objednatel je povinen poskytnout spolu s objednávkou Dopravci další nezbytné poklady a informace, které jsou Objednateli známy a mají či mohou mít vliv na výši Kompenzace. V průběhu projednávání rozpočtu HMP je Objednatel oprávněn upravit v souvislosti s finančními možnostmi rozsah objednávky dopravních výkonů, který písemně sdělí Dopravci.
4. Po projednání Odhadu Kompenzace Objednatel písemně sdělí Dopravci do 15. 10. roku „n-1“ Závazný objem dopravních výkonů, popřípadě požadované úpravy v objednávce, resp. v Odhadu Kompenzace (návrh úspor) a Dopravce sestaví upravený Odhad Kompenzace do 31. 10. roku „n-1“, pokud se smluvní strany nedohodnou na termínu kratším, který však musí Dopravci umožnit zpracování požadovaných úprav a zajištění požadovaného dopravního výkonu. Výsledný stav po projednávání upraveného Odhadu Kompenzace stanovuje jako Závazný rozsah objednávky, tedy Závazný objem dopravních výkonů na rok „n“.
5. Závazný objem dopravních výkonů, schválený Odhad Kompenzace, upravený VFM a VPMA, budou stvrzeny dodatkem této Smlouvy uzavřeným smluvními stranami nejpozději do 31. 12. roku „n-1“ na rok závaznosti „n“. V případě, že nedojde k uzavření dodatku Smlouvy, bude se Závazný objem dopravních výkonů pro rok „n“ řídit objemem dopravních výkonů platným z poslední realizované změny Jízdních řádů v roce „n-1“.
6. Závazný objem dopravních výkonů se nesmí v Době plnění (v žádném kalendářním roce) lišit od Referenčního objemu dopravních výkonů uvedených v příloze č. 1 této Smlouvy o více než 5 (pět) procent, s tím, že tato maximální celková změna není přípustná ani v rámci jednoho ze Subsystemu

² Příloha 1b bude uvedena, pouze v případě pokud v konkrétním roce plnění nastanou okolnosti dle čl. 13 odst. 3 a 4

dopravy, s výjimkami předvídanými touto Smlouvou, nebo pokud se smluvní strany nedohodnou jinak.

7. Objednatel je oprávněn odchýlit se od Referenčního objemu dopravních výkonů o více než 5 (pět) procent v případě, že byla realizována smluvními stranami schválená významná infrastrukturní investice neobsažená v Plánu významných investic či nebyla realizována infrastrukturní investice obsažená v Plánu významných investic, popř. došlo ke zpoždění v její realizaci, pokud rozsah takové změny odpovídá dopravním výkonům, které budou či měly být realizovány v souvislosti s infrastrukturní investicí. Taková změna je Vyhrazenou změnou této Smlouvy.
8. V případě, že se Objednatel rozhodne uzavřít smlouvu na veřejné služby ve veřejné autobusové dopravě na část veřejných služeb s jiným dopravcem postupuje se dle čl. 20 této Smlouvy.
9. V případě, že by změny Závazného objemu dopravních výkonů dle tohoto článku Smlouvy znamenaly změnu fixních nákladů Dopravce či odchylné zapojení provozních aktiv od VFM či VMPPA, bude upraven VFM i VMPPA počínaje rokem platnosti takové změny. Upravený VFM, VMPPA a Odhad Kompenzace bude sjednán dodatkem této Smlouvy uzavřeným podle odst. 5 tohoto článku Smlouvy. V případě, že ke změně Závazného objemu dopravních výkonů s vlivem na platný Odhad Kompenzace, VFM, či VMPPA, dojde nikoliv k počátku určitého roku Doby plnění, uzavřou smluvní strany dodatek Smlouvy bez zbytečného odkladu. Tyto změny mohou mít vliv na výši Kompenzace a jsou Vyhrazenou změnou.
10. Dopravce je povinen zajišťovat Veřejné služby vozidly odpovídajícími požadavkům uvedeným ve Standardech kvality PID schválených pro jednotlivé Subsystémy dopravy (včetně návazných příloh) a se sjednanými výjimkami v příloze č. 10 této Smlouvy, a také EČV či jinými vozidly pořízenými na základě dohody smluvních stran pro naplnění KLP nebo na základě realizovaných významných investic schválených HMP i DPP nebo již zpracovaných a schválených v Plánu významných investic. V tomto případě se smluvní strany zavazují uzavřít dodatek k této Smlouvě, kde rovněž případně aktualizují VFM, VMPPA a Odhad Kompenzace. V případě změn nastavení Standardů kvality PID schválených pro jednotlivé Subsystémy dopravy, popřípadě Standardy kvality PID sestavené pro subsystémy nové, které by vyvolaly zvýšení nákladů u Dopravce, budou Dopravci v poctivém obchodním styku Objednatelům uhrazeny v rámci ONS nebo úpravou VFM a VMPPA a tyto náklady jsou Vyhrazenou změnou Kompenzace. Dopravce není povinen náklady na investice vynaložit, pokud se Objednatel nezaváže k úhradě takových nákladů spojených s pořízením majetku a jeho zapojením a užíváním do Veřejné služby (včetně poskytnutí dotace) či pokud nebude uzavřen dodatek této Smlouvy, kterým bude upravena výše Odhadu Kompenzace, VFM a VMPPA.
11. Smluvní strany berou na vědomí, že ke změně Systémově koncepčních dokumentů může dojít pouze na základě dohody smluvních stran zejména v souvislosti s pořízením EČV nebo jiných významných investic do majetku Dopravce a k nim návazných provozních investic a nákladů.
12. Objednatel je oprávněn změnit rozsah Závazného objemu dopravních výkonů k prvnímu dni, který bude stanoven jako změna Jízdního řádu nebo změna Jízdního řádu ve veřejném zájmu, tyto dodatečné změny objednávky Závazného objemu dopravních výkonů musí být s Dopravcem projednány před jejich účinností a Objednatel je Dopravci závazně oznámí jako TZD.
13. Objednatel je oprávněn v průběhu roku změnit objednávku Závazných dopravních výkonů, pokud dojde v průběhu roku k aktivaci investice předpokládané v rámci Plánu významných investic či ad hoc

investice schválené smluvními stranami. Dopravce je povinen informovat Objednatele o průběhu a významných milnících realizace investic z Plánu významných investic či ad hoc schválených investic.

14. Objednatel je také oprávněn dodatečně ad hoc objednat určitý dopravní výkon v časově omezené době nad rámec Závazného objemu dopravních výkonů. Dodatečnou změnu objednávky nad rámec Závazného objemu dopravních výkonů musí doručit Objednatel jako TZD. Dodatečnou objednávkou se může zvýšit dopravní výkon v každém ze Subsystemů dopravy, přičemž se jedná pouze zvýšení dopravního výkonu připadajícího na dobu požadavku, kdy dodatečná objednávka nesmí vést k přesáhnutí provozní kapacity vozidel či infrastruktury Dopravce využívané k plnění Veřejných služeb, a dodatečná ad hoc objednávka musí být s Dopravcem projednána a odsouhlasena. Pokud by dodatečná objednávka vedla k přesáhnutí provozní kapacity vozidel či infrastruktury Dopravce využívané k plnění Veřejných služeb v takovém případě je Dopravce oprávněn objednávku odmítnout nebo adekvátně snížit.
15. V případě, že dojde ke změně rozsahu Závazného objemu dopravních výkonů, dle tohoto článku Smlouvy bude Cena dodatečného dopravního výkonu stanovena součinem aktuálně platné Ceny dodatečného dopravního výkonu podle Subsystemu dopravy a Typů vozidel a dodatečně realizovanými či nerealizovanými výkony ve Vozkm. V případě, že by se změnou Závazného objemu dopravních výkonů změnila fixní náklady Dopravce, zavazují se smluvní strany jednat o uzavření dodatku této Smlouvy, kterým dojde k úpravě Odhadu Kompenzace VFM a VMPA, přičemž Dopravce je povinen poskytování závazku dle této Smlouvy v rozsahu změny Závazného objemu dopravních výkonů dle tohoto článku zahájit ke dni účinnosti následující změny Jízdního řádu nebo ke dni účinnosti dohody smluvních stran, Objednatel Dopravci zároveň bez zbytečného odkladu písemně sdělí informaci, že rozsah změny Závazného objemu dopravních výkonů a tomu odpovídající vliv na Kompenzaci byly schváleny příslušným orgánem Objednatele, pokud by se jednalo o snížení dopravního výkonu, učiní tak k účinnosti následující změny Jízdního řádu vždy. Za písemné sdělení je pro tyto účely považováno také sdělení prostřednictvím příslušných kontaktů uvedených v příloze č. 11 této Smlouvy obsahující elektronický odkaz na usnesení příslušných orgánů Objednatele.
16. Postupy změny objednávky dopravních výkonů, které mohou mít vliv na náklady Dopravce, musí být s Dopravcem projednány před jejich účinností a Objednatel se zavazuje zajistit úpravu Kompenzace. Dopravce se zavazuje vyvinout maximální úsilí k získání dotací z veřejných prostředků (vč. prostředků z fondů EU) na nutné investice či dodatečné náklady na obnovu majetku bezprostředně určeného k plnění závazků Veřejných služeb dle této Smlouvy. Dopravce je povinen bez zbytečného odkladu informovat Objednatele o získání dotace z jakéhokoliv dotačního programu či od jakékoliv instituce, které bude Dopravce bezprostředně využívat při plnění Veřejných služeb dle této Smlouvy. Získá-li Dopravce dotaci související s plněním Veřejných služeb dle této Smlouvy, Dopravce výslovně souhlasí, že bude tato dotace zohledněna při výpočtu výše Kompenzace.
17. Změny objednávky dopravního výkonu podle tohoto článku Smlouvy jsou Vyhrazenou změnou Smlouvy. Smluvní strany se dále zavazují o této změně Smlouvy uzavřít dodatek bez zbytečného odkladu. Předmětem dodatku bude nejméně úprava Závazného objemu dopravních výkonů a Odhadu Kompenzace a popř. i změna VFM či VMPA. Smluvní strany se dohodly, že pokud změna Jízdního řádu nebude významná, nebude dodatek sestaven. Za nevýznamnou změnu je považována zejména, nikoli však výlučně, krátkodobá výluka, krátkodobé operativní posílení spojů např. k zajištění víkendové kulturní akce apod. nebo vynucený přejezd nebo změna malého rozsahu, či kompenzovaná jinou změnou Jízdního řádu. V takovém případě bude změna zahrnuta do Finančního vyúčtování a

Finančního vyhodnocení a bude-li trvalá, bude předmětem následujícího dodatku Smlouvy. V případě nesouhlasu kterékoli smluvní strany s neuzavřením dodatku bude dodatek sestaven vždy. Průběžné změny, na nichž bude shoda mezi smluvními stranami, budou upraveny jen dopravními opatřeními bez nutnosti uzavřít dodatek této Smlouvy.

18. Objednané Linky a spoje Veřejných služeb dle této Smlouvy jsou všechny linky a spoje v systému MHD Praha dle aktuální platnosti Závazných jízdních řádů na www.pid.cz.

Článek 5

MIMOŘÁDNÉ PŘEKÁŽKY A ŘEŠENÍ SITUACÍ NEZAVINĚNÝCH DOPRAVCEM

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 (Mimořádná překážka), nepovažuje se takové nesplnění povinnosti za porušení této Smlouvy. Za Mimořádné překážky se považují zejména přírodní katastrofy, havárie, mimořádné nepříznivé klimatické podmínky, epidemie a jejich důsledky, občanské nepokoje, vojenské, celní nebo policejní operace (s výjimkou kontrol plnění povinností Dopravce nebo jeho zaměstnanců podle obecně závazných právních předpisů) bránící realizaci Veřejných služeb.
2. Pro vyloučení pochybností smluvní strany prohlašují, že za Mimořádnou překážku se považuje mimo jiné též stávka zaměstnanců Dopravce za předpokladu, že byla Dopravcem neprodleně písemně 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. Smluvní strany sjednávají, že za Mimořádnou překážku podle odstavce 1 tohoto článku lze v rámci této Smlouvy považovat též 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 EČV a související infrastruktury, nepovažuje se takové nesplnění povinnosti Dopravce za porušení této Smlouvy.
4. Za Mimořádné překážky se však pro vyloučení jakýchkoliv pochybností nepovažují překážky: (i) vzniklé z osobních, majetkových či jiných poměrů smluvní strany, jejich dodavatelů či osob s nimi propojených (např. jejich hospodářské poměry, porušení právních předpisů těmito subjekty apod.), dále (ii) překážky, které vznikly až v době, kdy byl Dopravce v prodlení s plněním své povinnosti, a dále (iii) překážky, které je Dopravce dle Smlouvy povinen překonat.
5. Mimořádných překážek je 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 Dopravci Cenu dodatečného dopravního výkonu mimořádných překážek pro

jednotlivých Typů vozidel v objednaných Subsystemech dopravy, jejichž výkonů se Mimořádné překážky týkají ($CDDV_{MPt}$) – pro každý Subsystem dopravy bude výpočet v případě dopadu Mimořádných překážek proveden odděleně, tj. nezbytné náklady Dopravce při Mimořádných překážkách cenou stanovenou následujícím postupem, přičemž některé položky ve výpočtu $CDDV_{MPt}$ mohou nabývat hodnotu 0 (nula) Kč, nenastanou-li v průběhu období, pro které se $CDDV_{MPt}$ vypočítává:

$$CDDV_{MPt-i} = CDDV_{t-i} - NP_{t-i} - DÚ_{t-i}$$

$CDDV_{t-i}$ Cena dodatečného dopravního výkonu i-tého Typu vozidla v objednaných Subsystemech dopravy, indexovaná pro konkrétní rok dle řádků 20 přílohy č. 3e dle příslušného Subsystemu dopravy označeného např. VFM-Autobusy VN této Smlouvy (Kč/Vozkm), kterého se Mimořádné překážka týká

NP_{t-i} výše nákladů i-tého Typu vozidla v objednaných Subsystemech dopravy, indexovaná pro konkrétní rok dle řádků – pohonné hmoty či trakční energie v Kč/Vozkm dle řádků příslušného Subsystemu dopravy č. 1a, 1b, 1c nebo 1d přílohy č. 3e této Smlouvy (Kč/Vozkm)

$DÚ_{t-i}$ případně další doložené úspory pro i-tý Typ vozidla v objednaných Subsystemech dopravy (Kč/Vozkm), pokud nenastanou, tato položka bude nabývat hodnotu 0 (nula), v případě stávky dle odstavce 2 tohoto článku této Smlouvy se do dalších doložených úspor zahrnou také mzdové náklady uvedené pro jednotlivé Typy vozidel v objednaných Subsystemech dopravy (Kč/Vozkm) ve výši dle řádků 1a, 1b, 1c nebo 1d přílohy č. 3e této Smlouvy.

8. Smluvní strana je povinna všechny skutečnosti mající vliv na plnění této Smlouvy, zejména na změnu Kompenzace, ale i splnění povinností dle tohoto článku Smlouvy v době Mimořádných překážek druhé smluvní straně detailně doložit rozhodnou dokumentací, např. dokumentací úspory – z faktur nebo podílově z uhrazených faktur a plánu, tj. dopočetem rozdílu skutečných nákladů a plánu; faktury s vyčíslením slevy apod. Tyto doklady je Dopravce povinen poskytnout Objednateli nad rámec dalšího sjednaného výkaznictví dle této Smlouvy bez zbytečného odkladu.
9. Smluvní strany považují důsledky Mimořádných překážek za Sdílená rizika smluvními stranami.
10. V případě rozhodnutí HMP (např. vyhlášení smogové situace, která je včetně zvláštních imisních limitů definována v zákoně č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, „Den bez aut“ nebo jiné důvody schválené v orgánech Objednatele), kterým je na území HMP (pásma P, O, B), v PID vyhlášena bezplatná přeprava cestujících (nulová tarifní sazba), nebo obdobné tarifní opatření, které stanoví bezplatnou přepravu jen pro definované jízdní doklady či jako slevu z jízdného, má Dopravce nárok na úhradu ztráty na tržbách za jízdní doklady, které budou rozhodnutím HMP dotčeny. Zvýšení Kompenzace může být schváleno současně v usnesení orgánů Objednatele o konkrétním důvodu k zavedení bezplatné přepravy, anebo ve Finančním vyhodnocení.
11. Dopravce se zavazuje ve spolupráci s Objednatелеm zajistit v případě vyhlášení situace dle odstavce 10 tohoto článku posílení provozu MHD v rámci personálních a technických možností. Náklady na taková opatření budou zahrnuty do Finančního vyúčtování plnění Smlouvy a uhrazeny buď v průběžném dofinancování po schválení v orgánech HMP nebo v rámci ročního Finančního vyrovnání. V případě, že naopak za těchto situací dojde k úspoře nákladů je Dopravce povinen tuto

úsporu Objednateli vyčíslit a tuto úsporu započítat do průběžného dofinancování nebo do ročního Finančního vyúčtování.

12. V případě, že rozhodnutí o bezplatné přepravě je rozhodnutím jiného oprávněného orgánu veřejné správy jsou Dopravce nebo Objednatel, popřípadě oba ve spolupráci, povinni vyvinout maximální úsilí k získání kompenzace dopadů tohoto rozhodnutí, a to aktivně nebo na základě výzvy oprávněného orgánu veřejné správy, tak aby byla ztráta na tržbách Dopravci uhrazena. V případě že nebude finanční kompenzace získána, je ztráta na tržbách započtena do Sdílených rizik dle čl. 9 odst. 4, pokud se smluvní strany z důležitých důvodů nedohodnou jinak.

Článek 6

PODDODAVATELÉ

1. Dopravce je oprávněn zajistit plnění podle této Smlouvy pomocí poddodávek. Poddodávky budou Dopravcem zadávány v souladu s platnými právními předpisy. Poddodávky dopravních výkonů mohou být zadány pouze v případě, že o nich bude Objednatel předem písemně informován.
2. Pro vyloučení pochybností se stanoví, že v případě poddodávky v plnění Veřejných služeb nejsou nijak dotčeny povinnosti Dopravce vyplývající z této Smlouvy, zejména v části dodržení Smluvních přepravních podmínek PID, Standardů kvality PID, Tarifu PID a plnění Systémových smluv.
3. Vozidlo poddodavatele musí být označeno alespoň náhradním způsobem obchodním jménem držitele licence. Za veškerá porušení této Smlouvy poddodavatelem odpovídá Dopravce stejně, jako by se předmětného porušení dopustil sám.
4. I v případě poddodávky dopravních výkonů musí být jízdní personál poddodavatele proškolen z Tarifu PID (vyžaduje-li to charakter odbavování poddodavatelysky zajišťované linky), ze Smluvních přepravních podmínek PID a obsluhy odbavovacího a informačního systému a seznámen s VJŘ včetně všech dopravních opatření a musí být zajištěno předávání těchto dokumentů ze strany Dopravce poddodavatelům 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.

Článek 7

ODHAD KOMPENZACE ZA POSKYTOVÁNÍ VEŘEJNÉ SLUŽBY

1. Smluvní strany se dohodly, že za zajištění Veřejných služeb, náleží Dopravci Kompenzace ve výši stanovené v souladu s touto Smlouvou, současně je stanoven podíl čistého příjmu k provozním aktivům. Čistý příjem Dopravce v rámci Finančního vyhodnocení a Finančního vyrovnání každého konkrétního roku nesmí přesáhnout limity stanovené příslušnými závaznými právními předpisy a ujednáními této Smlouvy.
2. Dopravce před uzavřením této Smlouvy předložil Objednateli VFM, který tvoří přílohu č. 3a této Smlouvy, obsahující výši Kompenzace. VFM je sestaven v cenách roku 2025 podle návrhu k 30.10.2024. V případě, že by vyjednáváním smluvních stran došlo ke změně Odhadu Kompenzace na rok 2025, bude tato změna upravena dodatkem této Smlouvy uzavřeným nejpozději 31.12.2024. Součástí VFM nad rámec Vyhlášky č. 296/2010 Sb. je specifikace variabilní části Kompenzace v Kč na jeden Vozkm pro jednotlivé Typy vozidel v objednaných Subsystemech dopravy.

3. Stanovená výše (podíl z hodnoty vloženého majetku konkrétního roku) čistého příjmu není obsažena ve VFM. Čistý příjem bude pro každý rok sestaven variantně postupem dle odst. 4 až 7 tohoto článku Smlouvy a předložen s návrhem rozpočtu ke schválení jedné z předložených variant orgánům Objednatele (současně se schváleným rozpočtem nebo jeho úpravou) a současně dojde k úpravě VFM a VMPPA. Také v případě změny VFM zejména v souvislosti s výší fixních nákladů aktivací schválených bude upraven i VMPPA.
4. Před uzavřením této Smlouvy byla zpracována Metodika Deloitte, kterou byla provedena ekonomická interpretace relevantních legislativních dokumentů, především Rámce k rozhodnutí Komise 2012/21/EU z 11. ledna 2012, z něhož vyplývá, že:
- míru zisku vyplývající z finančního plánu konkrétního projektu (podniku), jež odpovídá míře zisku u srovnatelných smluv (podniků) na trhu, lze považovat za přiměřenou;
 - u nízkorizikových typů projektů, jakým je poskytování služeb obecného hospodářského zájmu Dopravcem, nesmí míra přiměřeného zisku překročit úroveň swapové sazby navýšené o 1 %.
5. Maximálně přípustná míra přiměřeného zisku podle Nařízení 1370/2007 (čistého příjmu ve smyslu Zákona o ZVS a Vyhlášky č. 296/2010 Sb.) by z pohledu evropské legislativy dle Metodiky Deloitte měla být stanovena jako swapová sazba navýšená o 1 %, přičemž swapová sazba by měla být odvozena ze sazby úrokového swapu nad PRIBOREm se splatností 10 let na základě průměru hodnot kótovaných českými systémově významnými bankami, popř. dle online nástroje Evropské komise pro předmětný účel, popř. dle údajů ve finančních databázích („**Maximální přípustná míra přiměřeného zisku**“).
6. Referenční ziskové rozpětí lze rámcově stanovit na základě širší ekonomické úvahy jako rozmezí různých indikací nákladů kapitálu (tj. požadované výnosnosti) Dopravce, neboť právě náklady (výnosnost) kapitálu reflektují schopnost společnosti pokrývat své náklady a vytvářet dodatečnou hodnotu. Referenční ziskové rozpětí tak bylo stanoveno na základě:
- a. indikací o společenské diskontní míře u projektů hrazených z veřejných zdrojů;
 - b. diskontní míry používané pro diskontování peněžních toků plynoucích z projektů partnerství soukromého a veřejného sektoru; a
 - c. na základě explicitního odhadu nákladů kapitálu Dopravce při poskytování služeb obecného hospodářského zájmu, který byl stanoven na úrovni nákladů cizího kapitálu odpovídajících průměrnému výnosu 10letého českého státního dluhopisu denominovaného v Kč za posledních 10 let.
- („**Referenční ziskové rozpětí**“).
7. Přiměřený zisk (Čistý příjem) slouží minimálně k pokrytí obnovovacích investic majetku vedeného v podrozvahové evidenci, které odpovídá minimálně odpisům z tohoto majetku. Minimální míra přiměřeného zisku poskytovaná Objednatelem, resp. krizové minimum míry přiměřeného zisku, zajišťující obnovu majetku i v podrozvahové evidenci, je stanovena ve výši odpovídající podílu odpisů tohoto majetku a provozních aktiv; takto stanovená míra přiměřeného zisku představuje krizové minimum, pod které míra zisku neklesne, má-li Dopravce obnovovat a udržovat svůj majetek využívaný pro účely poskytování služeb obecného hospodářského zájmu takovým způsobem, aby byla zajištěna stávající úroveň veřejné dopravy v Praze („**Krizové minimum přiměřeného zisku**“).
8. Dopravce na základě VFM a VMPPA aktualizovaných postupy dle této Smlouvy a dále na základě předběžné objednávky Závazného objemu dopravních výkonů sestaví do 28. 7. roku „n-1“ kalkulaci

nákladů, výnosů a odhad Kompenzace na rok „n“, podle vzoru obsaženého v příloze č. 2b této Smlouvy pro jednotlivé Subsystemy dopravy; v rámci příslušného Subsystemu dopravy je odhad rozdělen na variabilní část vztaženou na 1 Vozkm, fixní část vztaženou na 1 Vozkm, systémové náklady spojené s organizací PID (náklady na služby a náklady na koordinaci a řízení dle kalkulace nákladů PID) vztažené na 1 Vozkm, ONS a Čistý příjem Dopravce vztažený na 1 Vozkm, přičemž přiřazení nákladů na koordinaci a řízení je provedeno do jednotlivých Subsystemů dopravy rozvrhovou základnou 1 Mkm, („**Odhad Kompenzace**“). Dopravce bude při zpracování nákladů pro stanovení Odhadu Kompenzace vycházet z indexovaných hodnot VFM dle postupu Indexace stanoveného čl. 8 této Smlouvy a příloze č. 3e této Smlouvy. Odhad Kompenzace bude sestaven na základě dat existujících a platných k 30. 6. a bude obsahovat odůvodnění a vyčíslení Indexace nákladů, výši výnosů a všech Vyhrazených změn Kompenzace podle pravidel stanovených touto Smlouvou oproti poslednímu VFM. Objednatel je povinen poskytnout spolu s objednávkou Dopravci další nezbytné poklady a informace, které jsou Objednateli známy a mají či mohou mít vliv na výši Kompenzace. Spolu s Odhadem Kompenzace bude sestaven Dopravcem i upravený Výchozí finanční model a případně i upravený Výchozí model provozních aktiv. Odhad Kompenzace bude variantní obsahující jednotlivé varianty výše Čistého příjmu Dopravce podle Metodiky Deloitte.

9. V návaznosti na předběžné projednání zaslání Odhadu Kompenzace, Objednatel vybere variantu hodnoty přiměřeného zisku (Čistého příjmu), může upravit objednávku Závazného objemu dopravních výkonů dle čl. 4 odst. 4 této Smlouvy a případně nařídí Zastropování Indexace. Následně Dopravce připraví do 31. 10. roku „n-1“ kalkulaci upraveného Odhadu Kompenzace na základě dat platných k 30. 9., k tomu případně upraví VFM a VMPA pro aktualizovaný rok.
10. Výpočet Odhadu Kompenzace na rok 2025 je součástí přílohy č. 2b této Smlouvy. Výpočet Odhadu Kompenzace pro další roky Doby plnění (tj. roky 2026 až 2046 a do 30. 6. 2047) bude potvrzen dodatkem k této Smlouvě spolu s potvrzením Závazného objemu dopravních výkonů, v termínu do 31. 12. roku „n-1“ na rok „n“.
11. Výpočet nákladů a výnosů musí být proveden v souladu s platnými účetními a daňovými zásadami a účetními standardy přijatými Dopravcem.
12. Realizuje-li Dopravce jiné činnosti mimo zajištění Veřejných služeb, je povinen vést oddělené účetnictví o nákladech a výnosech z Veřejných služeb. Požadavek odděleného účetnictví vedeného Dopravcem se považuje za splněný, je-li závazek oddělen analyticky nebo propočtovou formou, vztaženou na vhodnou rozvrhovou základnu, která byla odsouhlasena oběma smluvními stranami. Za rozvrhovou základnu, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak, je považován obvykle Místový kilometr. V těch případech, kdy tato rozvrhová základna není vhodná, povedou smluvní strany jednání a o dohodnuté rozvrhové základně sepiší zápis.
13. Dopravce má nárok na úhradu Kompenzace za poskytování Veřejných služeb ze strany Objednatele po celé období platnosti této Smlouvy, rovnající se součtu násobků Závazného objemu dopravních výkonů podle Subsystemů dopravy a Kompenzace vztažené k jednotkové Ceně dopravního výkonu v Kč/Vozkm podle Subsystemů dopravy, předložené Dopravcem ve Výchozím finančním modelu číslo řádku 20 aktualizovaný pro konkrétní rok výpočtu včetně případných vlivů na výši nákladů dohodnutých v čl. 8 této Smlouvy („Provozní náklady v Kč/Vozkm dle subsystemu“). Pro vyloučení pochybností, se Odhad kompenzace za kalendářní rok po Dobu plnění vypočítá podle tohoto vzorce:

$$K_{PL} = NVFM_n + \Delta NDV - V_j - V_{ost} + D\check{C}P_{VFMn} + ONS_{PL}$$

- | | |
|---------------------------|---|
| K_{PL} | plánovaná Kompenzace |
| NVFM_n | aktuální indexované náklady z VFM roku „n“ |
| ΔNDV | součet nákladů rozdílu výkonů Závazných jízdních řádů ze všech Subsystemů dopravy, resp. Typů vozidel v Subsystemech dopravy, tj. rozdíl Referenčních dopravních výkonů a Závazného objemu dopravních výkonů a dalších výkonů jednotlivých Subsystemů dopravy dle Typů vozidel (D výkonů) plněných dle této Smlouvy hrazené variabilními náklady dle příslušných Typů vozidel v Subsystemu dopravy (v případě úbytku dopravních výkonů oproti Referenčnímu objemu dopravních výkonů nabývá záporné hodnoty) |
| V_J | plánované výnosy z jízdného ve Veřejných službách, upravené dle vývoje předchozího roku s ohledem na případné změny Tarifu PID, popřípadě zavedení SJT |
| V_{ost} | výnosy ostatní (přirážky k jízdnému, výnosy z reklamy na majetku používaném k plnění Veřejných služeb, odprodej nepotřebného majetku apod.) |
| DČP_{VFMn} | dohodnutý Čistý příjem roku „n“ dle varianty schválené Objednatelem |
| ONS_{PL} | plánované ONS, budou-li známy v době sestavování rozpočtu, nebudou-li známy budou do zálohy na kompenzaci započteny a zpracovány dodatkem této Smlouvy v čase odpovídajícím jejich aktivaci nebo doložení, popřípadě budou uhrazeny v rámci Finančního vyrovnání |
14. Pro období konkrétního kalendářního roku „n“ Doby plnění této Smlouvy bude výše Odhadu Kompenzace uvedena v příloze č. 2b této Smlouvy. Výše této Kompenzace bude v průběhu roku měněna pouze při splnění pravidel stanovených v této Smlouvě. Dopravce nemá nárok na jinou výši Kompenzace.
15. Veškeré cenové údaje uvedené v této Smlouvě budou počítány jako ceny bez DPH. V případě uložení DPH na Kompenzaci se postupuje dle čl. 8 odst. 2 písm. b) této Smlouvy. Veškeré výsledné částky nároků podle této Smlouvy budou hrazeny matematicky zaokrouhlené na dvě desetinná místa v českých korunách.

Článek 8

VYHRAZENÉ ZMĚNY VFM, VMPA A ZMĚNY ODHADU KOMPENZACE

1. Smluvní strany se dohodly, že ke zvýšení poskytované Kompenzace ve smyslu § 8 odst. 1 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. může dojít za podmínek popsaných v tomto článku Smlouvy anebo v jiných případech výslovně uvedených v této Smlouvě označených jako Vyhrazená změna smlouvy či jiným obdobným způsobem.
2. Smluvní strany se dohodly, že následující skutečnosti mohou mít vliv na výši výnosů a nákladů, resp. příjmů a výdajů uvedených ve VFM a popřípadě ve VMPA vzniklých při plnění Veřejných služeb, kdy smluvní strany potvrzují, že důsledky těchto skutečností na náklady či výnosy, resp. výdaje či příjmy Dopravce z plnění Veřejné služby nedokáží ke dni uzavření této Smlouvy řádně a objektivně kvantifikovat. Smluvní strany považují za spravedlivé, aby v případě vzniku takových skutečností byla upravena a změněna výše Kompenzace podle této Smlouvy, a to postupem a způsobem v této Smlouvě stanoveným:
 - a) přijetí nových nebo změna platných závazných právních předpisů po uzavření této Smlouvy nebo s účinky po uzavření této Smlouvy, které budou mít vliv na podmínky či způsob plnění

Veřejných služeb podle této Smlouvy a které budou mít vliv na výši nákladů anebo výnosů Dopravce vzniklých při plnění Veřejných služeb podle této Smlouvy;

- b) uložení či zvýšení daně na výnos či uložení či zvýšení daně zvyšující náklad, který je zahrnut do VFM či uložení jiné než příjmové daně na Kompenzaci, a to vše včetně poplatků, spotřebních daní či kvazi daní jako zatížení vstupů emisními povolenkami či jinými obdobnými instrumenty;
- c) změna Koncepčních dokumentů schválených v orgánech Objednatele;
- d) změna cenové hladiny v ekonomice (Indexace) včetně specifických indexů pro osobní náklady, pohonné hmoty („PHM“) a energie, popřípadě další pohonná média (vodík);
- e) výkyv nákladů konkrétní nákladové položky či několika položek, který se podstatně odlišuje od sjednaných indexů;
- f) časový posun realizace či zrušení investic včetně těch uvedených v Plánu významných investic oproti VFM s tím, že v takovém případě se upraví VFM, popřípadě i VMPPA tak, aby časové posunutí plnění Veřejných služeb spojených s těmito investicemi odpovídalo reálnému začátku;
- g) realizace investice do vozového parku či infrastruktury využívané při plnění Veřejných služeb vyžádané či schválené v orgánech Objednatele, která nebyla zahrnuta do VFM, a byla součástí vyhrazených změn dle Business plánu 2050 a jsou uvedeny v přílohách č. 3c nebo 3d této Smlouvy;
- h) vznik, změna anebo zánik jiného závazku veřejné služby Dopravce, který má vliv na výši oprávněných nákladů Dopravce vzniklých při plnění Veřejných služeb dle této Smlouvy, zejména změna v odepisování vozidel a infrastruktury, které byly či budou nově sdíleně využívány při plnění vícero závazků veřejné služby Dopravce;
- i) dodatečné náklady vzniklé v souvislosti s poruchami, provozními závadami, odstávkami mimo plánovaných (výrobce stanovených) prohlídek a revizí, nedostatek pohonných hmot či energií/médií a jiné srovnatelné překážky vyplývající z nových doposud řádně nevyzkoušených technologií a novosti EČV, nedostatečné připravenosti EČV a související infrastruktury pro běžný provoz;
- j) získání dodatečného či nezískání předpokládaného úvěrového či leasingového financování vyžádaného či schváleného v orgánech Objednatele oproti VFM či podstatné zvýšení, resp. snížení úrokových sazeb a zajištění u úvěrového či leasingového financování oproti předpokladu ve VFM, včetně změny struktury dluhové služby;
- k) získání dodatečné či nezískání předpokládané dotace či jiné formy nenávratné pomoci oproti předpokladu uvedenému VFM, a to i přes veškerou rozumně požadovatelnou součinnost Dopravce k získání dotace;
- l) změna rozsahu Referenčních dopravních výkonů nebo změny Referenčních jízdních řádů nebo požadavku na Typ vozidel vyžadujících zapojení jiného počtu či Typu vozidel, personálu anebo jiných aktiv Dopravce oproti VFM;
- m) změna Tarifu PID či jiné opatření Objednatele, Organizátora či příslušného orgánu veřejné moci včetně změny závazných právních předpisů ohledně povinných slev z jízdného a uznávání jízdních dokladů vydávaných jinými dopravci a změny v případě povinné akceptace a vydávání jízdních dokladů Systému jednotného tarifu (SJT nebo One Ticket)

- n) změna přepravní kontroly prováděné Dopravcem vyžádané Objednatelům i na další Subsystémy dopravy mimo subsystémy provozované Dopravcem (např. drážní osobní dopravu na dráze celostátní/regionální);
 - o) změna odbavovacího systému vyžádaná či schválená Objednatelům;
 - p) změna či vznik nových Systémových smluv či změna anebo schválení nových Standardů kvality či požadavků na nově vytvářená data předávaná Objednateli na jeho žádost;
 - q) vznik Mimořádné překážky či operativní dopravní výkony;
 - r) změna poměru realizovaných činností Dopravcem ve Veřejné službě dle této Smlouvy a jiné činnosti Dopravce oproti VFM v souvislosti se schválením dalších investic Objednatelům uvedených v Příloze č. 3c Business Plán nebo, které vyplývají z jiných koncepčních záměrů HMP schválených v orgánech Objednatelům;
 - s) jiné případy v této Smlouvě označené jako Vyhrazená změna či jiným obdobným způsobem.
3. Smluvní strany se dohodly, že Vyhrazená změna má následující vliv na výši Kompenzace:
- a) parametrický v případě Vyhrazené změny dle odst. 2 písm. d) [„**Parametrická změna**“]; nebo
 - b) specifický v případě Vyhrazené změny mimo odst. 2 písm. d) [„**Specifická změna**“].
4. V případě Parametrické změny se výše Kompenzace může zvýšit automaticky na základě předložených indexovaných nákladů a postupem dle v této Smlouvě stanovených vzorců s hodnotami indexů uveřejněných ČSÚ a nebo vypočítaných stanoveným postupem v odstavci 5 tohoto článku a v příloze č. 3e pro konkrétní kalendářní rok platnosti této Smlouvy bez ohledu na objektivní změnu nákladů či výnosů Dopravce, kdy odhad změny bude sestaven na základě publikovaných indexů ČSÚ a předán Objednateli nejpozději do 28.7. roku „n-1“ v rámci předložené výše Odhadu Kompenzace včetně variantního výpočtu čistého příjmu postupem dle čl. 7 odst. 3 až 7. Náklady budou upřesněny na základě uveřejněných dat ČSÚ k 30. 9. roku n-1 pro rok „n“ a dále Objednatelům zkontrolovány postupem dle čl. 7 odst. 8 této Smlouvy.
5. Objednatel je oprávněn uplatnit nesouhlas s Odhadem Kompenzace, kdy je povinen primárně vyzvat Dopravce k sestavení detailního zpřesnění všech nebo jen vybraných nákladových položek na základě očekávané skutečnosti. Požadované detailní zpřesnění bude stanoveno ve vazbě na odhadované finanční dopady zejména smluvních závazků Dopravce, očekávaného vývoje trhu a dalších vlivů.
6. V případě, že ani tak nebude odstraněn nesouhlas Objednatelům, je Objednatel oprávněn změnit plánovaný rozsah objednávky dopravních výkonů. Dopad změny Závazného objemu dopravních výkonů bude kalkulován v souladu s postupy stanovenými v článku 3 této Smlouvy.
7. Pokud nebude ani v tomto případě dosaženo souladu mezi plněním, které Objednatel hodlá Dopravci poskytnout a Odhadem kompenzace, je Objednatel oprávněn zastropovat růst nákladových položek dle věty předchozí koeficientem předpokladu meziročního růstu sumy příjmů HMP jakožto obce ze sdílených daní dle Zákona o RUD zahrnovaných do připravovaného rozpočtu HMP na rok „n“ ve srovnání se schváleným rozpočtem těchto příjmů na rok „n-1“ („**Zastropování**“). Koeficient Zastropování se neaplikuje, pokud byl menší nebo roven 1. Podmínka zastropování se vztahuje pouze na nákladové položky indexované inflačně postupem uvedeným v příloze č. 3e https://www.czso.cz/csu/czso/mira_inflace (mimo položek nezávislých na Dopravci) a na indexy vypočtené postupem uvedeným v příloze č. 3e z výše průměrných mezd v ukazateli Doprava a

skladování, Tab. 2, řádek H: Mzdy, náklady práce – časové řady | ČSÚ (czso.cz). Zastropované položky dle toho ujednání jsou uvedeny v Příloze č. 3e. Objednatel toto rozhodnutí Dopravci písemně oznámí a případně vyzve Dopravce k úpravě Odhadu kompenzace nebo Odhad kompenzace sám provede.

8. Objednatel je povinen přijmout při schvalování Odhadu Kompenzace po Zastropování závazek průběžného čtvrtletního vyhodnocování plnění této Smlouvy a v případě potřeby průběžného dofinancování, tak aby byl Dopravce schopen zajišťovat Veřejné služby v objednaném rozsahu a kvalitě, zejména v nákladových položkách, které nespadají do vyhodnocení Sdílených rizik (dle čl. 7 této Smlouvy).
9. V případě Specifické změny, která je předem schvalována Objednatelem, se výše Kompenzace zvyšuje, resp. snižuje o rozdíl mezi skutečně prokazatelně vynaloženými (v případě sporu obvyklými či tržními) náklady, resp. výdaji Dopravce oproti předpokladu ve VFM či o rozdíl předpokládaných a prokazatelných příjmů Dopravce, které vznikly Dopravci v příčinné souvislosti s událostí, jež zavádá Vyhrazenou změnu Smlouvy. V případě že by taková Vyhrazená změna měla vliv na VFM či VMPA, budou tyto upraveny v rámci následujícího dodatku této Smlouvy. Dopravce je povinen prokázat rozdíly příslušnými právními tituly a jinými dokumenty a v případě dotazů Objednatele tyto neprodleně zodpovědět. V případě, že se jedná o jinou Specifickou změnu, je Dopravce povinen o jejím vzniku bez zbytečného odkladu informovat Objednatele a navrhnout uzavření dodatku této Smlouvy, jímž bude upraven Odhad Kompenzace a případně VFM či VMPA. Dopravci dále vzniká nárok na zvýšení Kompenzace o prokazatelné rozdíly v nákladech, resp. výdajích a výnosech, resp. příjmech Dopravce v případě zmařených nákladů, či investic i bez uzavření dodatku této Smlouvy, tyto budou vyúčtovány v rámci Finančního vyúčtování s upozorněním Objednatele na důvod vzniku takových nákladů, resp. výdajů a výnosů, resp. příjmů Dopravce, když Dopravce identifikuje pravděpodobnost vzniku takovéto situace.
10. Za Specifickou změnu se považuje i Vyhrazená změna Smlouvy, pokud tato Smlouva upravuje parametry a vzorce pro úpravu Kompenzace (např. CDDV), avšak v případě takové Vyhrazené změny zpravidla existují a vznikají i vedlejší či fakultativní změny v nákladech, resp. výdajích či výnosech, či resp. příjmech Dopravce, které nejsou obsaženy ve sjednaných vzorcích a jejich parametrech.
11. Za Specifickou změnu se považují i Sdílená rizika uvedená v čl. 9 této Smlouvy, kdy jsou sledovány skutečné rozdíly vyjmenovaných položek mezi předpokládanými a skutečnými náklady a příjmy Dopravce, avšak rizika z dosažených rozdílů jsou dle dohody smluvních stran mezi ně ve sjednaném poměru rozdělena.
12. Smluvní strany jsou povinny v případě Specifických změn dle odst. 9 a 10 tohoto článku Smlouvy respektovat sjednaná pravidla a vzorce úpravy Kompenzace či rozdělení rizik sjednaných touto Smlouvou pro konkrétní Specifické změny bez ohledu na objektivní změnu nákladů či výnosů Dopravce. V ostatním smluvní strany postupují v souladu s odst. 9 tohoto článku Smlouvy.
13. V případě, že je mezi smluvními stranami sporu o charakteru Vyhrazené změny, smluvní strany postupují podle pravidel pro Specifickou změnu.
14. V případě, že Vyhrazenou změnou dojde nikoliv k jednorázovému či přechodnému vlivu na položky VFM či VPMA, smluvní strany spolu s výší Kompenzace upraví rovněž vždy i VFM či VPMA, tuto změnu provedenou nejbližším dodatkem Smlouvy.
15. V případě, že dojde k události, která není výslovně předpokládána touto Smlouvou jako Vyhrazená změna, která má podstatný vliv na výši nákladů anebo příjmů Dopravce vzniklých při plnění Veřejné

služby, jsou smluvní strany povinny jednat a uzavřít dodatek této Smlouvy, který bude upravovat spravedlivě změnu výše Kompenzace v souvislosti s takovou událostí. Vyhrazená změna nesmí vést k přesažení limitů pro maximální výši Kompenzace (Čistého příjmu Dopravce) stanovenou v ustanovení § 8 odst. 4 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. a v dalších závazných právních předpisech.

Článek 9

KOMPENZACE ZA POSKYTOVÁNÍ VEŘEJNÉ SLUŽBY, ROZDĚLENÍ/SDÍLENÍ RIZIK

1. Výpočet skutečné Kompenzace:

i. Celková výše kompenzace K:

$$K = K_R + K_{\Delta} + K_{MP}$$

K_R	výše kompenzace v Kč z Referenčních dopravních výkonů za všechny Subsystemy dopravy
K_{Δ}	výše kompenzace v Kč za rozdíl Závazných dopravních výkonů a Referenčních dopravních výkonů za všechny Subsystemy dopravy
K_{MP}	výše kompenzace v Kč za výkony v režimu Mimořádných překážek

ii. Kompenzace Referenčních dopravních výkonů:

$$K_R = PN_M + PN_T + PN_A - V_J - V_{ost} + DČP_{VFMn} + ONS \pm R$$

Přičemž ve výše uvedeném vzorci je:

PN_M	Provozní náklady celkem na objednané Referenční dopravní výkony v provozu Subsystemu Dopravy Metro podle řádku č. 20 Výchozího finančního modelu z listu VFM – Metro aktualizované stanovenými postupy dle této Smlouvy k roku plnění této Smlouvy
PN_T	Provozní náklady celkem na objednané Referenční dopravní výkony v provozu Subsystemu dopravy Tramvaje podle řádku č. 20 Výchozího finančního modelu z listu VFM – Tramvaje aktualizované stanovenými postupy dle této Smlouvy k roku plnění této Smlouvy
PN_A	Provozní náklady celkem na objednané Referenční dopravní výkony v provozu Subsystemu dopravy Autobusy (včetně Trolejbusů) podle řádku č. 20 Výchozího finančního modelu z listu VFM –Autobusy aktualizované stanovenými postupy dle této Smlouvy k roku plnění této Smlouvy
V_J	výnosy z jízdného plán
V_{ost}	výnosy ostatní (přirážky k jízdnému, výnosy z reklamy na majetku používaném k plnění Veřejných služeb, odprodej nepotřebného majetku apod.)
$DČP_{VFMn}$	dohodnutý čistý příjem roku „n“ dle varianty schválené Objednatel
ONS	ostatní náklady systému a další náklady, které jsou předvídaný Smlouvou a nejsou promítnuty v žádné z položek výpočtu
R	sdílená rizika dle odst. 4 tohoto článku Smlouvy [žadáno se znaménkem (+) jedná-li se o doplatek Dopravci a se znaménkem (-) jedná-li se o vratku Objednateli]

Smluvní stany se dohodly, že Trolejbusy budou vykazovány v rámci jednotky Autobusy, do doby, než dojde ke vzniku samostatného Subsystému dopravy; na vyžádání Objednatele budou náklady na Trolejbusy Dopracem Objednateli v přiměřené lhůtě poskytnuty. Při rozšíření o nový Subsystém dopravy nebo vyčlenění nového Subsystému dopravy ze současné struktury subsystémů, se náklady Referenčních dopravních výkonů upraví o násobky dopravních výkonů a cen příslušného Subsystému dopravy (EČV aj. subsystému) se vzorec rozšíří o další matematické členy, které budou vyjadřovat náklady těchto Subsystémů dopravy) stejným postupem jako pro subsystémy stávající.

iii. Úprava Kompenzace z rozdílu (Δ) výkonů:

V případě změny Jízdních řádů bude Kompenzace upravena o rozdíl Referenčních dopravních výkonů a Závazného objemu dopravních výkonů a dalších výkonů jednotlivých Subsystémů dopravy dle Typů vozidel (Δ výkonů) plněných dle této Smlouvy hrazené variabilními náklady dle příslušných Typů vozidel v příslušném Subsystému dopravy. Rozdíl Referenčních dopravních výkonů a Závazného objemu dopravních výkonů a dalších výkonů (Δ výkonů) plněných dle této Smlouvy může nabýt jak kladných nebo záporných hodnot. Při rozšíření o nový Subsystém dopravy se náklady upraví o násobky výkonů a cen příslušného Subsystému dopravy (Trolejbusy, EČV apod.) se vzorec rozšíří o další členy, které budou vyjadřovat náklady těchto Subsystémů dopravy) stejným postupem jako pro Subsystémy dopravy stávající. Obdobně se bude postupovat v rozdělení nákladů po zavedení Automatizovaného metra.

$$K_{\Delta} = \Delta DV_M * CDDV_{vozkmM} + \sum (\Delta DV_T * CDDV_{vozkmT}) + \sum (\Delta DV_A * CDDV_{vozkmA})$$

Přičemž ve výše uvedeném vzorci je:

K_{Δ} výše Kompenzace v Kč z Δ výkonů

ΔDV_M rozdíl dopravních výkonů v Subsystému dopravy Metra za sledované období

$CDDV_{vozkmM}$ Cena dodatečného dopravního výkonu v Kč/Vozkm v provozu Metra

ΔDV_T rozdíl dopravních výkonů v Subsystému dopravy Tramvají za sledované období

$CDDV_{vozkmT}$ Cena dodatečného dopravního výkonu v Kč/Vozkm v provozu tramvají

$\sum (\Delta DV_T * CDDV_{vozkmT})$ je součet všech součinů Referenčních dopravních výkonů a Cen dodatečných dopravních výkonů dle Typů vozidel v Subsystému dopravy Tramvaje

ΔDV_A rozdíl dopravních výkonů v Subsystému dopravy Autobusy za sledované období

$CDDV_{vozkmA}$ Cena dodatečného dopravního výkonu Kč/Vozkm v provozu autobusů

$\sum (\Delta DV_A * CDDV_{vozkmA})$ je součet všech součinů Referenčních dopravních výkonů a Cen dodatečných dopravních výkonů dle Typů vozidel v Subsystému dopravy Autobusy (včetně Trolejbusů).

Při rozšíření o nový subsystém nebo vyčlenění nového subsystému se současné struktury subsystémů se náklady dopravních výkonů upraví o násobky výkonů a cen příslušného subsystému (EČV aj. subsystému) se vzorec rozšíří o další členy, které budou vyjadřovat náklady těchto subsystémů stejným postupem jako pro subsystémy stávající, resp. Automatizované metro

iv. Úprava Kompenzace z výkonů neodjetých z důvodů Mimořádných překážek

$$CDDV_{MPT-i} = CDDV_{t-i} - NP_{t-i} - DÚ_{t-i}$$

$$K_{MP} = DV_{MMP} * CDDV_{vozkmM} + DV_{TMP} * CDDV_{vozkmT} + DV_{AMP} * CDDV_{vozkmA}$$

Přičemž ve výše uvedeném vzorci je:

K_{MP} výše Kompenzace v Kč z dopravních výkonů v režimu Mimořádných překážek za sledované období

DV_{MMP} výkony v režimu Mimořádných překážek v Subsystemu dopravy Metro za sledované období

CDDV_{vozkMMP} Cena dodatečného dopravního výkonu v Kč/Vozkm v Subsystemu dopravy Metro

DV_{TMP} dopravní výkony v režimu Mimořádných překážek v Subsystemu dopravy Tramvaje za sledované období

CDDV_{vozkTMP} Cena dodatečného dopravního výkonu v Kč/Vozkm v Subsystemu dopravy Tramvaje

DV_{AMP} dopravní výkony v režimu Mimořádných překážek v Subsystemu dopravy Autobusy za sledované období

CDDV_{vozkAMP} Cena dodatečného dopravního výkonu Kč/Vozkm v Subsystemu dopravy Autobusy

Při rozšíření o nový Subsystem dopravy nebo vyčlenění nového Subsystemu dopravy ze současné struktury Subsystemů dopravy se náklady výkonů v režimu Mimořádných překážek upraví o násobky výkonů a cen příslušného Subsystemu dopravy (EČV aj. subsystému) se vzorec rozšíří o další členy, které budou vyjadřovat náklady těchto Subsystemů dopravy) stejným postupem jako pro Subsystemy dopravy stávající.

2. Test na posouzení skutečné výše Kompenzace (postup, aby nedošlo k překompenzaci Dopravce, tedy k překročení zákonného maxima výše čistého příjmu, stanoveného ve Vyhlášce č. 296/2010 Sb.) bude proveden postupem dle odstavce 3 toho článku.
3. 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 k Vyhlášce č. 296/2010 Sb. a skutečných výnosů. 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 vyúčtování ve struktuře přílohy č. 4c. V případě nesprávného nebo neúplného prokázání skutečné výše Kompenzace za uplynulý kalendářní rok vyzve Objednatel Dopravce k odstranění závad a nedostatků. Námitky je Objednatel povinen vznést nejpozději 3. (třetí) 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 vyúčtování.
4. Smluvní strany se dohodly, že následující nákladová a výnosová rizika zajištění Veřejných služeb a plnění této Smlouvy („**Sdílená rizika**“) jsou smluvními stranami rozdělena takto:
 - a) vliv změny daňových předpisů na straně Objednatele;

- b) při podstatné změně ceny pohonných hmot, elektrické energie, trakční energie nebo jiného média, který pohání vozidla (o více než 5 procent vůči ceně, která byla podkladem pro výpočet Odhadu Kompenzace), bude Kompenzace zvýšena o 50 procent dodatečně vzniklých nákladů Dopravce nad vyšší předpokládaných nákladů v Odhadu Kompenzace povýšených o 5 procent; v případě poklesu nákladů snížena o 50 procent rozdílu oproti předpokládaným nákladům v Odhadu Kompenzace poníženým o 5 procent;
 - c) zvýšení nákladů Dopravce z důvodu pořízení či nasazení nových nebo modernizovaných vozidel dalšího Subsystému dopravy se souhlasem Objednatele v doložené výši rozdílu těchto nákladů oproti upravenému VFM nebo v plné výši, nebyl-li VFM v souvislosti s touto změnou Smlouvy upraven;
 - d) v případě realizace ostatních investic vyžadovaných a schválených Objednatelem o dopady na skutečnou výši Kompenzaci Dopravce způsobenou touto investicí v doložené výši rozdílu těchto odpisů oproti upravenému VFM nebo v plné výši nebyl-li VFM v souvislosti s touto změnou Smlouvy upraven;
 - e) při podstatné změně tržeb od cestujících (o více než 0,5 procenta vůči tržbám, jež byly podkladem pro výpočet Odhadu Kompenzace a aktuálního VFM) bude Kompenzace zvýšena o 50 procent výpadku tržeb z odhadované výše tržeb dle Odhadu Kompenzace ponížené o 0,5 procenta, v případě vyššího příjmu snížena o 50 procent rozdílu oproti předpokládaným tržbám dle Odhadu Kompenzace povýšeným o 0,5 procenta; v případě důsledků změny Tarifu PID, platí speciální úprava této Smlouvy;
 - f) při změně tarifu PID nebo systému odbavení ze strany Objednatele o vliv této změny na celkovou výši tržeb Dopravce, v případě změny k jinému datu než k 1.1. bude toto riziko posunuto tak, aby pokrylo 12 měsíců od realizované změny; při změně koncepce odbavení je přenesení rizika na stranu Objednatele prodlouženo na 18 měsíců s tím, že dojde rovněž k úpravě VFM v položce tržby na další po vyhodnocení vlivu změn na tržby Dopravce, kdy upravený VFM bude součástí následujícího dodatku této Smlouvy. Změnou koncepce odbavení je myšlen například přechod k uzavření některého kolejového systému nebo přechod na systém check-in – check-out či jeho obdoby např. tap-in – tap-out jiné změny, které jsou založeny na odlišných principech, než je současný Tarif PID.
5. Dopravce se zavazuje bezodkladně informovat Objednatele o všech skutečnostech, které mohou zakládat nárok Dopravce na změnu výše Kompenzace v souvislosti se Sdílenými riziky, popřípadě na vyžádání Objednatele v rámci čtvrtletních Finančních vyúčtování, popřípadě z důvodů Mimořádných překážek specifikovat průběžně vyhodnotitelná rizika a Objednateli je předat.

Článek 10

PODMÍNKY A POSTUP OBNOVY VOZOVÉHO PARKU EČV NA ZÁKLADĚ PŘÍMÉHO POKYNU OBJEDNATELE – SPECIFICKÁ ZMĚNA SMLOUVY

1. Objednatel pro tuto Smlouvu stanovil pro plnění Veřejných služeb plán, který zahrnuje také Vyhrazenou změnu Smlouvy spočívající v pořízení a nasazení EČV na stanovený podíl dopravních výkonů při plnění Veřejné služby. Parametry této Vyhrazené změny Smlouvy, způsob její aktivace a další související práva a povinnosti smluvních stran jsou upraveny v dalších odstavcích tohoto článku Smlouvy.

2. Objednatel a Dopravce berou na vědomí a akceptují, že 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.
3. Pokud Objednatel schválí v orgánech projekt k rozšíření používání EČV v prostředí Dopravce a zaváže se Objednatel objednat u Dopravce dopravní výkony na EČV, které zajistí udržitelnost projektu EČV pro Dopravce a 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. K dosažení tohoto cíle jsou smluvní strany povinny si průběžně poskytovat potřebnou součinnost.
4. Nedohodnou-li se smluvní strany jinak, bude nejpozději 30 dnů před zařazením EČV do provozu uzavřen dodatek k této Smlouvě, ve kterém budou specifikovány konkretizované ekonomické podmínky zařazení EČV do plnění Veřejných služeb. Dopravce upraví VFM a VMFA ve struktuře přílohy č. 3a resp. 3b podle skutečného data aktivace Vyhrazené změny. Objednatel musí Kompenzaci schválit v orgánech HMP.
5. 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 PID. Bude-li dodržení platného Standardu kvality PID technicky nemožné nebo rozumně technicky neproveditelné anebo ekonomicky neúnosné, je Objednatel povinen po projednání s Dopravcem upravit Standardy kvality PID a smluvní pokuty vztahující se specificky k dopravním výkonům EČV. Pro EČV mohou být některé parametry Standardů kvality PID změněny formou vydání výjimky ze základního dokumentu Standardy kvality PID. Budou-li takové výjimky vydány, budou uvedeny jako nová část přílohy č. 10 této Smlouvy. Výjimka ze Standardů kvality PID 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 PID 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.
6. Dopravce je povinen se ucházet o dotaci na pořízení EČV a vynaložit spravedlivě požadovatelné úsilí, aby tuto dotaci získal a pořídil EČV. Dopravce se zavazuje usilovat o získání dotací také na nutné investice do infrastruktury či dodatečné náklady spojené s provozem EČV. 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 5 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.
7. 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 také za relevantní skutečnost odůvodňující stanovení doby trvání této Smlouvy dle výjimky v čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007. Smluvní strany zároveň vyvinou maximální úsilí k případnému uzavření nové smlouvy nebo k jinému vhodnému postupu tak, aby aktiva, která byla získána v souvislosti s pořízením EČV dle tohoto článku (tj. vozidla a související infrastruktura), byla provozována s maximální efektivitou po celou dobu jejich životnosti (tj. např. i po uplynutí doby udržitelnosti EČV).

8. Smluvní strany berou na vědomí, že provoz EČV k předpokládanému termínu zahájení může být 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 ekonomiky provozu) v nezbytném rozsahu upraveno na základě dohody smluvních stran. Bude-li to ekonomicky, 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.
9. Objednatel souhlasí, aby v případě opravy, Mimořádné překážky nebo z jiného vážného důvodu, zejména v případech dle čl. 5 odst. 3 této Smlouvy, bylo jako záložní vozidlo/vozidla namísto EČV použito vozidlo/vozidla s konvenčním pohonem (např. diesel), nebude-li dohodou smluvních stran pro konkrétní případy stanoveno jinak. Dohoda musí být v písemné formě.
10. Objednatel je z důvodu vyhodnocování projektu provozu EČV oprávněn vyžádat si od Dopravce i další údaje a výkazy o provozu EČV (např. statistiky poruchovosti, statistiky dojezdu na plnění/dobití baterií, podrobnější nákladové výkazy atd.) a Dopravce je povinen vyžádané údaje a další podklady či dokumenty bez zbytečného odkladu Objednateli poskytnout.
11. Pokud by se staly účinnými a aplikovatelnými na plnění Veřejných služeb 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 a s nově sestaveným VFM a VPMA.

Článek 11

PLATEBNÍ PODMÍNKY, VÝKAZNICTVÍ DOPRAVCE

1. Dopravce obdrží od Objednatele zálohu na Kompenzaci ve dvou měsíčních platbách, splatných vždy k datu uvedeném v aktuálním platebním kalendáři. Rozpis měsíčních záloh dle tohoto odstavce pro období příslušného roku Doby plnění Smlouvy je uveden v příloze č. 4 této Smlouvy. Každá platba zálohy bude vyčíslena jako 1/24 Odhadu Kompenzace na kalendářní rok. S ohledem na čerpání rozpočtovaných prostředků na celá čtvrtletí se vždy poslední pravidelná splátka v každém čtvrtletí může mírně odlišovat, tak aby byla dočerpána čtvrtina roční Kompenzace schválené pro Dopravce. Záloha na Kompenzaci bude vyčíslena na základě schváleného Odhadu Kompenzace z aktualizovaných hodnot VFM, VPMA a Závazného rozsahu dopravních výkonů uvedeného v příloze

č. 1a této Smlouvy při zohlednění postupů pro výpočet Vyhrazených změn a dalších parametrů stanovených touto Smlouvou.

2. Smluvní strany se během příslušného kalendářního roku mohou dohodnout, že z důvodu projevení Sdílených rizik či vzniku situace, jež je Vyhrazenou změnou Kompenzace, na uzavření dodatku této Smlouvy, měnící Odhad Kompenzace, VFM či VMPA a upravující zálohy na Kompenzaci hrazené Objednatelům o částku způsobenou vlivem těchto změn, v případě že dodatek uzavřen nebude, projeví se změny Kompenzace až v rámci Finančního vyúčtování a Finančního vyhodnocení.
3. Platební kalendáře pro období od 1. 1. 2026 až do 30. 6. 2047 budou stanoveny dodatkem k této Smlouvě v návaznosti na výši Odhadu Kompenzace pro příslušný kalendářní rok v souladu s upraveným VFM, VMPA a Závazným rozsahem dopravních výkonů. V případě, že by nebyl schválen rozpočet Objednatel a nebyl uzavřen dodatek této Smlouvy do 31.12. roku „n-1“ v rozsahu plánovaném pro tento konkrétní rok „n“ plnění Smlouvy, budou zálohy na kompenzaci Dopravci hrazeny takto:
 - a) v případě rozpočtového provizoria se bude měsíční záloha na kompenzaci v roce „n“ rovnat jedné dvanáctině schváleného rozpočtu roku „n-1“, v případě obdobného rozsahu objednávky a infrastruktury jako v roce „n-1“, neodsouhlasí-li HMP úhradu Kompenzace v plánované výši pro rok „n“; smluvní strany podepíší pouze platební kalendář pro rok „n“ a Kompenzace bude hrazena v souladu s tímto platebním kalendářem;
 - b) v případě, že HMP rozhodne, že bude Dopravci v období rozpočtového provizoria v roce „n“ hradit zálohu na Kompenzaci v souladu s plánovaným rozpočtem roku „n“ zejména v případech, kdy dojde ke zvýšení meziroční objednávky, nebo aktivace dalších investic a tím k meziročnímu nárůstu Kompenzace, smluvní strany podepíší pouze platební kalendář pro rok „n“ a Kompenzace bude hrazena v souladu s tímto platebním kalendářem.

V obou uvedených případech bude po schválení rozpočtu uzavřen řádný dodatek této Smlouvy, jehož přílohou bude splátkový kalendář z období rozpočtového provizoria a po jeho podpisu bude bez zbytečného prodlení uhrazen rozdíl zálohy na Kompenzaci za již uplynulé období roku „n“, pokud tento rozdíl vznikne. V případě, že by nebyl uzavřen dodatek této Smlouvy z příčin na straně Dopravce, bude Dopravci do podpisu dodatku na rok „n“ hrazena záloha na Kompenzaci měsíčně nejvýše ve výši jedné dvanáctiny schváleného rozpočtu roku „n-1“. Po podpisu dodatku na rok „n“ bude bez zbytečného prodlení Dopravci uhrazen rozdíl zálohy na Kompenzaci za již uplynulé období roku „n“.

4. Dopravce zasílá Objednateli do konce měsíce následujícího po skončení čtvrtletí podklady (Finanční vyúčtování) k Finančnímu vyhodnocení dosavadního kalendářního roku s odhadem skutečné výše Kompenzace a informací o plnění Veřejných služeb. V případě významné disproporce mezi Odhadem Kompenzace a její skutečnou výší je Dopravce oprávněn požádat Objednatel o zahájení jednání o uzavření dodatku Smlouvy z důvodu projevení Sdílených rizik či vzniku situace, jež je Vyhrazenou změnou Kompenzace podle odst. 2 tohoto článku Smlouvy.
5. Předběžné Finanční vyúčtování Kompenzace za uplynulý kalendářní rok „n“ vyplývající z předložených výkazů dle této Smlouvy je Dopravce povinen předložit Objednateli vždy nejpozději do 9. 2. roku „n+1“. Ke konečnému Finančnímu vyúčtování Kompenzace za uplynulý kalendářní rok vyplývající z předložených výkazů dle této Smlouvy je Dopravce povinen předložit Objednateli Kalkulaci skutečných nákladů a výnosů ve struktuře přílohy č. 2, Souhrnný výkaz za všechny Subsystemy

dopravy a Dílčí výkazy podle jednotlivých Subsystemů dopravy skutečných nákladů a výnosů dle Vyhlášky č. 296/2010 Sb. nejpozději do 28. 2. roku „n+1“.

6. Objednatel provede kontrolu výše Kompenzace na základě předaných podkladů a vyúčtování od Dopravce z hlediska § 7 Vyhlášky č. 296/2010 Sb. (Finanční vyhodnocení).
7. V případě, že nebudou Objednatelem shledány vady předaných výkazů a vyúčtování se poskytnuté zálohové platby na Kompenzaci zúčtují vůči skutečné výši Kompenzace a smluvní strany provedou Finanční vyrovnání. V případě, že budou Objednatelem shledány vady vyzve Objednatel Dopravce do 3 pracovních dnů k jejich odstranění. Dopravce je povinen odstranění provést do 3 pracovních dnů.
8. V případě, že bude skutečná výše Kompenzace po započtení Sdílených rizik a dalších parametrů dle této Smlouvy vyšší než uhrazené zálohy na Kompenzaci, zavazuje se Objednatel uhradit rozdíl Kompenzace do 15 dnů po schválení těchto finančních prostředků v orgánech Objednatele. Organizátor je však povinen bez zbytečného prodlení předložit orgánům Objednatele tisk, kterým budou tyto finanční prostředky z rozpočtu Objednatele žádány. Tisk musí být připraven nejpozději 10 pracovních dnů po schválení hospodaření Organizátora zřizovatelem. V případě, že bude skutečná výše Kompenzace nižší než uhrazené zálohy na Kompenzaci, vrátí Dopravce Objednateli rozdíl do 30 dnů od odsouhlasení skutečné výše Kompenzace na účet Objednatele uvedený v této Smlouvě. Pokud bude v rámci Finančního vyhodnocení identifikována vyšší Kompenzace na výkony nebude předmětem Finančního vyrovnání konkrétního roku, ale bude použita jako rezerva na případné potřebné změny objednávky v souladu s čl. 13 odst. 3 a 4 této Smlouvy, pokud nebude v orgánech Objednatele rozhodnuto jinak.
9. V případě prodlení Dopravce s úhradou peněžitých závazků dle této Smlouvy, se zavazuje Dopravce uhradit Objednateli úrok z prodlení v zákonné výši z neuhrazené částky, a to za každý započatý den prodlení s úhradou peněžitého závazku.
10. Veškeré platby dle této Smlouvy budou probíhat v korunách českých. V případě, že v České republice dojde k zavedení jednotné evropské měny euro (EUR) jakožto úřední měny České republiky, bude proveden přepočít všech nároků podle této Smlouvy podle úředně stanoveného přepočítacího kurzu k rozhodnému dni. Veškeré platby podle této Smlouvy budou ode dne zavedení EUR jakožto úřední měny České republiky přepočteny a hrazeny pouze v EUR.
11. Kompenzace dle této Smlouvy podléhá platným daňovým předpisům. V případě takové změny daňových předpisů, na základě které, bude Kompenzace podléhat dani z přidané hodnoty, je Dopravce oprávněn od účinnosti takové legislativní změny připočíst ke Kompenzaci daň z přidané hodnoty ve výši stanovené příslušnými daňovými předpisy. Jedná se o Vyhrazenou změnu Kompenzace.

Článek 12

INTEGROVANÝ SYSTÉM, SYSTÉMOVÉ SMLOUVY, MOS, PŘEDÁVÁNÍ DAT, CELOSTÁTNÍ SYSTÉM JEDNOTNÉHO TARIFU, POSKYTOVÁNÍ DAT, ROLE DOPRAVCE V SYSTÉMU PID

1. V případě, že by došlo v průběhu trvání této Smlouvy ke změně názvu systému PID, 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. Případné ekonomické dopady plynoucí z této skutečnosti je Dopravce oprávněn v rámci poctivého obchodního

styku požadovat na Objednateli jako ONS, v nezbytně nutné výši. Dopravce je povinen Objednateli tyto náklady doložit. Jedná se Vyhrazenou změnu Kompenzace.

2. Dopravce je povinen přistoupit na Tarif PID dle Tarifní smlouvy a dále je povinen akceptovat SJT v případě jeho zavedení i pro městské hromadné dopravy se smluvním zajištěním dle čl. 17 odst. 8 a 9 této Smlouvy.
3. Dopravce je povinen využívat a akceptovat, resp. v případě vlastního software, zajistit kompatibilitu a vzájemnou komunikaci s odbavovacím systémem určeným organizátorem PID. V době uzavření této Smlouvy je v PID provozován Multikanálový odbavovací systém („**MOS**“) a Dopravce bude v rámci MOS distribuovat, vydávat a akceptovat jízdní doklady PID, elektronické jízdní doklady MOS uložené v mobilní aplikaci zobrazované na displeji a elektronické identifikátory spojené s jízdními doklady, kdy informace o identifikátoru a s ním spojených platných jízdních dokladech jsou distribuovány z centrálního backoffice Objednatele ve formě whitelistů. Jako identifikátory budou využity bezkontaktní čipové karty, bezkontaktní platební karty, nositelná elektronika a další technické prostředky splňující normu EN 14443-A povolené aktuálně platným Tarifem PID. Dopravce musí zajistit kybernetickou a fyzickou bezpečnost koncových zařízení, kterými jsou vybavena vozidla Dopravce a další prodejní kanály (jízdenkové automaty, kontaktní místa předprodeje, e-shop) Dopravce a dále zabezpečit své vnitřní informační systémy. Podrobnější informace jsou stanoveny v Systémových smlouvách. Náklady na změnu či dodatečnou ochranu odbavovacího systému PID budou zařazeny jako ONS, v případě že se jedná o odpisovaný majetek podle závazných právních předpisů budou zapracovány od data změny do VFM a VMPPA.
4. Dopravce je povinen a souhlasí s tím, že bude prodávat a akceptovat jízdní doklady PID v souladu s platným Tarifem PID a platnou Tarifní smlouvou. V případě požadavku na změnu rozsahu prodáváných jízdních dokladů PID Dopravcem budou náklady s tímto spojené řešeny jako ONS a Vyhrazená změna Kompenzace a Objednatel je Dopravci uhradí v nezbytně nutné výši. Objednatel musí tyto změny Dopravci nařídit a Dopravce Objednateli nezbytné náklady doložit.
5. Dopravce zajistí časově i místně odpovídající síť předprodeje jízdních dokladů PID na území hl. m. Prahy včetně zabezpečení jejich tisku a distribuce tak, aby odpovídala potřebám cestující veřejnosti a ve spolupráci s Objednatелеm průběžně optimalizovat síť prodejních míst v závislosti na aktuálním vývoji poptávky po jednotlivých typech jízdních dokladů. Náklady na změny distribuční sítě jsou ONS, popřípadě jsou důvodem ke změně VFM a VMPPA, budou-li náklady na úpravu a rozvoj prodejních kanálů součástí odpisů nebo při jejich úspoře dojde ke snížení Kompenzace (záporná hodnota ONS nebo snížení nákladů ve VFM a VMPPA). Distribuční síť bude Dopravce provozovat sám nebo ji dílčím způsobem zajistí jiným poddodavatelem. Případné poruchy předprodejních automatů na jednotlivé jízdenky odstraní do 24 hodin od jejich oznámení, je-li to objektivně možné. Dopravce na Objednatелеm určených Linkách zajistí prodej vybraných druhů jednotlivých jízdenek dle Tarifu PID. Pověření k tisku, distribuci a prodeji jízdních dokladů PID Dopravcem je specifikováno v Tarifní smlouvě. Tržby za tyto všechny jízdní doklady PID podléhají rozúčtování v systému PID podle Systémových smluv. Každé předprodejní místo je označeno logem PID. Označení předprodejních míst, označení prodejních zařízení a grafika displejů jízdenkových automatů, prodejních terminálů či validátorů odpovídá manuálu jednotného vzhledu po jeho vzájemném odsouhlasení mezi Objednatелеm a Dopravcem.

6. Dopravce je povinen zajišťovat dělbu tržeb PID, s tím, že klíče k dělbě tržeb stanovují Organizátoři PID a postupy clearingů jsou specifikovány v Tarifní smlouvě. Náklady na tyto služby budou hrazeny Dopravci v rámci Kompenzace.
7. Dopravce se zavazuje poskytovat cestujícím informace o provozu a jízdních řádech PID ve Střediscích dopravních informací. V nich je povinen distribuovat informační materiály PID vydané Objednatelem. Dopravce se zavazuje ve spolupráci s Objednatelem optimalizovat síť prodejně – kontaktních míst v závislosti na případných změnách poptávky a změnách způsobů podávání informací v souvislosti s vývojem moderních komunikačních a informačních technologií, v případě vývoje poptávky i změny využití dosud čistě prodejních míst, která mohou sloužit nově také pro poskytování informací o systému PID. Každé kontaktní místo je označeno logem PID. Označení Středisek dopravních informací odpovídá manuálu jednotného vzhledu po jeho vzájemném odsouhlasení mezi Objednatelem a Dopravcem. Vynaložené náklady na změnu prodejní sítě a úpravy vzhledu kontaktních míst vyvolané požadavkem Objednatele nese Objednatel a tyto vyvolané náklady Dopravce budou hrazeny Dopravci v rámci Kompenzace.
8. Dopravce je povinen každé vozidlo povrchové dopravy nebo vstupní linii placeného Přepavního prostoru užívané k plnění této Smlouvy vybavit, resp. strpět vybavení, za podmínek tohoto odstavce zvláštním technickým zařízením, které slouží k odbavení cestujících v rámci PID („**Technické zařízení**“), a takto instalované Technické zařízení pak při plnění této Smlouvy řádně užívat ke stanovenému účelu. Konkrétní umístění Technického zařízení do vozidla je vázáno na technické možnosti vozidla či Přepavního prostoru, kam má být umístěno (např. prostorové možnosti a možnosti napájení) a souhlas příslušných úřadů (např. Drážní úřad). Příslušná ujednání této Smlouvy týkající se závazných Standardů kvality PID ani povinnosti vyplývající Dopravci ze závazných právních předpisů nejsou tímto odstavcem dotčeny.
9. Dopravce se zavazuje zajišťovat přepravně-provozní kontrolu ve vlastních dopravních prostředcích či v Přepavním prostoru licenčně provozovaných linek PID a na základě Systémových smluv zajistit provádění přepravní kontroly u Jiných dopravců v systému PID určených Organizátorem PID.
10. Dopravce je povinen k výzvě Organizátora PID uzavřít Systémové smlouvy a jejich změny, pokud tyto souvisí přímo s Veřejnými službami, organizací PID či rolí vnitřního provozovatele:
 - a) Dopravce je povinen mít uzavřenu Tarifní smlouvu na každý rok trvání této Smlouvy. Včetně všech jejích dodatků pro konkrétní rok z důvodu nezbytnosti fungování systému PID. Tarifní smlouva je základní dokument o pověření Dopravce a ostatních dopravců PID distribucí jízdních dokladů ve společném systému, rozsahu prodeje sortimentu jízdních dokladů PID (včetně typu dokladů, druhu dokladů, druhů výdejních odbavovacích zařízení), o dělbě tržeb PID, dělbě dotací k ceně jako náhrada slev stanovených státem na linkách, na kterých jsou tyto nařízené slevy poskytovány a dalších podmínkách fungování Tarifu PID. Objednatel deklaruje, že zásadní návrhy změny Tarifní smlouvy, zejména dělby tržeb PID, budou předem projednány s Dopravcem.
 - b) Dopravce je povinen mít uzavřenu Smlouvu o službách s Organizátorem, která upravuje poskytování Systémových služeb s přihlédnutím k specifickým rolím Dopravce v systému PID. Detailně jsou systémové služby definovány v uvedené smlouvě, obecně se jedná o činnosti Organizátora k zajištění koordinace veřejných služeb v přepravě cestujících na území HMP a v systému PID. Organizátor zajišťuje pro Dopravce systémové služby, které jsou Dopravcem

hrazeny přímo na základě uvedené smlouvy. Tyto náklady vstupují do nákladů Veřejných služeb a do výpočtu Kompenzace.

- c) Dopravce je povinen s Organizátorem a Operátorem ICT, a.s., IČ: 027 95 281, se sídlem Dělnická 213/12, 170 00 Praha 7 – Holešovice, mít uzavřenu Smlouvu MOS, kterou je povinen udržovat v platnosti podobu trvání této Smlouvy. Smlouva MOS je nezbytná pro fungování systému PID v oblasti odbavování cestujících a ochrany osobních údajů.
 - d) Na výzvu Objednatele je Dopravce povinen uzavřít s dopravci PID určenými Organizátorem „Smlouvu o jednotné přepravní kontrole v systému PID“, která je smlouvou mezi Dopravcem a jednotlivými Jinými dopravci v systému PID, kterou je řešeno pověření a vzájemné vztahy při provádění jednotné přepravní kontroly v PID. Smlouva o jednotné přepravní kontrole v systému PID je pověřovací Systémovou smlouvou. Úhrada nákladů za přepravní kontrolu probíhá dle postupu uvedeného v Tarifní smlouvě.
 - e) Dopravce souhlasí, že bude akceptovat případné změny smluv uvedených v tomto odstavci písm. a) až d) po dobu trvání této Smlouvy za podmínky, že změny smluv budou v souladu s právními předpisy a s poctivým obchodním stykem a nebudou ukládat Dopravci neodůvodněnou povinnost. Systémové smlouvy mohou být s rozvojem systému PID měněny, indexovány dle v nich sjednaných indexačních postupů, upravovány nebo zrušeny či zavedeny nové, zacílené na jiná specifika, která budou systémově důležitými aspekty. Tyto změny mohou nastat zejména, nikoli však výlučně, v souvislosti se systémovými změnami, které nelze v době uzavření této Smlouvy zcela odhadnout. V případě rozhodnutí HMP a SČK vytvořit Společného organizátora, budou stávající smlouvy s ROPID nahrazeny konsolidovanou smlouvou, která bude obsahovat služby Společného organizátora a konsolidované platby za tyto služby, které budou započteny do nákladů shodně jako by se jednalo o služby organizátora ROPID. Pokud změny smluv uvedené v tomto článku vyvolají zvýšení ekonomicky racionálně vynaložených nákladů Dopravce, budou Objednatelem kompenzovány v rámci ONS a jsou Vyhrazenou změnou Kompenzace. V případě změn Systémových smluv je Dopravce oprávněn započítat zvýšené náklady do ONS nebo podle charakteru změny promítnout do VFM resp. VMFA.
11. Smluvní strany berou na vědomí, že je připravováno zavedení SJT. Dopravce je povinen mít v případě zavedení SJT s Ministerstvem dopravy uzavřenu smlouvu o přistoupení k systému jednotného tarifu. Přístupová smlouva bude specifikovat technické a ekonomické podmínky zapojení do celostátní dělby tržeb ze SJT. Další podmínky zapojení dopravce do SJT jsou uvedeny v čl. 17 odst. 8 této Smlouvy. Tato smlouva bude Systémovou smlouvou.
12. Dopravce se zavazuje poskytovat Objednateli data zejména z provozu vozidel, prodeje jízdních dokladů nebo ekonomická data. Seznam datových sad, jejich popis a sankce jsou stanoveny v příloze č. 7. Není-li specifikován konkrétní formát nebo způsob předávání u jednotlivých datových sad, budou tyto parametry sjednány na základě písemné dohody smluvních stran. Smluvní strany se dále dohodly s ohledem na dobu trvání této Smlouvy, že mezi Objednatelem a Dopravcem může být uzavřena komplexní Systémová smlouva týkající se režimu poskytování dat a případných sankcí. Uzavření komplexní Systémové smlouvy, která bude uzavřena v případě potřeby smluvních stran, bude předcházet schválení finančního rámce spojeného s úhradou účelně vynaložených nákladů na straně Dopravce pro související projekty týkající se sdílení dat s Objednatelem. Po schválení v orgánech Objednatele budou zahrnuty do Kompenzace dle této Smlouvy buď jako ONS nebo zahrnuty do upraveného VFM, popřípadě VMFA. Poskytovaná data budou sloužit nekomerčním účelům, pokud

nebude Dopravce výslovně souhlasit s komerčním užitím, přičemž v takovém případě bude Dopravci příslušet podíl na odměně za poskytnutí dat.

13. Jakékoliv požadavky na datové sady a jejich specifikace musí respektovat platné závazné právní předpisy a limity Dopravce jako veřejného zadavatele, resp. limity stavu jeho majetku a objemu případných změn a jejich nákladnost, a to zejména z hlediska termínu realizace příslušných změn.
14. V souvislosti s realizací projektu JIS se smluvní strany dohodly na postupu ohledně součinnosti s instalací informačních panelů pro zobrazování odjezdů MHD:
 - a) Na zastávky ve vlastnictví Dopravce nebo užívané Dopravcem na základě jiného právního titulu umožní Dopravce Objednateli a/nebo organizaci ROPID instalaci informačních panelů pro zobrazování odjezdů MHD, včetně bezplatného záboru a bezplatného provozu.
 - b) Dopravce poskytne Objednateli a/nebo organizaci ROPID maximální součinnost pro zajištění adekvátního provozu po celou dobu.
 - c) V případě rekonstrukce nebo stavby tramvajové tratě, která se týká informačního systému pro zobrazování odjezdů MHD, je Dopravce povinen informovat Objednatele prostřednictvím ROPID za účelem připomínkování projektové dokumentace, a to s ohledem na zajištění umístění informačních panelů.
 - d) Zjistí-li Dopravce (či jeho organizační složky) závadu na informačním panelu, bez zbytečného prodlení informuje Objednatele s ohledem na možné minimalizace škod a nákladů na odstranění. Lze hlásit i na infolinku PID.

Článek 13

PRÁVA A POVINNOST OBJEDNATELE

1. Objednatel zpracovává a upravuje v dlouhodobém, střednědobém a ročním horizontu na základě přepravních průzkumů, podkladů od HMP, městských částí a Jiných dopravců Systémově koncepční dokumenty nebo se na jejich zpracování podílí i ve spolupráci s Dopravcem. Tyto dokumenty jsou zásadní koncepcí dopravy na území HMP.
2. Objednatel je oprávněn provádět kontrolu plnění Smlouvy podle jejího čl. 18 a 19 a Dopravce s tímto výslovně souhlasí.
3. Rozdíl mezi 100 % Závazného objemu dopravních výkonů uvedených v Příloze č. 1a pro příslušný kalendářní rok a skutečným plněním výkonu pro takový rok je ve finančním vyjádření převoditelný do následujících let jako finanční rezerva. Náklady náhradní či výlukové dopravy mohou být po projednání a vzájemném odsouhlasení provedeném smluvními stranami formou písemného zápisu uhrazeny z uspořené nákladů v rámci jednotlivých Subsystémů dopravy, tj. dle jednicových podkladů uvedených v příloze č. 1b této Smlouvy.
4. Objednatel zajistí, aby celkový objednaný Závazný objem dopravních výkonů jednotlivých Subsystémů dopravy vycházející z Jízdních řádů odpovídal při zachování jejich struktury minimálně 99,5 % a maximálně do objemu výkonů uvedených v DPL HMP a v dokumentu RL PID pro příslušný rok a dalších Systémově koncepčních dokumentů. Rozdíl mezi 100 % a skutečným plněním je meziročně převoditelný. To znamená, že pokud nedosáhne skutečný objem výkonů pro daný rok platnosti Smlouvy výše předpokládaného objemu výkonů, převede se částka odpovídající variabilním nákladům, připadajícím na takový rozdíl objemu výkonů do následujícího roku a může být využita na

krytí případných nepředvídatelných událostí (odchylek) ve vývoji Vozkm (např. k financování operativních posil některých linek v Mimořádných překážkách nebo náhradní a výlukové dopravy apod.). V případě, že objektivně vystane potřeba změnit Závazné objemy dopravních výkonů objednané v rámci jednotlivých Subsystémů dopravy, aniž by mělo dojít ke změně celkového Závazného objemu dopravních výkonů stanoveného v příloze 1a této Smlouvy, mohou být příslušné kompenzace za nerealizované výkony po dohodě smluvních stran převedeny do následujícího roku, a to i do jiného Subsystému dopravy. Pro tyto účely bude vytvořena tabulka variabilních nákladů pro jednotlivé Subsystémy dopravy pro konkrétní kalendářní rok dle vzoru v příloze 1b této Smlouvy. Ohledně takové změny bude uzavřen dodatek ke Smlouvě obsahující zároveň odpovídající změnu Odhadu Kompenzace (o uvedený převod finančních prostředků a přílohu 1b této Smlouvy), která se zvýší o převedené finanční prostředky poskytnuté Dopravci v předchozím roce či tyto dopady budou vyhodnoceny v rámci Finančního vyúčtování. Reálně využitý podíl z každého uvedeného Subsystému dopravy nesmí v součtu překročit převedenou částku. Výkony z převedené Kompenzace roku „n-1“ budou vyúčtovány podle těchto pravidel. Nespotebovanou převedenou částku Kompenzace z předchozího roku „n-1“ vrací Dopravce při vyúčtování roku „n“ Objednateli jako součást vyhodnocení Sdílených rizik. V případě zajišťování náhradní dopravy za jiný Subsystém dopravy jsou výkony této náhradní dopravy po projednání a vzájemném odsouhlasení, provedené formou písemného zápisu, čerpány z příslušného Subsystému dopravy.

5. Objednatel projedná s Dopravcem veškeré trvalé změny v provozu linek PID licenčně provozovaných Dopravcem (včetně změn JŘ), a to v dostatečném předstihu před plánovaným termínem změny. Objednatel není povinen projednat změny, které jsou obsaženy v DPL HMP, pokud se z hlediska obsahu i termínu realizace nemění. Po dohodě smluvních stran může být stanovená lhůta uvedená v dalším odstavci zkrácena.
6. Objednatel předá Dopravci před každou trvalou změnou linek PID licenčně provozovaných Dopravcem písemně dokument TZD, a to ve lhůtě minimálně 70 kalendářních dnů před termínem změny. V případě, že změna nebude vyžadovat licenční řízení nebo jiné správní řízení, příp. nejedná-li se o celosíťovou změnu, může být TZD předána ve lhůtě minimálně 35 kalendářních dnů před termínem změny. TZD obsahuje tyto údaje: trasa, zastávky, rozsah provozu, parametry v jednotlivých obdobích dne, požadavky na návaznosti, vyčíslení bilance dopravních výkonů a finanční náročnosti TZD (podkladem budou údaje z předloženého odborného odhadu a plánované kalkulace). V případě změn obsažených v DPL HMP včetně termínu může mít TZD zjednodušenou formu. Po dohodě smluvních stran mohou být stanovené lhůty zkráceny, musí však být zajištěna možnost projednání s Dopravním úřadem.
7. Objednatel předá Dopravci písemně závazné stanovisko k JŘ linek licenčně provozovaných Dopravcem do 5 pracovních dnů od jejich obdržení. Stanovisko je možné předat elektronicky na e-mailové adresy stanovené v příloze č. 11 této Smlouvy. Při nedodržení termínu považuje Dopravce tyto Jízdní řády za odsouhlasené. V případě, že Objednatel v uvedené lhůtě oznámí Dopravci připomínku k JŘ, která vyplývá z nedodržení zadání v TZD, je Dopravce povinen upravit JŘ do souladu se zadáním TZD.
8. Objednatel zajistí předání, resp. umístění aktuálních dat v příslušných složkách databáze JŘ Jiných dopravců nejpozději 1. pracovní den v každém týdnu, min. však 5 pracovních dnů před změnou JŘ.
9. Objednatel předá Dopravci (elektronicky na e-mailové adresy uvedené v příloze č. 11 této Smlouvy) ve lhůtě minimálně 60 kalendářních dnů před termínem změny (tato lhůta může být po dohodě

smluvních stran zkrácena na 30 kalendářních dnů) kopii TZD na linkách provozovaných Jinými dopravci v systému PID, a to i s případnými přílohami pro stanovení provozních parametrů a konstrukci grafikonů Linek licenčně provozovaných Dopravcem, s dispozicemi pro zapracování informací o linkách provozovaných Jinými dopravci do zastávkového informačního systému zpracovávaného Dopravcem (označení těchto linek, informace o jejich směru jízdy, požadavky na umístění vývěsek o jejich provozu apod.) a potřebou navýšení vývěsních prostor pro zastávkové JŘ linek provozovaných Jinými dopravci, z důvodu požadované vzájemné provázanosti při společných trvalých změnách dopravy.

10. Objednatel předá Dopravci (elektronicky na e-mailové adresy uvedené v příloze č. 11 této Smlouvy) ve lhůtě 15 pracovních dnů před termínem realizace (tato lhůta může být po dohodě smluvních stran, nebo na základě vnějších vlivů neovlivnitelných Objednatelem ani Dopravcem zkrácena) kopii dopravních opatření na linkách provozovaných Jinými dopravci v systému PID, a to i s případnými přílohami pro stanovení provozních parametrů a konstrukci grafikonů linek licenčně provozovaných Dopravcem, s dispozicemi pro zapracování informací o linkách provozovaných Jinými dopravci do zastávkového informačního systému zpracovávaného Dopravcem (označení těchto linek, informace o jejich směru jízdy, požadavky na umístění vývěsek o jejich provozu apod.) a potřebou navýšení vývěsních prostor pro zastávkové JŘ linek provozovaných Jinými dopravci z důvodu požadované vzájemné provázanosti při společných dopravních změnách.
11. Objednatel se zúčastní přípravy významnějších dočasných dopravních opatření v provozu Linek licenčně provozovaných Dopravcem tak, aby byl zajištěn soulad obsahu opatření se zájmy Objednatele a bylo možné projednat změny vývoje výkonů vyvolané dopravním opatřením. Objednatel se dále zúčastní přípravy všech dočasných dopravních opatření v provozu Linek v případě, že se jedná o dopravní opatření týkající se i linek Jiných dopravců. V těchto případech Objednatel zajistí koordinaci dopravních opatření.
12. Objednatel spolupracuje s Dopravcem v oblasti jednotných číselníků využívaných pro datové soubory jízdních řádů, provozních informací a OIS v rámci celého systému PID. Dále s Dopravcem spolupracuje při tvorbě a vývoji nového software pro jízdní řády, odbavovací a OIS, přepravní a dopravní průzkumy a případné další programy v oblasti jednotného systému PID.
13. Objednatel zajistí ve spolupráci s Dopravcem pravidelné provádění přepravních průzkumů v termínech dle vzájemné dohody. Obě smluvní strany se budou vzájemně informovat o výsledcích všech přepravních průzkumů prováděných jednou ze smluvních stran a zajistí vzájemnou přístupnost příslušných složek databáze aplikace „*Přepravní a dopravní průzkumy*“.
14. Objednatel zajistí přístupnost příslušných složek databáze aplikací „*Jízdní řády*“ (jízdní řády, číselníky, průzkumy a další moduly této aplikace, a to i ty, které vzniknou nebo budou upraveny v době trvání této Smlouvy).
15. Objednatel koordinuje marketing systému PID, ve spolupráci s Dopravcem poskytuje komplexní informace o dopravě, Tarifu PID, Přepravních podmínkách PID a dalších náležitostech systému PID.
16. Objednatel se zavazuje dodat Dopravci podklady o změnách v systému PID (doprava, tarif aj.) pro přípravu informačních materiálů pro cestující veřejnost a pro proškolení zaměstnanců Středisek Dopravních informací Dopravce v termínech stanovených v čl. 16 odst. 1 a v čl. 17 odst. 4.

17. V případě, že se Objednatel dohodl s Dopravcem na vývěsu informací o PID a požaduje vyvěšení materiálů jím vydaných ve vozidlech Dopravce, musí je dodat 10 pracovních dnů před požadovaným vývěsem Dopravci, a to ve sjednaném formátu. Přiměřené náklady na vývěs se hradí v Kompenzaci.

Článek 14

PRÁVA A POVINNOSTI DOPRAVCE

1. Dojde-li v rámci dočasných dopravních opatření ke změně rozsahu dopravního výkonu, který bude mít vliv na dopravní obslužnost, zavazuje se Dopravce přijmout upravený závazek Veřejných služeb tak, aby byla optimálně zajištěna dopravní obslužnost na území HMP. V takovém případě bude písemně definován upravený rozsah dopravní obslužnosti zajišťovaný Dopravcem a zároveň bude upraven i VFM, VMPA a Odhad Kompenzace a výše záloh podle pravidel pro Vyhrazenou změnu.
2. Dopravce se zavazuje postupovat s péčí řádného hospodáře a náklady optimalizovat a vynaložit je pouze v nezbytně nutné výši, která nebude převyšovat ceny obvyklé či tržní minimálně v České republice. Dopravce je povinen Objednateli náklady doložit zejména nikoli však výlučně v případech požadavku na úhrady ONS nebo takových nákladů, které zakládají Vyhrazenou změnu VFM a VMPA.
3. Dopravce bude spolupracovat na přípravě změn Systémově koncepčních dokumentů v rozsahu stanoveném Objednatel a ve spolupráci s Objednatel, v případě Systémově koncepčních dokumentů zpracovaných Dopravcem bude Objednatel neopominutelným připomínkovým místem.
4. Dopravce se zavazuje zpracovat předané TZD ve lhůtě 60 kalendářních dnů, (resp. ve lhůtě 30 kalendářních dnů, neprobíhá-li licenční řízení nebo jiné správní řízení, příp. nejedná-li se o celosíťovou změnu) od jejího převzetí. Dopravce provádí na základě TZD konečnou tvorbu Jízdních řádů Linek (případně po dohodě smluvních stran i jiných linek) a pro Linky licenčně provozované Dopravcem definitivní úpravy zastávkových zařízení a zastávkového informačního systému ve vlastnictví Dopravce, případně dle dohody s Objednatel na základě TZD i další úpravy pro Jiné dopravce. V případě, že zadání TZD není předáno ve stanovené lhůtě nebo ve lhůtě 30 kalendářních dnů před plánovaným termínem realizace nejsou splněny provozně-technické podmínky pro realizaci změny, má Dopravce právo požadovat odložení termínu realizace změny, s výjimkou změny ve veřejném zájmu.
5. Dopravce se zavazuje předkládat Dopravnímu úřadu pouze JŘ licenčně provozovaných a nově zřizovaných linek PID, které předal k odsouhlasení Objednateli v souladu s podmínkami platných licencí. Předávat žádosti o odsouhlasení JŘ Objednateli k dispozici nejméně 10 pracovních dnů před plánovaným termínem realizace. Při dílčích změnách a úpravách může být tato lhůta po dohodě přiměřeně zkracována. Dopravce zajistí umístění aktuálních dat v příslušných složkách databáze JŘ licenčně provozovaných linek.
6. Dopravce se zavazuje zpracovávat JŘ licenčně provozovaných Linek povrchové PID dle zadání ROPID. Zadání zpracovávané ROPID bude obsahovat hlavní a rámcové podmínky, data o parametrech v jednotlivých obdobích, sjednané spoje a hlavní návaznosti.
7. Dopravce je povinen v dostatečném časovém předstihu předkládat Objednateli a na jeho výzvu s ním i projednávat zásadní plánované změny provozu a výluky, které jsou vyvolány činností Dopravce.
8. Dopravce poskytne objednateli na vyžádání v editovatelné podobě aktuální stav zastávkového zařízení v zastávce včetně přehledu instalovaného vývěsního příslušenství a vybavení provozními informacemi (obsahové a grafické rozložení informačního tabla, počty a rozložení informačních

materiálů ve vitrínách na ZJŘ), a to s ohledem na možnost doplnění informací o linkách Jiných dopravců. V případě výluky pravidelné dopravy na licenčně provozovaných linkách zajistí Dopravce odpovídající dopravní opatření stanovené v rozhodnutí příslušného Dopravního úřadu, včetně případné náhradní dopravy a koordinace provozu pravidelných Linek i ostatních Subsystemů dopravy zajišťovaných Dopravcem.

9. V případě, že Dopravce vytváří pro dopravní opatření informační materiály (vývěsky) společné pro Linky jím licenčně provozované a pro linky provozované Jinými dopravci, zasílá finální verzi Dopravce též Objednateli.
10. K Mimořádným překážkám, mimořádným událostem, výlukám a rozdílům ve vypravenosti vozidel je Dopravce povinen na žádost Objednatele předložit upřesnění nebo rozbor se zdůvodňujícím komentářem a případně vyčíslení finančních a přepravních dopadů.
11. Dopravce je povinen zaznamenávat plánované provozní změny i mimořádnosti na jím provozovaných Linkách do společné Databáze VYMI pro účely automatické distribuce těchto informací veřejnosti v otevřeném datovém formátu, a to vzájemně dohodnutým způsobem. V případě mimořádností je Dopravce povinen takový záznam provést neprodleně (s ohledem na charakter události) po jejich nahlášení dispečinku Dopravce. V případě významnějších mimořádností s celoměstským dopadem na provoz včetně jakýchkoli mimořádností týkajících se Metra je Dopravce povinen informovat veřejnost současně také prostřednictvím svých kanálů na sociálních sítích. Dopravce se s Objednatelem dohodne také na míře významnosti jednotlivých typů událostí, od které budou tyto změny zveřejňovány.
12. Dopravce se zavazuje v rámci svých možností poskytnout vlastní volné plochy určené k reklamnímu využití, a to v zastávkách povrchové dopravy, ve vitrínách ve stanicích Metra, v zastávkových sloupcích a v dopravních prostředcích, k propagaci systému PID a vizuálu PID.
13. Dopravce se zavazuje dodržovat Standardy kvality PID dle přílohy č. 10 včetně návazných příloh.
14. Objednatel si vyhrazuje právo změnit Standardy kvality PID a/nebo Sazebník postihů dle přílohy č. 5 této Smlouvy s účinností od data vyhlášení, zejména ve vazbě na změnu právních předpisů nebo rozhodnutí příslušných správních orgánů. Změny Standardů kvality PID včetně změn návazných příloh musí respektovat platné závazné právní předpisy, aktuálně platné smlouvy a limity Dopravce jako veřejného zadavatele, resp. limity stavu jeho majetku a objemu případných změn a jejich nákladnost, a to zejména z hlediska termínu realizace příslušných změn. Pokud Dopravce prokáže Objednateli, že změna Standardu kvality PID včetně změn návazných příloh vyvolá nebo zvýší náklady Dopravce, dohodly se smluvní strany, že takové náklady se považují za ONS a jsou Vyhrazenou změnou Kompenzace v doložené výši; v případě že se jedná o odpisovaný majetek podle závazných právních předpisů, budou zapracovány odpisy takového majetku od data změny do VFM a VMPA. Objednatel však takto uhradí pouze nezbytně nutné náklady vynaložené s péčí řádného hospodáře, resp. náklady realizované, pokud je dodavatel určen Objednatelem či fakticky je možné plnění získat od jediného dodavatele.
15. Dopravce se zavazuje zabezpečit, aby se jeho řidiči a další personál s přímým stykem k cestujícím chovali s maximální vstřícností k cestujícím a poskytovali účinnou pomoc orgánům přepravní kontroly.
16. Dopravce se zavazuje poskytovat informace cestujícím o provozu Linek a o základních ustanoveních Tarifu PID a SPP PID, a to i v rámci webové prezentace v souladu s marketingem systému PID.

17. Dopravce se zavazuje zabezpečit, aby jeho řidiči dodržovali stanovené podmínky pro provoz PID včetně zákonných předpisů a interních norem Dopravce pro likvidaci nehod a škod. 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.
18. Dopravce se zavazuje zadávat vypravení dopravních prostředků 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. 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. 11 této Smlouvy.
19. 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 pak poskytnout Objednateli jím vyžádané podklady, pokud to není v rozporu s jinými právními předpisy. Lhůta na zpracování požadovaných podkladů Dopravcem je Objednatelem stanovena na 14 dnů, v případě dotazů v režimu InfZ, je Objednatel oprávněn lhůtu zkrátit až na 5 pracovních dnů.
20. Dopravce se zavazuje zabezpečit parkování a odstavování silničních vozidel v době před a po výkonu předepsaném Jízdním řádem a soukromých vozidel pracovníků Dopravce mimo obratiště, výstupní, nástupní a nácestné zastávky PID, pokud není s majitelem (správcem) pozemku dohodnuto jinak.
21. Dopravce se zavazuje zajistit provoz dispečinku Dopravce v době provozu Linek a průběžně informovat Objednatele o aktuálně platných kontaktech pro spojení s dispečinkem Dopravce (alespoň v rozsahu údajů dle přílohy č. 11 Seznam kontaktů smluvních stran).
22. Dopravce se zavazuje zajišťovat péči o zastávkové prostory ve vlastnictví Dopravce včetně vybavení zastávek a zastávkových označků ve vlastnictví Dopravce a vyvěšování platných zastávkových jízdních řádů Linek licenčně provozovaných Dopravcem. Po dohodě s Objednatelem zajistí Dopravce vyvěšení platných zastávkových jízdních řádů i u dalších linek jiných dopravců. Pokud naopak Dopravce využívá při Veřejných službách zastávkové prostory a označníky ve vlastnictví či užívání ROPID anebo jiných dopravců, aplikují se recipročně stejné podmínky jako při užívání zastávkových prostor a označků Dopravce jinými Dopravci. Pokud Dopravce prokáže Objednateli, že plnění uvedené povinnosti vyvolá nebo zvýší náklady Dopravce, dohodly se smluvní strany, že takové náklady považují za ONS.
23. 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 a státního odborného dozoru dle Zákona o dráhách příslušného Dopravního úřadu.

24. Dopravce je povinen seznámit všechny své provozní zaměstnance s právy a povinnostmi kontrolních orgánů Objednatele a s povinností umožnit těmto orgánům provádět kontroly, ve vozidlech povrchové dopravy jim na vyzvání předložit platný záznam o provozu vozidla a v případě prodeje jízdních dokladů vystavených řidičem také na vyžádání vytisknout výpis jízdenek z odbavovacího zařízení (pokud to odbavovací zařízení na místě umožňuje), obsahující minimálně v záhlaví tyto údaje: datum, čas, číslo linky, číslo odbavovacího zařízení, a dále výčet jednotlivých vydaných jízdenek, u každé s uvedením čísla jízdenky, času vydání, ceny jízdenky, identifikace zastávky a vyznačení případného storna vydané jízdenky.
25. Dopravce se zavazuje uznávat při provádění průzkumu na linkách Dopravce „*Průkaz opravňující k provádění přepravního průzkumu*“ popřípadě „*Pověření k provádění průzkumu*“, platné pouze s občanským průkazem a formulářem k provádění průzkumu, jako platný jízdní doklad. Tito pracovníci mohou se souhlasem řidiče setrvávat v dopravních prostředcích Dopravce i v manipulačním prostoru konečné zastávky s výjimkou Metra. Objednatel prostřednictvím ROPID o průzkumech většího rozsahu bude Dopravce informovat 7 dnů předem, s výjimkou průzkumů realizovaných na základě žádosti Dopravce. „*Pověření k provádění průzkumů*“ 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. Za průzkum většího rozsahu se považuje průzkum trvající déle než 2 (dva) dny v jednom týdnu. Na ostatní průzkumy nebo průzkumy realizované na žádost Dopravce, a to i většího rozsahu, se oznamovací povinnost Objednatele nevztahuje.
26. Dopravce se zavazuje koordinovat s Objednatelem zadávání podmínek pro tvorbu a vývoj nového software pro jízdní řády, včetně potřeb celostátního informačního systému jízdních řádů, OIS, přepravní a dopravní průzkumy a případně další programy v oblasti jednotného systému PID nebo SJT.
27. Dopravce bude Objednateli průběžně předávat provozní normy přímo související se zajišťováním provozu a přípravou dopravních opatření, a to elektronicky na e-mailové adresy uvedené v příloze č. 11 této Smlouvy.
28. V případě mimořádné události, respektive nehody dopravního prostředku zajistí Dopravce Linkách příslušná odpovídající dopravní opatření dle vlastního uvážení v závislosti na konkrétní provozní situaci, a tyto výkony se budou započítávat do plnění Smlouvy příslušného Subsystému dopravy.
29. Využití jakékoliv plochy vozidel určených pro plnění této Smlouvy pro reklamní účely je možné pouze za podmínek uvedených ve Standardech kvality PID. V případě změn Standardů kvality, která by měla vliv na již uzavřené reklamní smlouvy Dopravcem na dobu určitou sjednají smluvní strany na přechodnou dobu platnosti takové smlouvy výjimku ze Standardů kvality PID.
30. Dopravce je povinen udržovat přiměřené pojistné krytí relevantních pojistných rizik.
31. Dopravce se zavazuje předávat ROPID „*Plnění výkonů dle JŘ (Smlouva/skutečnost)*“ po jednotlivých Subsystémech dopravy včetně zdůvodnění, a to čtvrtletně nárůstovým způsobem. Předání se uskutečňuje elektronicky na e-mailové adresy stanovené v příloze č. 11 této Smlouvy.
32. Dopravce je dále povinen:
- a) Vést po celou dobu plnění této Smlouvy záznam o provozu vozidla; záznam se vede v listinné podobě na příslušném tiskopisu Dopravce a obsahuje alespoň: číslo listu záznamu, datum a

identifikaci výkonu (kmenová linka/pořadí), identifikaci vozidla (registrační značka nebo evidenční číslo v systému PID), identifikaci řidiče, označené místo pro záznamy řidiče o provozních mimořádnostech a závadách 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 aktuálně platného záznamu o provozu vozidla 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. Pokud by během trvání této Smlouvy došlo k digitalizaci záznamu, budou obdobně sledovány a archivovány tyto digitální záznamy. Dopravce je povinen zajistit v takovém případě umožnit Objednateli kontrolu těchto záznamů předáním.

- b) Nahlásit Objednateli prostřednictvím zprávy zaslané na e-mailové adresy uvedené v příloze č. 11 této Smlouvy pro zasílání dokumentů ekonomické povahy a koordinačního dispečinku PID každé odbavovací zařízení, vč. jeho typu, výrobního a evidenčního čísla, a to ještě před zahájením prodeje jízdních dokladů a uskutečňování evidence tržeb z jízdného na tomto zařízení. Dopravce v případě vyřazení, nebo krádeže zařízení zašle informaci o této skutečnosti na e-mailové adresy uvedené v příloze č. 11 a Objednatel zařízení vyřadí ze své evidence.
- c) Zajistit provoz vozidel na spojích v souladu s příslušným Jízdním řádem, nebrání-li tomu okolnosti, které Dopravce objektivně nemůže ovlivnit či okolnosti předvídané touto Smlouvou.
- d) Umožnit cestujícím přestup v místě a čase garantované návaznosti i při zpoždění přípojného spoje v rámci stanovené čekací doby, a to podle Vozových jízdních řádů, případně dle pokynu dispečinku Objednatele prostřednictvím dispečinku Dopravce. Pokud z tohoto důvodu nedojde ke splnění Jízdního řádu Linky a za důvod zpoždění neodpovídá Dopravce, Dopravce nemůže být za toto zpoždění Linky sankcionován.
- e) Před zahájením dopravního výkonu ověřit funkčnost odbavovacího zařízení (je-li na výkonu požadováno) a prvků informačního systému (zejména všech vnějších linkových orientací, vnitřního informačního panelu/panelů, zobrazovače času a pásma, hlásiče zastávek) a dbát o zjištění a nahlášení případných nefunkčních prvků odbavovacího a informačního systému i během nečinné části dopravního výkonu.
- f) Zajistit ve vozidle prostředky, aby v případě neoznačení správnou linkou a cílovou zastávkou na vnější přední linkové orientaci (např. z důvodu poruchy příslušného orientačního panelu) mohlo být provedeno čitelné a srozumitelné náhradní označení vozidla - číslem Linky a cílovou zastávkou. Současně je Dopravce povinen seznámit provozní personál s povinností neprodleného provedení náhradního označení vozidla v takových případech, jakož i s nutností věnovat zvýšenou pozornost a ohleduplnost při obsluze zastávek a aktivně informovat cestující na zastávce o lince a trase spoje, pokud by ze strany cestujících mohlo dojít k přehlédnutí tohoto náhradního označení (např. za snížené viditelnosti).
- g) V případě nefunkčnosti hlášení zastávek nebo některého prvku signalizace znamení k řidiči ve vozidle zajistit obsluhu každé zastávky zastavením vozidla, bez ohledu na charakter zastávky.
- h) Nepřevzít jízdné hrazené cestujícím v případě nemožnosti vydání jízdenky z odbavovacího zařízení. Tímto však není dotčeno právo Objednatele uložit Dopravci postih dle přílohy č. 5 této Smlouvy.

- i) Zajistit minimálně 1x týdně vyzkoušení označovačů jízdenek ve vozidlech, které jsou jimi vybaveny, nebo označovačů jízdenek u začátku placeného Přepraveního prostoru formou označení kontrolního lístku a zkontrolování správnosti a čitelnosti tisku všech údajů. Poslední označený kontrolní lístek, ne starší než 1 týden, je Dopravce povinen 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.

Článek 15

INVESTICE

1. Dopravce se zavazuje průběžně obnovovat a modernizovat vozidla a další související infrastrukturu určenou k plnění Veřejných služeb (Obnovovací investice), dále se zavazuje rozvíjet vozidla a související dopravní infrastrukturu dle schválených investic Objednatelem (Rozvojové investice). Obnovovací investice jsou primárně určeny k zajištění výkonů požadovaných objednatelům dle VFM a VPMA a udržování toho majetku ve stavu ke dni uzavření této Smlouvy. Rozvojové investice jsou určeny k rozšíření, změně či zvýšení komfortu výkonů poskytovaných Objednateli.
2. Zdroji pro pořízení Obnovovacích investic jsou vlastní prostředky z běžného financování Veřejných služeb, u Rozvojových investic účelové dotace, které je Objednatel povinen dopravci poskytnout, a další zdroje financování dle čl. 15 odst. 10 této Smlouvy.
3. Dopravce je povinen při pořizování investičního majetku postupovat s péčí řádného hospodáře a v souladu se ZZVZ.
4. Objednatelem schválené významné investice (Obnovovací investice i Rozvojové investice) Dopravce zpracoval do Plánu významných investic, který tvoří přílohu č. 3d této Smlouvy, který je souladný se stavem k datu podpisu Smlouvy a známými Systémovými koncepčními dokumenty. Očekávané náklady na investice obsažené v Business plánu a náklady na jejich provoz byly zohledněny ve VFM a VPMA.
5. Objednatel je oprávněn kontrolovat plnění Plánu významných investic – milníky a jejich plnění ve vazbě na délku Doby plnění této Smlouvy.
6. Dopravce rovněž informuje Objednatele o splnění milníků realizace významných investic zejména nikoliv výlučně těch uvedených v Plánu významných investic.
7. V případě, že Objednatel odsouhlasí změny, doplnění či zúžení Plánu významných investic v průběhu Doby plnění, je Dopravce oprávněn zahrnout zvýšené náklady související s takovou změnou do VFM a VPMA a do Kompenzace. Náklady včetně provozních budou zahrnuty do skutečných nákladů vykázaných postupem podle této Smlouvy; v případě, že by se takové náklady nedaly podřadit do jiné kapitoly, jedná se o ONS. Změny popsané v tomto článku Smlouvy jsou Vyhrazenou změnou Kompenzace.
8. Dopravce dále zpracovává a aktualizuje investiční plán na příslušný rok po Dobu plnění. Aktualizovaný investiční plán, zahrnující Obnovovací investice i Rozvojové investice, předkládá Dopravce Objednateli do jednoho měsíce od schválení rozpočtu HMP na příslušný rok v orgánech HMP.

9. V případě, že Dopravce obnovuje majetek k plnění Veřejných služeb dle této Smlouvy bez předchozího souhlasu Objednatele, je Dopravce oprávněn uplatnit náklady spojené s provozem takového majetku pouze do výše nákladů, které by Dopravce nesl při provozu existujícího majetku k plnění Veřejné služby nebo které jsou uvedeny ve VFM.
10. Dopravce se zavazuje při plánování a realizaci investic podle tohoto článku Smlouvy postupovat tak, aby minimalizoval negativní dopady těchto úprav do výše Kompenzace hrazené Objednatelem, a to zejména využitím v maximální možné míře veřejných zdrojů financování (dotace HMP, státu, Evropské unie či Evropské investiční banky).

Článek 16

PŘEPRAVNÍ PODMÍNKY

1. Na všech Linkách platí Vyhláška č. 175/2000 Sb. a platné [Smluvní přepravní podmínky PID](#). Na uvedeném odkazu jsou též archivovány všechny verze od uzavření této Smlouvy. V případě změny dálkového přístupu bude hypertextový odkaz upraven v dodatku, který bude následovat jako první uzavřený po změně dálkového přístupu. Samotnou změnu umístění dokumentu oznámí Objednatel Dopravci písemně na kontakty uvedené v příloze č. 11 této Smlouvy bez zbytečného odkladu. O změnách SPP PID bude Objednatel Dopravce informovat zasláním příslušné změny písemně v elektronické podobě na kontaktní adresy Dopravce uvedené v příloze č. 11 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. V případě změn, které negenerují zásahy do odbavovacího systému a marketingového zajištění požadovaného po Dopravci, mohou být oznámeny nejpozději 10 kalendářních dnů před účinností, nebo nejpozději 1 den před účinností, byly-li tyto změny s Dopravcem v době připravované změny projednávány, a to i jen formou projednání připravované textace SPP PID.
2. Změny Smluvních přepravních podmínek PID nezakládají povinnost k uzavření samostatného dodatku této Smlouvy, ale budou v aktuální podobě dálkově přístupné prostřednictvím hypertextového odkazu uvedeného v odstavci 1 tohoto článku Smlouvy. O změnách bude Objednatel Dopravce informovat zasláním příslušné změny písemně v elektronické podobě na kontaktní adresu/y Dopravce uvedené v příloze č. 11 této Smlouvy.
3. Objednatel je oprávněn krátkodobé či přechodné úpravy SPP PID, upravit také interním sdělením, které vydá Organizátor PID.
4. V případě předání změn v SPP PID Dopravci z objektivních důvodů v termínu kratším než 1 měsíc před platností změny (při využití zkrácených lhůt uvedených v odstavci 1) platí pro Dopravce lhůta 1 měsíce na promítnutí změny do pevných i mobilních informačních prvků a dále do informačních a jiných systémů Dopravce.
5. Přepravní kontrolu na Linkách provozovaných v rámci PID i u Jiných dopravců vykonávají oprávněné osoby Dopravce vybavené kontrolním odznakem a kontrolním průkazem. Podrobnosti řešeny v samostatných smluvních ujednání.

Článek 17 TARIFNÍ PODMÍNKY

1. Tarif PID vyhlašuje na svém území Objednatel.
2. Dopravce se zavazuje řídit se na Linkách platným Tarifem PID, který je uveden na <https://pid.cz/prehled-vydanych-tarifu-spp-pid/>. Na uvedeném odkazu jsou též archivovány všechny verze od uzavření Smlouvy. V případě změny dálkového přístupu bude hypertextový odkaz upraven v dodatku, který bude následovat jako první uzavřený po změně dálkového přístupu. Samotnou změnu umístění dokumentu oznámí Objednatel Dopravci písemně na kontakty uvedené v příloze č. 11 této Smlouvy bez zbytečného odkladu.
3. 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. Změny Tarifu PID nezakládají povinnost uzavření samostatného dodatku této Smlouvy, ale budou v aktuální podobě dálkově přístupné prostřednictvím hypertextového odkazu uvedeného v odstavci 1 tohoto článku.
4. O změnách bude Objednatel Dopravce informovat zasláním příslušné změny písemně v elektronické podobě na kontaktní adresy Dopravce uvedené v příloze 11 této Smlouvy nejméně 1 měsíc před účinností změny Tarifu PID nebo v nejkratším možném termínu po schválení v orgánech HMP, byly-li přijaté změny Tarifu PID s Dopravcem projednávány již v procesu přípravy schvalování předmětné změny v orgánech HMP a/nebo SČK a nevyžadují-li tyto změny investice na straně Dopravce. V případě změn, které negenerují zásahy do odbavovacího systému a marketingového zajištění požadovaného 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 1 den před účinností, byly-li tyto změny s Dopravcem v době připravované změny projednávány, a to i jen formou projednání připravované textace Tarifu PID.
5. Dopravce se zavazuje řídit na Linkách platným Tarifem PID uznávat za platné jízdní doklady uvedené v Tarifu PID.
6. Vozidla, resp. hranice Přepravního prostoru, Dopravce musí být vybaveny Objednatелеm certifikovaným odbavovacím zařízením (je-li pro zařízení certifikace předepsána ve Standardu kvality PID pro příslušný Subsystem dopravy) pro prodej jízdních dokladů. Povinné vybavení dopravních prostředků informačním a odbavovacím systémem je stanoveno v přílohách č. 10, podle jednotlivých Subsystemů dopravy a platným „*Seznamem schváleného a certifikovaného vybavení odbavovacím a informačním systémem v Autobusech PID*“, který je uveden na www.pid.cz, kde jsou též archivovány všechny verze.
7. V případě změn 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. Pokud by Objednatel schválil záměr změny systému odbavení, zadá Objednatel Dopravci parametry změny ve lhůtě ne kratší než 12 měsíců (pokud se smluvní strany nedohodnou jinak, zejména s ohledem na charakter implementované změny odbavení) stanovené pro úpravu odbavovacích zařízení a přidružených periférií. V případě změny výnosů či vznik dodatečných nákladů spojených se změnou Tarifu PID nebo způsobu odbavování je Dopravce oprávněn požádat o změnu zálohy na Kompenzaci a úpravu VFM, popřípadě VMFA nebo uplatnit náklady spojené se změnou odbavovacího systému jako ONS. Jedná se o Vyhrazenou změnu Kompenzace.

8. Smluvní strany berou na vědomí, že je připravováno zavedení SJT. V případě, že by došlo v době trvání Smlouvy k zavedení SJT i pro další subsystémy veřejné dopravy, konkrétně městské hromadné dopravy nebo IDS včetně MHD, je Dopravce povinen s Českou republikou – Ministerstvem dopravy uzavřít přístupovou smlouvu k SJT. Přístupová smlouva specifikuje technické a ekonomické podmínky zapojení Dopravce do celostátní dělby tržeb ze SJT. V době uzavření této Smlouvy není povinnost přistoupení Dopravce k SJT stanovena a nejsou známy podmínky takového přístupu. Pokud Dopravci vzniknou implementační náklady či náklady průběžné podle přístupové smlouvy a nebudou-li mu uhrazeny ze strany státu, je Dopravce oprávněn prokazatelně doložené náklady uplatnit jako ONS nebo zapojit je do VFM, popřípadě VMA, pokud by se tyto náklady dotkly např. odpisů. Jedná se o Vyhrazenou změnu Kompenzace. Podmínky uplatnění a kontroly jsou shodné jako pro další nákladové položky uvedené v této Smlouvě jako ONS.
9. 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 prostými kopiemi (skeny) faktur včetně všech jejich příloh nejpozději do 10. pracovního dne jejich vystavení Dopravcem. 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. 11 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 Veřejným službám předat a dokladovat kopiemi faktur včetně všech jejich příloh Objednateli v termínu maximálně 2 pracovních dnů po jejich obdržení od správce SJT nebo jiným prokazatelným způsobem odsouhlaseným Objednatelem.
10. Objednatel je oprávněn kontrolovat plnění povinností Dopravce a pravdivost údajů poskytovaných Dopravcem dle tohoto článku ohledně přistoupení do SJT, zejména údaje o tržbách ve vozidlech (samoobslužné terminály ve vozidlech nebo před vstupem do přepravního prostoru, Airport Express) a jejich evidenci a tržbách obdržených ze SJT (od doby účinnosti SJT pro Veřejné služby dle této Smlouvy).
11. Objednatel souhlasí, aby na všech linkách PID na území HMP (v době uzavření Smlouvy v pásmech P,0,B) mimo vlaky veřejné osobní drážní dopravy platilo zaměstnanecké jízdné. Objednatel má však právo v průběhu trvání této Smlouvy v kterémkoli roce dočasně nebo trvale upravit podmínky poskytování tohoto benefitu, a to i zúžením či rozšířením okruhu osob majících nárok na zaměstnanecké jízdné (včetně osob blízkých k zaměstnancům) nebo zvýšením či snížením jeho výše. Změna zaměstnaneckého jízdného, jeho výše a struktura oprávněných uživatelů podléhá schválení Objednatele.
12. Objednatel se zavazuje po projednání v orgánech HMP upravovat Tarif PID tak, aby korespondoval s vývojem cenové hladiny (návrh bude předložen vždy s návrhem rozpočtu, tj. k datu 31.7. roku „n-1“). Dojde-li ke schválení navržené změny, bude návrh Kompenzace upraven k 31. 10. roku „n-1“ nebo v jiném termínu, který bude stanovovat zahájení platnosti nových cen jízdného. Výnosy z Veřejných služeb ve VFM jsou vypočteny dle Tarifu PID platného k 30. 9. 2024 a pokud nedojde k změně cen jízdného nebo rozsahu slev nebudou Indexovány. Pokud nebude schválena změna cen jízdného bude ve VFM na straně výnosů upravován pouze odhad vývoje počtu cestujících a vliv případného rozšíření/zúžení infrastruktury Dopravce, na níž budou plněny Veřejné služby. V případě změny Tarifu

PID či podstatné změny Závazného objemu dopravních výkonů oproti Referenčním dopravním výkonům dojde ke změně VFM a Kompenzace s ohledem na rozsah těchto změn a odhadu množství cestujících. Jedná se o Vyhrazenou změnu Kompenzace.

13. Objednatel je oprávněn krátkodobé či přechodné úpravy Tarifu PID, upravit také interním sdělením, které vydá Organizátor PID. Dopady takových krátkodobých změn se vyúčtují v rámci ONS.
14. V případě předání změn v Tarifu PID Dopravci z objektivních důvodů v termínu kratším než 1 měsíc před platností změny (při využití zkrácených lhůt uvedených v odstavci 1) platí pro Dopravce lhůta 11 měsíců na promítnutí změny do pevných i mobilních informačních prvků.

Článek 18

KONTROLNÍ ČINNOST, STANOVENÍ A PLNĚNÍ UKAZATELŮ KVALITY POSKYTOVANÝCH SLUŽEB

1. Dopravce se zavazuje, že s ohledem na naplňování účelu, pro který byl Organizátor založen, poskytne v rámci plnění práv a povinností vyplývajících ze Smlouvy Organizátorovi součinnost, a bude mu předkládat doklady a informace požadované dle této Smlouvy Objednatelem a umožní Organizátorovi kontrolu povinností Dopravce vyplývajících z této Smlouvy a stanovených Smlouvou, pokud Objednatel v konkrétním případě neurčí písemným prohlášením adresovaným Dopravci jinak. V rozsahu ujednání v této Smlouvě se Dopravce zavazuje předkládat materiály, jež se obsahem váží k činností delegovaným Objednatelem na Organizátora, přímo Organizátorovi. Práva Objednatele v oblasti kontrolní činnosti jsou delegována na ROPID.
2. Objednatel je oprávněn k provádění kontroly plnění této Smlouvy Dopravcem prostřednictvím vlastních zaměstnanců nebo prostřednictvím ROPID/nebo specializované právnické či fyzické osoby, kterou k provádění kontrol v definovaném rozsahu pověřil písemně. Kontrolní zaměstnanec Objednatele nebo Objednatelem pro tyto účely najaté specializované právnické nebo fyzické osoby je k provádění kontroly vybaven k tomu vystavenými doklady. Zaměstnanec specializované právnické nebo fyzické osoby se navíc prokazuje písemným pověřením od Objednatele, přičemž musí přijmout závazek mlčenlivosti o skutečnostech, které se při kontrole dozví. 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. 6 této Smlouvy. Kontrolní průkaz při provádění kontroly nahrazuje platný jízdní doklad PID. Tyto oprávněné osoby provádějí zejména, nikoli však výlučně, kontroly plnění povinností provozního personálu Dopravce, kontroly pravidelnosti provozu PID, odbavování cestujících, odbavovacího a informačního systému, mohou nahlížet do Vozových jízdních řádů povrchové dopravy a provádět zápisy o zjištěných skutečnostech do záznamů o provozu vozidla. Tyto osoby mohou s vědomím řidiče setrvávat v dopravních prostředcích Dopravce i v manipulačním prostoru konečné zastávky (vyjma Metra).
2. Provozní kontrola může být spojena s měřením Standardů kvality PID v režimu fiktivního zákazníka nebo s přepravní kontrolou cestujících pověřenou osobou.
3. Postihy za zjištěné závady jsou uvedeny v příloze č. 5 této Smlouvy (Sazebník postihů) a v čl. 19 této Smlouvy.
4. 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 odstavcích 1 a 2 tohoto článku Smlouvy budou prováděny na základě pověření ředitele ROPID ve

spolupráci s příslušným odborným útvarem Dopravce. Při kontrolách je Dopravce povinen poskytnout oprávněným osobám veškerou požadovanou součinnost v mezích této Smlouvy a předmětu kontroly, zejména jim poskytnout veškeré vyžádané dokumenty relevantní pro plnění této Smlouvy včetně výročních zpráv, účetních závěrek a jiných účetních dokladů, 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.

5. Objednatel je povinen provádět kontroly způsobem, který nebude nad nezbytnou míru zatěžovat běžný provoz Dopravce. Součinnost požadovaná po pověřeném zaměstnanci Dopravce nesmí vést k porušení povinnosti Dopravce či jeho zaměstnance anebo poddodavatele dle této Smlouvy či dle závazných právních předpisů. Objednatel při provádění Provozní kontroly dbá na to, aby výkon kontroly, pokud možno nezpůsobil zpoždění vozidla a nebránil plnění pracovních povinností zaměstnanců či poddodavatelů Dopravce nad míru nezbytně nutnou. O způsobu provedení kontroly však rozhoduje oprávněná osoba, a pokud vlivem součinnosti vyžádané ze strany oprávněné osoby dojde ke zpoždění vozidla nebo porušení jiných povinností Dopravce dle této Smlouvy anebo závazných právních předpisů, Objednatel není oprávněn na Dopravci uplatnit za takové porušení povinnosti smluvní pokutu či jinou sankci.
6. Objednatel z provedené Provozní kontroly sestaví služební hlášení (v případě kontrol neprovozního charakteru sestaví protokol nebo výzvu k nápravě, je-li takovýto postup sjednán) obsahující všechny zjištěné závady či porušení povinností Dopravce, s uvedením data, času a místa kontroly a vyčíslením případného postihu dle této Smlouvy nebo její přílohy č. 5 podle charakteru závady. Objednatel toto služební hlášení /protokol/výzvu k nápravě zašle Dopravci v elektronické formě do 3 pracovních dnů (v případě kontrol neprovozního charakteru do 15 dnů). Dále je Dopravce průběžně (zpravidla 1x týdně) souhrnně informován o výsledcích měření Standardů kvality PID v příslušném uplynulém období ve formě elektronicky rozesílané tabulky plnění vybraných ukazatelů.
7. Dopravce je povinen zjištěné závady prošetřit a zajistit bez prodlení nápravu. Závěry šetření a způsob nápravy Dopravce sdělí odesílateli služebního hlášení/protokolu v elektronické podobě do 30 dnů ode dne, kdy bylo hlášení/protokol Dopravci doručeno/doručen.
8. Dopravce je oprávněn vznést proti obsahu služebního hlášení/protokolu námitky, které musí být zdůvodněny, případně doplněny o vyjádření zúčastněného řidiče nebo jiného provozního zaměstnance, týká-li se závada jeho výkonu. Námitky mohou být vzneseny nejpozději do 30 dnů ode dne zaslání služebního hlášení/protokolu; k opožděně podaným námitkám Objednatel není povinen přihlídnout. 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 zúčastněného pracovníka kontroly a řidiče nebo jiného provozního zaměstnance za přítomnosti vedoucích pracovníků obou stran. Nejsou-li námitky podle tohoto odstavce ve stanovené lhůtě vzneseny, platí, že služební hlášení/protokol jsou věcně správné a Dopravce s jeho obsahem souhlasí. V případě, že Objednatel neoznámí Dopravci zjištěné závady ve formě stanovené v odstavci 6 tohoto článku ani do 30 dnů po uplynutí lhůt dle odstavce 6 tohoto článku, právo Objednatele k uplatnění smluvní sankce za příslušné pochybení dle této Smlouvy zaniká.
9. Dopravce se zavazuje v součinnosti s Objednatelem řešit podněty a stížnosti, týkající se výkonů Dopravce, adresovaných Objednateli. Dopravce je zejména povinen na základě žádosti Objednatele

projednat obsah každé zaslané stížnosti v rámci svého dotčeného úseku, vyjádřit se k jejímu prošetření, způsobu řešení a případně učinit nápravná opatření.

10. Objednatel Dopravci spolu s kompletním zněním podnětu či stížnosti předává osobní údaje stěžovatele („**Subjekt údajů**“). Těmito osobními údaji Subjekt 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**“).
11. Smluvní strany berou na vědomí, že budou Osobní údaje sdílet v pozici dvou samostatných správců ve smyslu čl. 4 bodu 7 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.
12. Dopravce bude chránit zájmy Subjekt 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.
13. V případě, že předmět stížnosti je potvrzen objektivními strojově nezpracovanými 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. 5 – 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. Předmětem sankce ukládané na základě vyhodnocení obsahu stížnosti nebudou případy, u nichž je shodná sankce ve stejném nebo větším rozsahu již uplatněna na základě hlášení Dopravce nebo kontrolní činnosti Objednatele.
14. Pro řešení podnětů a stížností jsou mezi Objednatelem a Dopravcem vzájemně ustanoveny kontaktní osoby v příloze č. 11 (Standardy kvality PID, kontrola). Komunikace ohledně osobních údajů souvisejících se stížnostmi bude probíhat prostřednictvím osob dle přílohy č. 11 (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.
15. 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 Subjektům údajů.
16. 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 porušení zabezpečení Osobních údajů v souvislosti s jejich předáváním mezi smluvními stranami. Pokud je žádost o výkon práv Subjekt údajů adresována nesprávné smluvní straně, má tato smluvní strana povinnost Subjekt údajů poučit o nutnosti adresovat žádost druhé smluvní straně.

17. 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.

Článek 19

SMLUVNÍ POKUTY

1. V případě nedodržení níže uvedených závazků sjednaných touto Smlouvou ze strany Dopravce, má Objednatel proti Dopravci právo na zaplacení smluvní pokuty v této výši:
- a) 5.000 Kč (pět tisíc korun českých) za nepředložení požadovaných ekonomických údajů postupem podle této Smlouvy v elektronické ve formátu .xls nebo .xlsx (tabulkové a ekonomické podklady), popřípadě .doc nebo .docx (textové podklady) – zejména výkazy dle Vyhlášky č. 296/2010 Sb. a dalších výkazů dle čl. 11 této Smlouvy nebo na písemné vyžádání Objednatele dle č. 18 odst. 4 této Smlouvy, nebo těchto výkazů a informací v tištěné podobě ve lhůtě nejpozději 30 kalendářních dnů, pokud nebylo předem pro složitý případ sjednáno období delší, nejvýše však 45 kalendářních dnů, a to za každý jednotlivý případ;
 - b) 10.000 Kč (deset tisíc korun českých) za opakované porušení povinností dle písm. a) tohoto odstavce;
 - c) 100.000 Kč (sto tisíc korun českých)
 - i. za nepředložení Finančního vyúčtování včetně ročních výkazů dle této Smlouvy,
 - ii. za nepředložení Finančního vyúčtování včetně výkazů za příslušné období při ukončení smlouvy dle této Smlouvy.
2. V případě, že Dopravce nepředloží Objednateli výkazy dle odst. 1 tohoto článku ve lhůtě stanovené touto Smlouvou, je Objednatel povinen vyzvat Dopravce k předložení výkazů v náhradním termínu, který nesmí být kratší než 5 pracovních dnů. Náhradní lhůta začíná běžet dnem následujícím po dni oznámení náhradního termínu. Pokud Dopravce nepředloží stanovené výkazy ani v takto stanoveném náhradním termínu bude mu uložena smluvní pokuta dle odst. 1 tohoto článku, vztahující se k neodevzdanému výkazu. Úhradou smluvní pokuty nezaniká Dopravci povinnost požadované výkazy Objednateli předložit.
3. V případě, že Dopravce odmítne nebo neumožní kontrolu plnění postupem dle této Smlouvy, činí smluvní pokuta 10.000 Kč (deset tisíc korun českých) v případě prvního odmítnutí, 100.000 Kč (jedno sto tisíc korun českých) v případě opakovaného odmítnutí. V případě odmítnutí kontroly ekonomických podkladů dle této Smlouvy zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 50.000 Kč (padesát tisíc korun českých), v případě opakovaného odmítnutí pokutu ve výši 250.000 Kč (dvě stě padesát tisíc korun českých). Pokud se jedná o dílčí znemožnění Provozní kontroly, které je uvedeno v příloze č. 5, bude postupováno v souladu s touto přílohou Smlouvy.
4. V případě odmítnutí kontroly (komisionálního posouzení) vybavení vozidla odbavovacím a informačním systémem dle Standardů kvality PID zaplatí Dopravce smluvní pokutu ve výši 50.000 Kč (padesát tisíc korun českých) za odmítnutí kontroly za každé odmítnuté vozidlo.

5. V případě neuzavření Systémových smluv z důvodů porušení povinnosti na straně Dopravce, má Objednatel proti Dopravci právo na zaplacení smluvní pokuty v této výši:
- a) V případě neuzavření Smlouvy o službách s Organizátorem do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 0,026 Kč/Vozkm za období od začátku účinnosti smlouvy do dne podpisu smlouvy; uhrazením sankce nezaniká povinnost doplatit úhradu za služby Organizátora za celé období, po kdy nebyla smlouva podepsána Dopravcem. Dojde-li, nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu smlouvy skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuhradí.
 - b) V případě neuzavření Tarifní smlouvy do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 50.000 Kč (padesát tisíc korun českých), za každý měsíc, počínaje měsícem, v němž uplyne lhůta 30 dnů stanovená k uzavření smlouvy. Dojde-li, nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu Tarifní smlouvy skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuhradí.
 - c) V případě neuzavření Smlouvy MOS do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 50.000 Kč (padesát tisíc korun českých) za každý měsíc, počínaje měsícem, v němž uplyne lhůta 30 dnů stanovená k uzavření smlouvy. Dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu smlouvy skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuhradí.
 - d) V případě neuzavření smlouvy dle čl. 12 odst. 10 (d) této Smlouvy do 30 dnů od obdržení výzvy k podpisu smlouvy činí smluvní pokuta 50.000 Kč (padesát tisíc korun českých) za každý měsíc, počínaje měsícem, v němž uplyne lhůta 30 dnů stanovená k uzavření smlouvy. Dojde-li nejpozději do konce měsíce, v němž 30denní lhůta k podpisu smlouvy skončila, k jejímu podpisu ze strany Dopravce, smluvní pokutu zde uvedenou Objednatel neuhradí.
 - e) V případě neuzavření smlouvy o přistoupení k SJT pro každý rok, kdy SJT vstoupí v platnost, smluvní pokutu ve výši 110 % případné správní sankce uložené Ministerstvem dopravy, která je uložena Objednateli v případě, že Dopravce Přístupovou smlouvu (a případně její potřebný dodatek) nebude mít uzavřenu. Přístupovou smlouvu je Dopravce povinen uzavřít nejpozději do 30 dnů od jejího předložení ze strany Ministerstva dopravy či jiného oprávněného subjektu.
6. Pro Systémové smlouvy je stanoven postup uzavírání následující. Smluvní strany se na znění konkrétní Systémové smlouvy dohodnou. Odsouhlasené znění první podepisuje Objednatel resp. Organizátor (v těch případech, kdy je smluvní stranou Systémové smlouvy Organizátor) a následně zašle podepsanou verzi Systémové smlouvy na adresy dle přílohy č. 11 a vyzve Dopravce k podpisu Systémové smlouvy. Dnem odeslání podepsaného znění ze strany Objednatel, resp. Organizátora začíná běžet 30denní lhůta k podpisu v případě postupu dle odst. 5 tohoto článku Smlouvy.
7. Sazebník ostatních smluvních pokut pro porušení povinností Dopravce vyplývajících z provozování Veřejných služeb je podrobně specifikován v příloze č. 5 této Smlouvy a definuje závady v provozu a výši smluvních pokut, které jsou za zde uvedené závady stanoveny. Pokutu dle sazebníku v příloze č. 5 této Smlouvy lze uložit toliko na základě výsledku Provozní kontroly anebo na základě stížnosti cestujícího, která se nezakládá na analýze veřejně dostupných dat o plnění této Smlouvy. V případě, že by došlo k opakování stejné závady na téže spoji (např. nadjetí oproti jízdnímu řádu ve více zastávkách) zavazují se smluvní strany o sankci za takové porušení smlouvy jednat. Sankce za

nedodržení povinnosti poskytovat data dle přílohy č. 7 jsou uvedeny samostatně, a to v této příloze Smlouvy.

8. V případě porušení této Smlouvy v případech, kdy není pro takové porušení stanovena jiná sankce, činí smluvní pokuta 2.000 Kč (dva tisíce korun českých) za každý jednotlivý případ.
9. Pokud dojde k nedodržení Jízdních řádů, vynechání spojů či jiných situací, kdy nebudou Veřejné služby Dopravce zajištěny z důvodů stanovených v čl. 5 této Smlouvy, nebudou Dopravci za tyto nezaviněné stavy uloženy sankce dle přílohy č. 5 této Smlouvy.
10. Objednatel je povinen uhradit Dopravci smluvní úrok z prodlení ve výši 0,1 % (jedné desetiny procenta) denně za každý, byť jen započatý, den prodlení Objednatele s úhradou zálohy Kompenzace nebo doplatku Kompenzace samotné dle této Smlouvy.
11. Smluvní strany se shodly, že celkový maximální roční limit výše smluvních pokut je zastropován částkou ve výši 0,2 (dvě desetiny) procenta roční hodnoty zakázky, kdy hodnotou zakázky pro konkrétní rok se rozumí souhrn nákladů Dopravce a Čistého příjmu, který je však započten ve schválené výši. Pokud bude stropu v uložených sankcích dosaženo 2 roky po sobě, je Objednatel oprávněn zvýšit a využít stanovený podíl otevírání trhu dle čl. 20 této Smlouvy až na trojnásobek uvedeného ročního limitu nebo takto zvýšený limit využít i v jiném Subsystému dopravy dle této Smlouvy.
12. Objednatel je povinen seznámit Dopravce s tvrzeným porušením této Smlouvy, ve výzvě Objednatel uvede konkrétní ustanovení Smlouvy, která byla Dopravcem porušena, popis konkrétního jednání, jímž k porušení došlo, včetně jeho časového určení, jednotlivé položky smluvních pokut a jejich celkovou výši a bankovní účet, na který Dopravce smluvní pokutu uhradí.
13. Objednatel je povinen tvrzení uvedené ve výzvě doložit. Objednatel Dopravci ve výzvě stanoví alespoň 15 kalendářních dnů na prověření a vyjádření se ve věci. Pokud se Dopravce nevyjádří k tvrzeným porušením této Smlouvy dle předchozí věty tohoto odstavce, je povinen uhradit smluvní pokuty dle této Smlouvy ve lhůtě 15 kalendářních dnů po obdržení výzvy. Vyjádří-li se Dopravce k výzvě Objednatele ve stanovené lhůtě, Objednatel se zavazuje se vyjádřením Dopravce k porušení Smlouvy zabývat. Tímto není nijak dotčeno ustanovení čl. 18 této Smlouvy a povinnosti Objednatele související s Provozní kontrolou.
14. Smluvní pokuty uvedené v příloze č. 5 této Smlouvy a také smluvní pokuty uložené v tomto článku této Smlouvy je možné navýšit každoročně jednostranným úkonem Objednatele dle Indexu spotřebitelských cen vyhlášeného Českým statistickým úřadem a uveřejněného v červenci roku „n-1“. jako meziroční průměr změny Indexu spotřebitelských cen a zvýšení bude aplikováno pro rok „n“, v dalších letech bude případně postupováno obdobně s přihlédnutím k aktuálnímu roku. Pokud nebude příloha č. 5 upravena každoročně o inflační nárůst podle předchozí věty, je Objednatel oprávněn tyto sazby zvýšit i kumulovaně souhrnně za roky, kdy ke zvýšení smluvních pokut o inflační nárůst nepřistoupil. V případě zvýšení sazeb meziročně je Objednatel oprávněn připočítat k inflaci přírážku nejvýše 1 % (jedno procento) nad inflační nárůst, a v případě uplatnění kumulované inflace za dva a více let přírážku ke kumulované inflaci 1 % (jedno procento) za každý rok, kdy Objednatel nevyužil práva na zvýšení sazeb postihů uvedených v příloze 5 této Smlouvy. Přírážka k inflační změně výše smluvních pokut však nesmí souhrnně překročit 5 % (pět procent). Objednatel je oprávněn zaokrouhlit vypočtenou sankci na celé desetikoruny nahoru.

15. Objednatel předloží Dopravci přehled nevyhovujících stavů dle přílohy č. 5 této Smlouvy s udělením smluvní pokuty zjištěných Objednatelem v rámci kontrolní činnosti v termínech stanovených v čl. 18 této Smlouvy. V případě udělení smluvní pokuty na základě dat dodaných Dopravcem do 30 dnů od dodání dat. Dopravce má na vyjádření se k dané smluvní pokutě 30 dní. Objednatel fakturuje vyčíslenou částku smluvní pokuty za výpadky v upravené výši v souladu se sazebníkem postihů uvedeným v příloze č. 5 jednotlivě, popřípadě souhrnně vždy za uplynulý měsíc nebo uplynulé čtvrtletí. Sankce za výpadky a záměny kapacity jsou hrazeny obvykle za uplynulé čtvrtletí. Po dohodě smluvních stran lze frekvenci fakturace upravit.
16. Vystavená faktura se splatností 30 dní bude zaslána elektronicky na kontaktní e-mailovou adresu Dopravce uvedenou v příloze č. 11 této Smlouvy, přílohou faktury bude finální přehled nevyhovujících stavů s udělením pokuty dle jednotlivých bodů. Pokud je Dopravce v prodlení s placením smluvní pokuty, je povinen zaplatit Objednateli úrok z prodlení ve výši 0,1 % (jedna desetina procenta) z neuhrazené smluvní pokuty za každý den prodlení. Objednatel si při prodlení splatnosti o více než 60 dní vyhrazuje právo na určení způsobu úhrady smluvní pokuty, a to i formou zápočtu proti kterékoliv splatné pohledávce Dopravce vůči Objednateli. V případě, že bude dodatečně doloženo, že některá položka ze seznamu nevyhovujících stavů byla doložena jako neoprávněná nebo chybně započtená, bude již uhrazená sankce Dopravci odečtena z první následující faktury po zjištění opravy.
17. Dopravce nebude postihován dle Přílohy č. 5 bodu 1j nebo 1k za záměnu Typu vozidla z hlediska typu pohonu, tedy zpravidla záměnu EČV za vozidlo jiného typu pohonu (např. spalovací naftový pohon), nestanoví-li smluvní strany dohodou výslovně jinak. Bez ohledu na uvedené platí, že Dopravce vyvine maximální možné úsilí, co se týče využívání EČV pro plnění závazků dle této Smlouvy. Pro schvalování projektů na zařazení EČV a jejich financování do objednávky Veřejných služeb dle této Smlouvy je právem na straně Objednatele případně vymínit si, že základní turnusová potřeba včetně záloh bude kryta příslušným typem EČV, kdy musí být schváleno HMP i finanční krytí takového požadavku, bez takového požadavku platí, že je povolena záloha jiným typem pohonem.

Článek 20

Otevírání vnitřního trhu

1. V případě, že se Objednatel rozhodne uzavřít smlouvu na veřejné služby ve veřejné autobusové dopravě v nabídkovém nebo zadávacím řízení nebo přímým zadáním v souladu s právními předpisy, tuto skutečnost písemně oznámí Dopravci nejpozději 2 měsíce po podání oznámení o připravovaném zadávacím řízení v Úředním věstníku EU a alespoň 12 měsíců před předpokládaným zahájením doby plnění na základě této nové smlouvy o veřejných službách s jiným dopravcem. Oznámení ve smyslu tohoto ustanovení musí být provedeno písemně v listinné podobě na adresu Dopravce nebo prostřednictvím datové schránky.
2. Objednatel je oprávněn o tyto dopravní výkony snížit objednávku Závazného dopravního výkonu a tento dopravní výkon se nezohledňuje pro obecný výpočet odchylky od Referenčního objemu dopravních výkonů. V případě, že by se jednalo o převzetí výkonů v městské autobusové dopravě postupem podle čl. 5 odst. 4 Nařízení 1370/2007 je tato lhůta shodná s lhůtami stanovenými v čl. 7 Nařízení 1370/2007, které se týkají oznámení v Úředním věstníku EU nebo oznámení dle § 19 odst. 2 Zákona o ZVS o uzavření smlouvy o veřejných službách přímým zadáním. Maximální výše dopravních výkonů daného Subsystému dopravy – Autobusy, které mohou být Objednatelem ukončeny, nesmí překročit v součtu 15 % Referenčního objemu dopravních výkonů realizovaných v Subsystému

dopravy – Autobusy a v každém roce, kdy bude využit nesmí překročit 5 (pět) % celkového objemu dopravních výkonů oproti poslednímu Závaznému objemu dopravních výkonů platnému ke dni zahájení otevřeného řízení, pokud se smluvní strany nedohodnou jinak. Toto ustanovení vstupuje v platnost tak, že se nedotkne výkonů objednaných do 31.12.2026. Toto ustanovení se nepoužije na dopravní výkony Linek, kde již probíhá schválené zavádění EČV dle čl. 10 této Smlouvy, případně kde již byla EČV zavedena ve vazbě na stanovené období udržitelnosti dotačních titulů a životnost pořízených vozidel a související infrastruktury. V souvislosti optimalizací fixních nákladů se v odůvodněných případech spojených s tímto postupem otevírání trhu se smluvní strany mohou dohodnout na dočasném zvýšení průměrného stáří vozidel (kvůli možnosti použití vozidel, která by měla být obnovena jen na neefektivní krátké meziobdobí do opuštění vybraných výkonů). V případě postupu dle odst. 1 až 2 tohoto článku Smlouvy dojde k datu změny rozsahu objednávky k úpravě VFM a VMPA. V tomto důsledku smluvní strany berou na vědomí, že bude změněna rovněž Kompenzace a je Vyhrazenou změnou.

3. V případě, že Objednatel bude v souladu s Nařízením 1370/2007 a tímto článkem Smlouvy vypisovat soutěže na provozovatele jednotlivých městských linek nebo jejich svazků za účelem následného uzavření nových smluv o veřejných službách, je Dopravce povinen poskytnout Objednateli informace nezbytné pro uzavření smluv o veřejných službách v souladu s Nařízením 1370/2007, v členění, které Objednateli umožní sestavení konceptu pro nové zadání veřejných služeb, a to i nad rámec informací a výkazů poskytovaných dle čl. 9 této Smlouvy a Vyhlášky č. 296/2010 Sb., přičemž musí být zajištěna legitimní ochrana důvěrných obchodních informací. Objednatel všem zúčastněným stranám poskytne příslušné informace k přípravě nabídky v rámci nabídkového řízení, přičemž zajistí legitimní ochranu důvěrných obchodních informací. Tyto nezbytné informace zahrnují údaje o poptávce cestujících, jízdném, nákladech a příjmech souvisejících s veřejnou přepravou cestujících, která je 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. Požadované údaje dle tohoto odstavce je Dopravce povinen Objednateli předat v elektronické podobě ve formátu .xlsx nebo jiném strojově čitelném formátu do 2měsíců od vyzvání nebo podle prodloužené lhůty v případě informací za několik let. Pokud jsou takové informace veřejně přístupné, je tento požadavek považován za splněný.

Článek 21

Přístup k nabíjecí nebo napájecí infrastruktuře ve správě Dopravce pro elektrobusy a trolejbusy (infrastruktura Dopravce)

1. Nabíjecí infrastrukturou jsou myšlena místa pro nabíjení elektrobusů, napájecí infrastrukturou je myšleno trolejbusové trolejové vedení, které umožňuje jízdu nebo statické nabíjení trolejbusů („Infrastruktura EČV“).
2. Dopravce umožní přístup elektrobusů nebo trolejbusů Jiných dopravců EČV k Infrastruktuře EČV, kterou Dopravce vlastní a provozuje na veřejných komunikacích nebo v autobusových obratištích za následujících základních podmínek:

- a) zajištění přístupu k Infrastruktuře EČV bude v souladu s platnou a účinnou právní úpravou a případnými dotačními podmínkami pro pořízení uvedené infrastruktury;
- b) pro přístup a využívání Infrastruktury EČV bude mezi Dopravcem a příslušným Jiným dopravcem EČV uzavřena samostatná smlouva, odpovídající podmínkám tohoto čl. 21 této Smlouvy;
- c) Dopravce umožní přístup všem Jiným dopravcům EČV za shodných nediskriminačních podmínek. S ohledem na energetickou a prostorovou kapacitu Infrastruktury EČV nebo v případě rizika nárazového překračování energetické nebo prostorové kapacity bude vytvořen a vzájemně projednán plán operativního řízení přístupu k infrastruktuře. V případě již vyčerpané energetické nebo prostorové kapacity infrastruktury je Dopravce oprávněn přístup dalšímu Jinému dopravci EČV odmítnout (do doby případného navýšení energetické nebo prostorové kapacity v daném místě);
- d) připojovaná vozidla musí plnit předepsané technické parametry s ohledem na kompatibilitu Infrastruktury EČV;
- e) příslušný Jiný dopravce EČV je povinen předem zajistit a doložit splnění všech právních a technických podmínek na straně připojovaného vozidla (platné průkazy způsobilosti, platná technická kontrola, atd.) i na straně příslušného provozního personálu (průkaz způsobilosti k řízení drážního vozidla na trolejbusové dráze, oprávnění k řízení drážního vozidla na trolejbusové dráze provozované Dopravcem, platné školení elektrotechnické kvalifikace, lékařské prohlídky, atd.) a případně také z hlediska provozování drážní dopravy (zajištění odborné způsobilosti k provozování drážní či jiné dopravy, vydání a dodržování provozních předpisů k provozování drážní dopravy, atd.) a poskytnout nezbytnou součinnost při kontrolách ze strany Dopravce i nadřízených orgánů a institucí (drážní úřad, drážní inspekce a jiné). Jiný dopravce EČV je povinen provozovat vozidla v takovém technickém stavu a provádět předepsané pravidelné technické kontroly, aby nemohlo dojít k poškození nabíjecí a napájecí infrastruktury Dopravce;
- f) příslušný Jiný dopravce EČV je povinen vybavit vozidla certifikovaným zařízením pro měření odběru elektrické energie (dle specifikace nebo dohody s Dopravcem), systémem energetického managementu pro minimalizaci odebíraného proudu (snižování odběrových špiček) a dále komunikačním zařízením (radiostanice, palubní počítač nebo jiným zařízením na základě dohody mezi Dopravcem a Jiným dopravcem EČV) pro možnost komunikace a řízení drážní dopravy a /nebo operativního řízení přístupu k nabíjecím místům pro elektrobusy;
- g) příslušný Jiný dopravce EČV je povinen respektovat dispečerské příkazy Dopravce, které se týkají řízení a bezpečnosti dopravy a dále řízení a bezpečnosti přístupu k nabíjecím místům pro elektrobusy, příslušný Jiný dopravce EČV je povinen zajistit nezbytnou součinnost pro Dopravce i nadřízené orgány při šetření, likvidaci a vyhodnocování mimořádných událostí v drážní či jiné dopravě či na zařízení Dopravce;
- h) příslušný Jiný dopravce EČV se zavazuje hradit stanovenou cenu za využívání Infrastruktury EČV, která se bude skládat zejména (nikoliv však výlučně) z nákladů na spotřebovanou elektrickou energii, poměrné části odpisů infrastruktury, poměrné části nákladů na údržbu a opravy infrastruktury a příslušné části nákladů na provoz a řízení infrastruktury, cena za využívání infrastruktury a její případná indexace bude upřesněna ve smlouvě mezi Dopravcem a

dotčeným Jiným dopravcem EČV; náklady na využívání infrastruktury Dopravce budou obsahovat jen ekonomicky oprávněné náklady, které tímto Dopravci vzniknou bez uplatnění zisku. Kalkulace nákladů a výnosů bude sestavena v souladu s aktuálně platnými a účinnými právními předpisy a ve vztahu k těmto úpravám bude upraven i Odhad Kompenzace na příslušné období a je Vyhrazenou změnou;

- i) příslušný Jiný dopravce EČV bude zavázán hradit případné vzniklé škody při využívání infrastruktury (a to včetně škod způsobených nezjištěným pachatelem do výše procentuálního podílu využívání příslušné části infrastruktury), pro pokrytí uvedených škod příslušný Jiný dopravce EČV uzavře a doloží pojištění odpovědnosti za škodu;
 - j) při opakovaném neplnění či závažném porušování podmínek ze strany příslušného Jiného dopravce EČV i přes písemné upozornění bude Dopravce oprávněn příslušnou smlouvu o přístupu k infrastruktuře vypovědět či od ní bez jakékoliv sankce odstoupit.
3. V souvislosti s přístupem k Infrastruktuře EČV Jinými dopravci EČV smluvní strany sjednávají, že vyvinou maximální úsilí k realizaci přístupu Jiných dopravců EČV k Infrastruktuře EČV, pokud Objednatel nebo SČK uloží Jiným dopravcům EČV povinnost používání EČV nebo povinnost používání EČV k plnění veřejných služeb vyplýne z právních předpisů tak, aby byl zajištěn rovný a nediskriminační přístup Jiných dopravců EČV k infrastruktuře EČV. Objednatel vyvine maximální úsilí k zajištění recipročního přístupu Dopravce k infrastruktuře EČV Jiných dopravců EČV.
4. V případě, že by došlo k vyčlenění sdílené Infrastruktury EČV do samostatného právního subjektu bude nově vzniklá situace důvodem pro úpravu VFM a VMPPA dle této Smlouvy.

Článek 22

Obchodní tajemství a poskytování informací

1. Smlouva, včetně jejích následných dodatků, bude uveřejněna dle Zákona o registru smluv, avšak se zachováním obchodního tajemství Dopravce, tedy části Smlouvy obsahující informace označené Dopravcem jako jeho obchodní tajemství nebudou uveřejněny. Uveřejní-li Objednatel Smlouvu a v důsledku tohoto dojde k porušení obchodního tajemství Dopravce, zavazuje se Objednatel uhradit Dopravci smluvní pokutu ve výši 500.000 Kč (pět set tisíc korun českých). Tím není dotčeno právo Dopravce na náhradu škody za porušení povinnosti ochrany obchodního tajemství Dopravce dle tohoto článku. Povinnosti dle tohoto odstavce zavazují Objednatele ještě po dobu 5 let po skončení platnosti této Smlouvy.
2. Zejména následující informace jsou považovány za obchodní tajemství Dopravce ve smyslu § 504 Občanského zákoníku:
- a) Výchozí finanční model včetně jeho úprav;
 - b) Výchozí model provozních aktiv, inventární karty majetku a inventární karty vozidel pro období kalendářního roku 2025 až 2047 včetně jejich úprav;
 - c) jakýkoliv odhad či výkaz skutečných nákladů a výnosů dle Vyhlášky č. 296/2010;
 - d) zůstatková hodnota majetku Dopravce.
3. Dále budou za obchodní tajemství považovány informace dodatečně Dopravcem označené jako obchodní tajemství Dopravce postupem dle odst. 5 tohoto článku. Informace označené Dopravcem jako obchodní tajemství dle tohoto odstavce Smlouvy musí splňovat znaky obchodního tajemství stanovené v § 504 Občanského zákoníku.

4. Objednatel se zavazuje přijmout dostatečná opatření k ochraně informací, které Dopravce označil jako své obchodní tajemství v souladu s odstavci 2 a 3 tohoto článku v rámci řízení o žádosti o informace dle odst. 5 tohoto článku. Dále se Objednatel zavazuje zachovat o takovém obchodním tajemství mlčenlivost, nesdělít jej ani neumožnit k němu přístup třetím osobám, nebo jej nevyužít ve svůj prospěch nebo ve prospěch třetích osob, s výjimkou užití ROPID nebo Objednatelem pro dopravní plánování, komunikaci s radou Objednatele, zastupitelstvem Objednatele, městskými částmi na území Objednatele nebo v odůvodněných případech SČK. Jakákoli forma sdělení nebo umožnění přístupu k informacím označovaným jako obchodní tajemství Dopravce pro SČK musí být odůvodněna veřejnými službami zajišťovanými Objednatelem pro SČK v souladu s § 3 odst. 2 Zákona o ZVS. Objednatel je povinen zajistit, aby informace, označené jako obchodní tajemství Dopravce, byly odpovídajícím způsobem utajeny a aby s nimi byli seznámeni pouze zaměstnanci Objednatele a osob uvedených v předchozí větě, kteří jej potřebují pro výkon své práce. Objednatel je povinen chránit obchodní tajemství Dopravce po celou dobu trvání této Smlouvy a dále po dobu 5 let po jejím ukončení nebo do doby, dokud se obchodní tajemství nestanou veřejně známými. Objednatel je povinen po uplynutí skartačních lhůt dokumenty obsahující obchodní tajemství bez zbytečného odkladu skartovat. Objednatel je povinen zavázat třetí osoby k jejich ochraně ve stejném rozsahu, jako je zavázán Objednatel sám.
5. Bude-li Objednatel vyzván dle InfZ, oprávněnou osobou ke sdělení informací, které mohou být obchodním tajemstvím Dopravce, neprodleně s celým obsahem žádosti seznámí Dopravce a prokazatelně mu umožní se k takovému sdělení informací vyjádřit, a to nejméně 10 (deset) pracovních dní před případným sdělením informací; to neplatí v případě, že žádost bude Objednatelem odmítnuta. Jsou-li předmětem žádosti informace, které Dopravce označil v odst. 2 tohoto článku či již dříve výslovně za obchodní tajemství, je Objednatel povinen takové informace žadateli neposkytnout, ledaže Dopravce ve svém vyjádření vysloví souhlas s jejich poskytnutím. Jestliže jsou předmětem žádosti informace, které mají povahu obchodního tajemství Dopravce a nejsou uvedeny v odst. 2 tohoto článku, je Dopravce oprávněn požadovanou informaci označit za své obchodní tajemství k dotazu Objednatele dle tohoto odstavce dodatečně a Objednatel pak není oprávněn takovou informaci žadateli poskytnout. Objednatel je povinen vyčkat na vyjádření Dopravce. Dopravce je povinen se k dotazu Objednatele vyjádřit bez zbytečného odkladu tak, aby mohl Objednatel naplnit požadavek zákonných lhůt nejpozději do 5 pracovních dnů. Povinnosti dle tohoto odstavce Smlouvy zavazují Objednatele i po skončení platnosti této Smlouvy. Neposkytne-li Objednatel žadateli informaci, která je uvedena odstavci 2 tohoto článku nebo kterou Dopravce dodatečně dle tohoto odstavce Smlouvy za své obchodní tajemství označí, a bude-li následně v příslušném řízení pravomocně rozhodnuto o tom, že došlo k porušení zákona a že žadateli měla být dle platných právních předpisů informace poskytnuta, zavazuje se Dopravce nahradit Objednateli škodu, která mu rozhodnutím o nesdělení informace k žádosti žadatele vznikla.
6. Poruší-li Objednatel některou ze svých povinností uvedených v odst. 4 nebo 5 tohoto ve vztahu k informacím obsaženým v odst. 2 tohoto článku, je Dopravce oprávněn požadovat smluvní pokutu ve výši 1.000.000 Kč (jeden milion korun českých), a to za každé takové porušení. Zaplacením smluvní pokuty není dotčeno právo Dopravce na náhradu škody.
7. Vznikne-li mezi smluvními stranami pochybnost o porušení povinnosti Objednatele o zachování obchodního tajemství Dopravce po vyřízení žádosti o informace Objednatelem dle odst. 5 tohoto článku, zavazují se smluvní strany uskutečnit bez zbytečného odkladu jednání za účelem řešení vzniklé situace.

8. Za předpokladu, že mezi smluvními stranami nedojde do 90 kalendářních dnů od zahájení jednání k dohodě o řešení vzniklé pochybnosti ohledně porušení obchodního tajemství Dopravce, je Dopravce oprávněn po Objednateli požadovat smluvní pokutu ve výši 50.000 Kč (padesát tisíc korun českých) za každý případ porušení závazku přijmout dostatečná opatření k ochraně takového obchodního tajemství, zachovat o takovém obchodním tajemství mlčenlivost, nesděliti jej ani neumožnit k němu přístup třetím osobám, nebo jej nevyužít ve svůj prospěch nebo ve prospěch třetích osob dle odst. 4 tohoto článku. Pro vyloučení veškerých pochybností smluvní strany uvádí, že smluvní pokuta dle tohoto odstavce Smlouvy bude aplikována pouze v případě porušení povinností Objednatele dle odst. 4 tohoto článku ve vztahu k informacím dodatečně Dopravcem označených jako obchodní tajemství Dopravce postupem dle odst. 5 tohoto článku, nikoliv ve vztahu k informacím obsažených v odst. 2 tohoto článku, v případě informací obsažených v odst. 2 tohoto článku se aplikuje postup dle odst. 7 tohoto článku Smlouvy.
9. Za předpokladu, že mezi smluvními stranami nedojde do 90 kalendářních dnů od zahájení jednání k dohodě o řešení vzniklé pochybnosti ohledně porušení obchodního tajemství Dopravce, je Dopravce oprávněn po Objednateli požadovat smluvní pokutu ve výši 50.000,- Kč (padesát tisíc korun českých) za každý případ porušení závazku umožnit Dopravci vyjádření v případě žádosti o poskytnutí informací podle InfZ dle odst. 5 tohoto článku.
10. Sjednáním jakékoliv smluvní pokuty ani jejím uhrazením dle tohoto článku Smlouvy není dotčeno právo na náhradu škody ve výši, ve které tato převyšuje příslušnou smluvní pokutu.

Článek 23 **Zvláštní ujednání**

1. ROPID na základě zřizovací listiny zastupuje HMP ve všech věcech této Smlouvy ve vztahu k Dopravci.
2. ROPID je oprávněn k provádění kontroly plnění této smlouvy Dopravcem, včetně udělování postihů uvedených v příloze č. 5 této Smlouvy (Sazebník postihů) a čl. 19 této Smlouvy.
3. Dopravce je dále na žádost ROPID povinen kdykoliv poskytnout úplné a přesné informace o veškeré dopravě, kterou provozuje ve Veřejných službách, včetně informací o dopravních výkonech a počtech přepravených cestujících na jednotlivých spojích, a to nejpozději do 15 dnů od obdržení žádosti, v případě již dříve zpracovaných informací do 3 pracovních dnů.
4. Kontrolní činnosti Objednatele mimo kontrolní činnosti uvedené v čl. 18 této Smlouvy budou prováděny na základě pověření ředitele ROPID ve spolupráci s příslušným odborným ředitelem Dopravce. Provozní kontrola bude prováděna Objednatel dle čl. 18 této Smlouvy. V případě nesplnění povinností Objednatele čl. 18 odst. 5 této Smlouvy je Dopravce oprávněn uplatnit úhradu vzniklých vícenákladů a dále nebudou vůči Dopravci uplatňovány související sankce dle přílohy č. 5 této Smlouvy.
5. Pokud Objednatel nařídí Vyhrazené změny dle této Smlouvy, a to zejména oblasti Standardů kvality PID nebo úprav Tarifu PID či SPP PID, je povinen stanovit dostatečný termín pro realizaci (není-li již termín předvídan touto Smlouvou), který bude stanoven po předchozí dohodě s Dopravcem. V případě nařízených změn, které by nebyly předem projednány, se Dopravce dle možností zavazuje vynaložit nutné úsilí požadovanou změnu zajistit řádně a včas (tj. v termínu požadovaném Objednatel); 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 strany úsilí k následné dohodě o závazném termínu realizace, po jehož uplynutí již bude plnění závazně požadováno, a nebude-li zajištěno, bude podléhat příslušným sankcím.

Článek 24

Ukončení smlouvy

1. Smluvní strany akceptují rozvazovací podmínku spočívající ve zkrácení Doby plnění a ukončení této Smlouvy v návaznosti na nesplnění podmínky vyplývající z čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007. Doba plnění bude zkrácena tak, že skončí k datu 31.12.2039 v případě, že nebudou naplněny podmínky čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007. V takovém případě dochází k ukončení Smlouvy bez dalšího k 31.12.2039. Nebude-li prokázáno naplnění podmínek dle čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007 nejpozději k 31.12.2037 a zároveň bude zjevné, že podmínky čl. 4 odst. 4 Nařízení 1370/2007 nebude možné dodržet ani k 31.12.2039, vyvinou smluvní strany maximální úsilí k tomu, aby mohla být v souladu s platnými a účinnými právními předpisy uzavřena nová smlouva na plnění závazku Veřejných služeb mezi Objednatel a Dopravcem jako vnitřním provozovatelem, která bude bezprostředně navazovat na tuto Smlouvu.
2. Smlouva může být ukončena písemnou dohodou smluvních stran.
3. Smluvní strany jsou oprávněny tuto Smlouvu vypovědět, a to pouze z důvodů uvedených v odstavci 4 a 5 tohoto článku. Výpověď smlouvy musí být realizována písemnou formou a její účinky mohou nastat pouze k 31.12. kalendářního roku, pokud byla výpověď smlouvy doručena druhé smluvní straně alespoň 24 měsíců předem.
4. Objednatel je oprávněn tuto Smlouvu vypovědět, a to z následujících důvodů:
 - a) nepřetržité celkové přerušení poskytování Veřejných služeb podle této Smlouvy ze zavinění Dopravce alespoň po dobu 72 hodin. Dopravce není odpovědný za přerušení poskytování dopravní obslužnosti podle této Smlouvy, je-li způsobeno v důsledku vyšší moci nebo Mimořádnými překážkami.
 - b) bude-li dosaženo limitu uložených sankcí Dopravci uvedeném v čl. 19 odst. 11 této Smlouvy, a to nejméně po dobu 3 kalendářních let po sobě jdoucích.
5. Dopravce je oprávněn tuto Smlouvu vypovědět, a to z následujících důvodů:
 - a) 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;

Článek 25

ÚPRAVY A ZPŘESNĚNÍ VYMEZENÍ VEŘEJNÉ SLUŽBY

1. Smluvní strany jsou povinny postupem dle této Smlouvy uzavřít dodatek k této Smlouvě na každý kalendářní rok Doby plnění.
2. Dodatek musí obsahovat alespoň následující smluvní ujednání platné pro kalendářní rok:
 - a) Závazný objem dopravních výkonů v závazku a jejich časové a věcné vymezení,
 - b) Odhad Kompenzace, aktualizovaný VFM a VMPA pro aktuální rok plnění Smlouvy,

- c) stanovení měsíční výše záloh Kompenzace – splátkový kalendář,
 - d) stanovení míry čistého příjmu v souladu s čl. 7 odst. 3 až 7 této Smlouvy,
 - e) aktivaci Vyhrazených změn Kompenzace a případně upravený VFM a VMFA.
3. Dodatek na rok „n“ bude uzavřen vždy do 31. 12. roku „n-1“.

Článek 26

ZÁVĚREČNÁ UJEDNÁNÍ

1. Tato Smlouva nabývá platnosti dnem podpisu smluvních stran. Smlouva se uzavírá s účinností od 1.1.2025 do 30.6.2047.
2. Změny a doplňky této Smlouvy lze provést pouze písemnou formou dodatku odsouhlaseného oběma smluvními stranami. Dodatek či změna přijatá s výhradou nezavazuje smluvní strany.
3. Smlouva se vyhotovuje a podepisuje elektronicky.
4. Ve věcech touto Smlouvou neupravených se závazky stran řídí příslušnými ustanoveními Nařízení 1370/2007, Zákona o ZVS a Občanského zákoníku.
5. Smluvní strany berou na vědomí, že tato Smlouva bude uveřejněna v registru smluv dle Zákona o registru smluv. Dopravce je povinen uveřejnit Smlouvu v registru do 30 dnů od okamžiku jejího podpisu poslední smluvní stranou a informovat Objednatele zasláním ID smlouvy z Registru smluv.
6. Smluvní strany výslovně souhlasí s tím, aby tato Smlouva byla uvedena v Centrální evidenci smluv (CES) vedené HMP, která je veřejně přístupná a která obsahuje údaje o smluvních stranách, předmětu smlouvy, číselné označení smlouvy a datum podpisu.
7. V případě změn údajů o smluvních stranách zejména nikoli však výlučně změna bankovního spojení, změna sídla či změna zastupujících osob nebude důvodem pro sestavení samostatného dodatku, ale tyto změny si smluvní strany neprodleně oznámí písemnou formou a doručí datovou schránkou nebo jiným prokazatelným způsobem, kdy okamžikem doručení jsou nové údaje účinné a současně informaci zašlou i na kontaktní osoby dle přílohy č. 11 této Smlouvy. Tyto změny se dále projeví v následujícím dodatku této Smlouvy, který bude sestaven z jiného důvodu.
8. V případě, že se jakékoliv ustanovení této Smlouvy stane neplatným nebo nevymahatelným nebo bude zjištěna jeho zdánlivost, nebudou tím dotčena ostatní ustanovení této Smlouvy, jsou-li vada ustanovení oddělitelná od ostatních ustanovení Smlouvy. V takovém případě smluvní strany souhlasí s tím, že nahradí dodatkem takovéto zdánlivé, neplatné nebo nevymahatelné ustanovení novým ustanovením platným a vymahatelným, které bude mít co nejbližší právní a ekonomický význam ustanovení zdánlivému, neplatnému či nevymahatelnému, a to ve lhůtě 60 pracovních dnů ode dne doručení výzvy druhé smluvní strany k nahrazení vadného ustanovení.
9. Pokud v některých případech nebude možné řešení zde uvedené v odst. 8 a tato Smlouva by byla zdánlivá, neplatná nebo neúčinná jako celek, se smluvní strany zavazují bezodkladně po tomto zjištění a splnění zákonných termínů notifikace v Úředním věstníku uzavřít novou smlouvu, ve které případný důvod zdánlivosti, neplatnosti nebo neúčinnosti bude odstraněn a dosavadní přijatá plnění budou započítána na plnění smluvních stran podle této nové smlouvy. Podmínky této nové smlouvy vyjdou přitom co nejvíce ze smlouvy původní.

10. Na v této Smlouvě uvedených hypertextových odkazem jsou archivovány všechny verze příslušných odkazovaných dokumentů od uzavření této Smlouvy. V případě změny dálkového přístupu bude hypertextový odkaz upraven v dodatku této Smlouvy, který bude následovat jako první uzavřený po změně dálkového přístupu. Samotnou změnu umístění dokumentu oznámí původce dokumentu druhé smluvní straně písemně na kontakty uvedené v příloze č. 11 této Smlouvy bez zbytečného odkladu.
11. Nedílnou součástí této Smlouvy jsou i následující přílohy:

Příloha č.	1	Referenční objem dopravních výkonů po Dobu plnění	veřejná
Příloha č.	1a	Závazný objem dopravních výkonů aktualizovaný pro konkrétní rok plnění Smlouvy	veřejná
Příloha č.	1b	Převodní tabulka variabilních nákladů v cenách konkrétního roku, do kterého je převedena záloha na Kompenzaci	neveřejná
Příloha č.	2	Struktura kalkulace nákladů a výnosů na poskytování ZVS – vzor struktury	veřejná
Příloha č.	2a	Kalkulace nákladů a výnosů plán 2025 až VI/2047 – aktualizovaná verze z VFM a VMPPA pro konkrétní rok doby plnění bude doplněno vždy po schválení rozpočtu	neveřejná
Příloha č.	2b	Odhad kompenzace pro konkrétní rok plnění smlouvy souhrnná tabulka bude doplněno vždy po schválení rozpočtu	neveřejná
Příloha č.	3a	Výchozí finanční model (VFM) - ve struktuře Vyhlášky č. 296/2010 Sb. (modifikace pro specifické podmínky Dopravce dle příloh uvedené vyhlášky č. 1 pro metro a tramvaje a č. 2 pro autobusy)	neveřejná
Příloha č.	3b	Výchozí model provozních aktiv (VMPPA)	neveřejná
Příloha č.	3c	Business plán do roku 2050	neveřejná
Příloha č.	3d	Plán významných investic	veřejná
Příloha č.	3e	Indexace	veřejná
Příloha č.	3f	Metodika stanovení míry přiměřeného zisku pro společnost Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost, ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a rady (ES) č. 1370/2007	neveřejná
Příloha č.	4	Platební kalendář aktualizovaný na konkrétní rok plnění Smlouvy	veřejná
Příloha č.	5	Sazebník postihů	veřejná
Příloha č.	6	Vzor průkazu PID (kontrola a přepravní průzkum)	neveřejná
Příloha č.	7	Datové sady (tabulková část neveřejná)	veřejná
Příloha č.	8	Tarifní podmínky (Tarif PID) dálkově přístupný dokument včetně archivovaných verzí	veřejná
Příloha č.	9	Smluvní a přepravní podmínky PID dálkově přístupný dokument včetně archivovaných verzí	veřejná
Příloha č.	10	Standards kvality PID	veřejná
		část A: Autobusy PID	veřejná
		část B: Tramvaje PID	veřejná
		část C: Metro PID – bude doplněno po schválení v orgánech HMP	veřejná

		část D: Standard stanic a zastávek PID – bude doplněno po vyhodnocení projektu JIS a následném schválení v orgánech HMP	veřejná
		část E: Výjimky dočasně sjednané pro Autobusy PID	veřejná
		část F: Výjimky dočasně sjednané pro Tramvaje PID	veřejná
Příloha č.	11	Seznam kontaktů smluvních stran	neveřejná

Elektronicky podepsali:

za Hlavní město Prahu:

za Dopravce:

Ing. et Ing. Petr Tomčík
ředitel
Regionální organizátor
pražské integrované dopravy (ROPID)

Ing. Ladislav Urbánek
předseda představenstva

Ing. Jiří Pařízek
člen představenstva

Referenční objem dopravních výkonů po Dobu plnění

Část sítě		METRO	Metro konvenční celkem	Metro automatické celkem	Metro celkem	TRAMVAJE	Tramvaje celkem	AUTOBUSY	Autobusy, elektro a trolejbusy celkem	vozk/rok
objednávka	2025		61 197	-	61 197		60 387		61 324	182 908
	2026		62 139	-	62 139		61 287		61 425	184 851
	2027		62 155	-	62 151		61 379		61 486	185 016
	2028		62 422	-	62 414		66 855		60 742	190 011
	2029		60 995	3 026	64 021		68 478		60 018	192 517
	2030		58 472	8 804	67 275		73 270		57 975	198 520
	2031		49 225	20 301	69 526		74 384		57 904	201 815
	2032		41 557	28 151	69 708		76 390		56 830	202 928
	2033		33 694	36 413	70 107		77 092		56 690	203 889
	2034		27 889	44 799	72 687		77 544		56 664	206 896
	2035		26 349	46 520	72 869		77 997		56 638	207 504
	2036		26 415	46 637	73 051		78 450		56 612	208 113
	2037		26 481	46 753	73 234		78 903		56 586	208 722
	2038		26 547	46 870	73 417		79 356		56 560	209 333
	2039		26 613	46 987	73 601		79 809		56 534	209 944
	2040		26 680	47 105	73 785		80 263		56 508	210 556
	2041		26 747	47 222	73 969		80 717		56 483	211 168
	2042		26 813	47 340	74 154		81 171		56 457	211 781
	2043		26 880	47 459	74 339		81 625		56 431	212 395
	2044		26 948	47 577	74 525		82 079		56 406	213 010
	2045		27 015	47 696	74 711		82 533		56 380	213 625
	2046		27 083	47 816	74 898		82 988		56 355	214 241
	2047		13 575	23 968	37 543		41 721		28 165	107 429

Závazný objem dopravních výkonů DP na rok 2025

Plán na rok 2025	přepočtené vozkm v tis.	místkm v tis.
Metro	61 197	11 295 975
Trasa A	13 663	2 391 025
Trasa B	24 074	4 212 950
Trasa C	23 460	4 692 000
Tramvaje a LD na Petřín	60 387	6 642 570
Autobusy - městské linky	61 324	5 214 290
z toho : S	24 710	1 729 700
K	27 235	2 995 850
Midi	5 587	223 480
ZLD	4	100
Trolejbus	3 788	265 160
celkem	182 908	23 152 835
1.čtvrtletí 2025		
Metro	15 558	2 871 525
Trasa A	3 472	607 600
Trasa B	6 131	1 072 925
Trasa C	5 955	1 191 000
Tramvaje a LD na Petřín	14 918	1 640 980
Autobusy - městské linky	15 212	1 292 965
z toho : S	6 182	432 740
K	6 758	743 380
Midi	1 405	56 200
ZLD	1	25
Trolejbus	866	60 620
celkem	45 688	5 805 470
2.čtvrtletí 2025		
Metro	15 450	2 851 550
Trasa A	3 450	603 750
Trasa B	6 088	1 065 400
Trasa C	5 912	1 182 400
Tramvaje a LD na Petřín	15 474	1 702 140
Autobusy - městské linky	15 768	1 342 795
z toho : S	6 311	441 770
K	7 042	774 620
Midi	1 420	56 800
ZLD	1	25
Trolejbus	994	69 580
celkem	46 692	5 896 485
3. čtvrtletí 2025		
Metro	14 776	2 728 175
Trasa A	3 298	577 150
Trasa B	5 783	1 012 025
Trasa C	5 695	1 139 000
Tramvaje a LD na Petřín	14 757	1 623 270
Autobusy - městské linky	14 676	1 244 075
z toho : S	5 973	418 110
K	6 425	706 750
Midi	1 340	53 600
ZLD	1	25
Trolejbus	937	65 590
celkem	44 209	5 595 520
4. čtvrtletí 2025		
Metro	15 413	2 844 725
Trasa A	3 443	602 525
Trasa B	6 072	1 062 600
Trasa C	5 898	1 179 600
Tramvaje a LD na Petřín	15 238	1 676 180
Autobusy - městské linky	15 668	1 334 455
z toho : S	6 244	437 080
K	7 010	771 100
Midi	1 422	56 880
ZLD	1	25
Trolejbus	991	69 370
celkem	46 319	5 855 360

Převodní tabulka variabilních nákladů v cenách konkrétního roku, do kterého je převedena záloha na Kompenzaci

Subsystém	variabilní náklady (CDDV) Kč/vozk	celková částka převedené nespotřebované kompenzace
Metro		
Tramvaje		
Autobusy		
Náklady na výkony jednotlivých subsystémů nesmí v součtu překročit celkovou částku převedené nespoteřbované kompenzace.		
Na základě dohody smluvních stran a provozních potřeb lze ze subsystémů specifikovat elektrobusy, trolejbusy, automatické metro či další provozy, které v průběhu trvání smlouvy mohou vzniknout v souladu s Business Plánem a dalšími rozvojovými projekty.		

V případě vyplnění reálných údajů pro konkrétní rok plnění smlouvy je příloha neveřejná.

KALKULACE NÁKLADŮ PID

Dopravce: Dopravní podnik hl. M. Praha akciová společnost

Pol.č.	Název kalkulační položky	Kód	METRO	TRAMVAJE	AUTOBUSY	S+Š	CELKEM DP
1.	Přímé (jednicové) - variabilní náklady	100					
1.1.	Přímá spotřeba PHM, materiálu a energie	110					
1.1.1.	- spotřeba nafty	111					
1.1.2.	- spotřeba olejů a maziv	112					
1.1.3.	- spotřeba provozních kapalin	113					
1.1.4.	- spotřeba pryžových obručí	114					
1.1.5.	- spotřeba trakční (provozní) energie	115					
1.2.	Personální náklady RPID, stroj. a obsl. tratí Metra	120					
1.2.1.	- mzdy celkem	121					
1.2.2.	- náhrady mezd	122					
1.2.3.	- zákonné sociální a zdravotní pojištění	123					
1.2.4.	- zákonné pojištění odpovědnosti organizace	124					
1.2.5.	- povinné školení řidičů a strojvedoucích	125					
1.2.6.	- stejnokroje a ochranné pomůcky	126					
1.2.7.	- ostatní personální náklady	127					
2.	Přímé ostatní náklady	200					
2.1.	Opravy a udržování vozů PID - variabilní náklady	210					
2.1.1.	- O+U vozů PID - A	211					
2.1.2.	- O+U vozů PID - M, T	212					
2.2.	Odpisy vozů PID - fixní náklady	220					
2.3.	Ostatní přímé náklady na provoz PID - fixní náklady	230					
2.4.	Správa stanic M	240					
2.5.	Lanová dráha	250					
3.	Provozní režie (nepřímý) - fixní náklad	300					
3.1.1.	Materiál ostatní (režijní)	311					
3.1.2.	Energie ostatní (režijní)	312					
3.1.3.	Opravy a udržování ostatní (režijní)	313					
3.1.4.	Mzdy ostatní (režijní)	314					
3.1.5.	Zákonné sociální a zdravotní pojištění ostatní (režijní)	315					
3.1.6.	Daně, poplatky, pojistné	316					
3.1.7.	Odpisy ostatní (režijní)	317					
3.1.8.	Ostatní provozní náklady (režijní)	318					
3.2.	Náklady na dispečink	320					
1. - 3.	VLAST. NAKL. NA PROVOZ. DOPRAVY	399					
4.	Náklady na dopravní cesty přímé - fixní	400					
4.1.	Opravy a udržování dopravních cest	410					
4.1.1.	- O+U tratí (vč. tunelů) a staveb Metra	411					
4.1.2.	- O+U napájecího systému	412					
4.1.3.	- O+U sdělovacího a zabezpečovacího zařízení	413					
4.1.4.	- O+U dopravních zařízení	414					
4.1.5.	- O+U technologických zařízení a OSM	415					
4.1.6.	- Provozní energie jednicová	416					
4.1.7.	- Metro D	417					
4.2.	Odpisy dopravních cest	420					
4.2.1.	- odpisy tratí (vč. tunelů) a staveb Metra	421					
4.2.2.	- odpisy napájecího systému	422					
4.2.3.	- odpisy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení	423					
4.2.4.	- odpisy dopravních zařízení	424					
4.2.5.	- odpisy technologických zařízení a OSM	425					
5.	Náklady na služby (nepřímý) - fixní náklad	500					
5.1.1.	Informační technologie	511					
5.1.2.	Zásobování	512					
5.1.3.	Správa nemovitého majetku	513					
6.	Náklady na koordinaci a řízení PID	600					
6.1.	Dopravní úsek - správní režie	610					
6.2.	Technický úsek - správní režie Povrch	620					
6.3.	Ekonomický úsek - správní režie	630					
6.4.	Personální úsek - správní režie	640					
6.5.	Bezpečnostní úsek - správní režie	650					
6.6.	Úsek gen. ředitele - správní režie	660					
6.7.	Investiční úsek - správní režie	670					
6.8.	Technický úsek - správní režie Metro	680					
1. - 6.	ÚPL. VLASTNÍ NAKL. VYKONU (TRAKCE)	699					
7.	Ostatní náklady na provoz PID	700					
7.1.	Náhradní autobusová doprava (přímý variabilní náklad)	710					
7.2.	Centrální dispečerské řízení + infocentra (rež. fixní náklady)	720					
7.3.	Přepravní kontrola (režijní fixní náklady)	730					
7.4.	Jízdní doklady a odbavovací systém (režijní fixní náklady)	740					
7.5.	Historická vozidla (režijní fixní náklady)	750					
7.6.	Náklady na zastávkovou péči - T a A (přímé fixní náklady)	760					
7.6.1.	- O+U zastávek	761					
7.6.2.	- odpisy zastávek	762					

Pol.č.	Název kalkulační položky	Kód	METRO	TRAMVAJE	AUTOBUSY	S+Š	CELKEM DP
7.7.	Služby Ropidu	770					
1. - 7.	ÚPLNĚ VLASTNÍ NÁKLADY PID	799					
8.	Náklady nezahrnované do ÚVN	800					
8.1.	Náklady na Hasič. záchr. sbor (režijní fixní náklad)	810					
1. - 8.	NÁKLADY PID CELKEM	899					

Tržby z jízdného včetně dopravců
Tržby DP (pásmo 0,1,2)
Tržby ostatních dopravců
Tržby z jízdného bez podílu smluvních dopravců celkem
Ostatní tržby (přirážky k jízdnému, reklama)
TRŽBY CELKEM

Předběžný odhad kompenzace

Přiměřený zisk - navýšení vlastních zdrojů investic (krytí fiktivních investic)

Předběžný odhad kompenzace

KALKULACE NÁKLADŮ PID

Dopravce: Dopravní podnik hl. M. Praha akciová společnost

Pol.č.	Název kalkulační položky	Kód	METRO	TRAMVAJE	AUTOBUSY	S+Š	CELKEM DP
1.	Přímé (jednicové) - variabilní náklady	100					
1.1.	Přímá spotřeba PHM, materiálu a energie	110					
1.1.1.	- spotřeba nafty	111					
1.1.2.	- spotřeba olejů a maziv	112					
1.1.3.	- spotřeba provozních kapalin	113					
1.1.4.	- spotřeba pryžových obručí	114					
1.1.5.	- spotřeba trakční (provozní) energie	115					
1.2.	Personální náklady RPID, stroj. a obsl. tratí Metra	120					
1.2.1.	- mzdy celkem	121					
1.2.2.	- náhrady mezd	122					
1.2.3.	- zákonné sociální a zdravotní pojištění	123					
1.2.4.	- zákonné pojištění odpovědnosti organizace	124					
1.2.5.	- povinné školení řidičů a strojvedoucích	125					
1.2.6.	- stejnokroje a ochranné pomůcky	126					
1.2.7.	- ostatní personální náklady	127					
2.	Přímé ostatní náklady	200					
2.1.	Opravy a udržování vozů PID - variabilní náklady	210					
2.1.1.	- O+U vozů PID - A	211					
2.1.2.	- O+U vozů PID - M, T	212					
2.2.	Odpisy vozů PID - fixní náklady	220					
2.3.	Ostatní přímé náklady na provoz PID - fixní náklady	230					
2.4.	Správa stanic M	240					
2.5.	Lanová dráha	250					
3.	Provozní režie (nepřímý) - fixní náklad	300					
3.1.1.	Materiál ostatní (režijní)	311					
3.1.2.	Energie ostatní (režijní)	312					
3.1.3.	Opravy a udržování ostatní (režijní)	313					
3.1.4.	Mzdy ostatní (režijní)	314					
3.1.5.	Zákonné sociální a zdravotní pojištění ostatní (režijní)	315					
3.1.6.	Daně, poplatky, pojistné	316					
3.1.7.	Odpisy ostatní (režijní)	317					
3.1.8.	Ostatní provozní náklady (režijní)	318					
3.2.	Náklady na dispečink	320					
1. - 3.	VLAST. NAKL. NA PROVOZ. DOPRAVY	399					
4.	Náklady na dopravní cesty přímé - fixní	400					
4.1.	Opravy a udržování dopravních cest	410					
4.1.1.	- O+U tratí (vč. tunelů) a staveb Metra	411					
4.1.2.	- O+U napájecího systému	412					
4.1.3.	- O+U sdělovacího a zabezpečovacího zařízení	413					
4.1.4.	- O+U dopravních zařízení	414					
4.1.5.	- O+U technologických zařízení a OSM	415					
4.1.6.	- Provozní energie jednicová	416					
4.1.7.	- Metro D	417					
4.2.	Odpisy dopravních cest	420					
4.2.1.	- odpisy tratí (vč. tunelů) a staveb Metra	421					
4.2.2.	- odpisy napájecího systému	422					
4.2.3.	- odpisy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení	423					
4.2.4.	- odpisy dopravních zařízení	424					
4.2.5.	- odpisy technologických zařízení a OSM	425					
5.	Náklady na služby (nepřímý) - fixní náklad	500					
5.1.1.	Informační technologie	511					
5.1.2.	Zásobování	512					
5.1.3.	Správa nemovitého majetku	513					
6.	Náklady na koordinaci a řízení PID	600					
6.1.	Dopravní úsek - správní režie	610					
6.2.	Technický úsek - správní režie Povrch	620					
6.3.	Ekonomický úsek - správní režie	630					
6.4.	Personální úsek - správní režie	640					
6.5.	Bezpečnostní úsek - správní režie	650					
6.6.	Úsek gen. ředitele - správní režie	660					
6.7.	Investiční úsek - správní režie	670					
6.8.	Technický úsek - správní režie Metro	680					
1. - 6.	ÚPL. VLASTNÍ NAKL. VÝKONU (TRAKCE)	699					
7.	Ostatní náklady na provoz PID	700					
7.1.	Náhradní autobusová doprava (přímý variabilní náklad)	710					
7.2.	Centrální dispečerské řízení + infocentra (rež. fixní náklady)	720					

Pol.č.	Název kalkulační položky	Kód	METRO	TRAMVAJE	AUTOBUSY	S+Š	CELKEM DP
7.3.	Přepravní kontrola (režijní fixní náklady)	730					
7.4.	Jízdní doklady a odbavovací systém (režijní fixní náklady)	740					
7.5.	Historická vozidla (režijní fixní náklady)	750					
7.6.	Náklady na zastávkovou péči - T a A (přímé fixní náklady)	760					
7.6.1.	- O+U zastávek	761					
7.6.2.	- odpisy zastávek	762					
7.7.	Služby Ropidu	770					
1. - 7.	ÚPLNÉ VLASTNÍ NÁKLADY PID	799					
8.	Náklady nezahrnované do ÚVN	800					
8.1.	Náklady na Hasič. záchr. sbor (režijní fixní náklad)	810					
1. - 8.	NÁKLADY PID CELKEM	899					

Dopravní výkony - tis. vozkm

**Kalkulace nákladů a výnosů plán 2025 až VI/2047 –
aktualizovaná verze z VFM a VMPA pro konkrétní rok Doby
plnění - bude doplněno vždy po schválení rozpočtu**

neveřejná

**Odhad kompenzace pro konkrétní rok plnění Smlouvy
souhrnná tabulka – bude doplněno vždy po schválení
rozpočtu**

neveřejná

**Výchozí finanční model (VFM) – ve struktuře Vyhlášky
č. 296/2010 Sb.**

neveřejná

Výchozí model provozních aktiv (MVPA)

neveřejná

Business plán DPP do roku 2050

neveřejná

Plán významných investic (s přesahem nad 15 let)

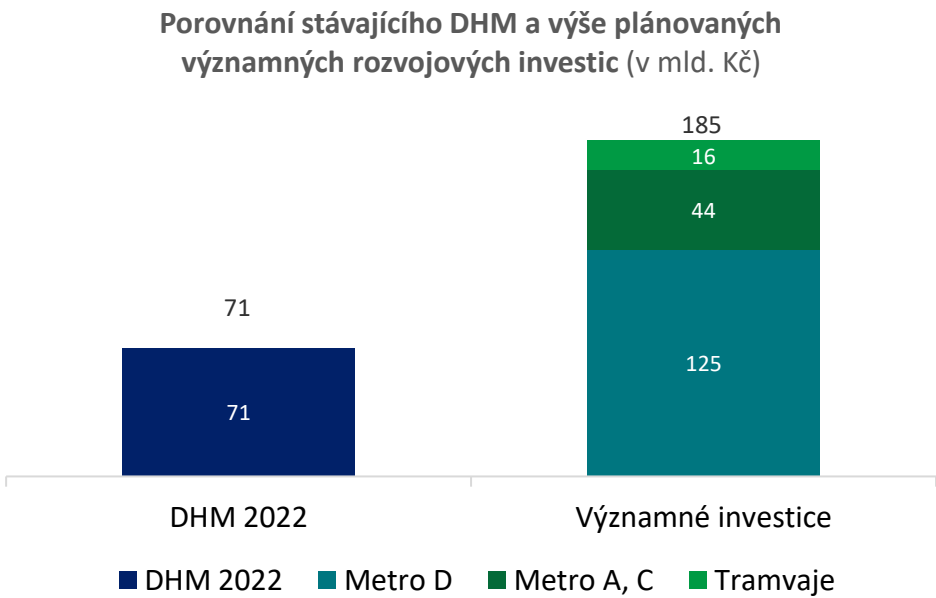
DPP realizuje v následujících letech níže uvedené významné rozvojové investiční akce, jejichž amortizační profil vyžaduje prodloužení doby trvání smlouvy o závazku veřejné služby s HMP o polovinu, na celkovou délku 22,5 roku.

- Významnost jednotlivých investičních akcí/skupin je porovnávána se stávající netto hodnotou dlouhodobého hmotného majetku („DHM“) ve vlastnictví Dopravního Podniku hl. m. Prahy, tj. za rok 2022 71 mld. Kč

Investiční akce	Investiční výdaje (mld. Kč)	Období realizace investic	Životnost (roky)
Metro D	125	2024-2032	100 (tunely) 40 (vozy)
Automatizace linek A a C	44	2024-2035	40
Rozvoj tramvajové infrastruktury*	16	2024-2032	23**
Celkem	185		-

* Rozvojové investiční akce známé do roku 2032

**průměr pro železniční spodek a svršek



Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70:

- Doba trvání smluv o veřejných službách musí být omezena a nepřekročí deset let v případě autokarové a autobusové dopravy a 15 let v případě služeb v přepravě cestujících po železnici nebo jinými druhy drážní dopravy. Doba trvání smluv o veřejných službách vztahujících se na několik druhů dopravy je omezena na 15 let, pokud doprava po železnici nebo jiné druhy drážní dopravy představují více než 50 % hodnoty příslušných služeb. Pokud je to s ohledem na podmínky amortizace majetku nezbytné, může být doba trvání smlouvy o veřejných službách prodloužena až o polovinu, poskytne-li provozovatel veřejných služeb majetek, který je významný vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb v přepravě cestujících, na které se vztahuje smlouva o veřejných službách, a zároveň je spojen převážně se službami v přepravě cestujících, na které se vztahuje tato smlouva.

Indexace

Příloha č. 3e
VEREJNA

Postup indexace nákladů PID

Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy akciová společnost celkem (metro, tramvaje, autobusy včetně trolejbusů a náklady na služby a štáby)

Indexace bude stanovena dvakrát - poprvé k 30.6. podruhé v rámci projednávání k 30.9., roku "n-1" pro rok "n" - souladné s postupem projednávání rozpočtu HMP - popsáno ve Smlouvě čl. 8 odst. 4 a následující; osobní náklady v prvním termínu (30.6.) budou indexovány z podkladů za 1. čtvrtletí, podruhé z podkladů za 2. čtvrtletí roku předcházejícímu roku úpravy

Pol.č.	Název kalkulační položky	Kód	Elektřina D 351 (IR15 měsíční za rok i vyhlášený Českým statistickým úřadem v procentech (https://www.czso.cz/csu/czso/lpc_crj);	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen , Úhrn CPI, Tabulka 8 - kategorie Diesel	Mzdy, náklady práce, Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sekce Cz.NACE H „Doprava a skladování Praha“ - (zaměstnanci)- index se spočítá jako podíl meziroční změny ve stanoveném období	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	DOPRAVNÍ VÝKONY (rozdíl upraven ve VN)	Omezení indexačních koeficientů (zastopování na vývoj příjmů z RUD)	Zahrnutí do sdílených rizik/
1.	Přímé (jednicové) - variabilní náklady	100	0		0	0	0	0	0
1.1.	Přímá spotřeba PHM, materiálu a energie	110	0		0	0	0	0	
1.1.1.	- spotřeba nafty	111						NE	Smlouva čl. 9 odst. 4 písm. b (±5% za dopravcem, zbývající část 50 % Dopravce, 50 % Objednatel)
1.1.2.	- spotřeba olejů a maziv	112						ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.1.3.	- spotřeba provozních kapalin	113						ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.1.4.	- spotřeba pryžových obručí	114						ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.1.5.	- spotřeba trakční (provozní) energie	115						NE	Smlouva čl. 9 odst. 4 písm. b (±5% za dopravcem, zbývající část 50 % Dopravce, 50 % Objednatel)
1.2.	Personální náklady RPID, stroj. a obsl. tratí Metra	120	0		0	0	0	0	0
1.2.1.	- mzdy celkem	121				0	0	ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.2.2.	- náhrady mezd	122				0	0	ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.2.3.	- zákonné sociální a zdravotní pojištění	123				0	0	ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.2.4.	- zákonné pojištění odpovědnosti organizace	124						ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.2.5.	- povinné školení řidičů a strojvedoucích	125			0			ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.2.6.	- stejnokroje a ochranné pomůcky	126			0			ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.2.7.	- ostatní personální náklady	127				0	0	ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
2.	Přímé ostatní náklady	200	0				0		
2.1.	Opravy a udržování vozů PID - variabilní náklady	210	0		0	0	0	0	0
2.1.1.	- O+U vozů PID - A	211			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO (s výjimkou nákladů nezávislých na Dopravci - např. dodavatelské servisní smlouvy...)	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
2.1.2.	- O+U vozů PID - M, T	212			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO (s výjimkou nákladů nezávislých na Dopravci - např. dodavatelské servisní smlouvy...)	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
2.1.2.	Odpisy vozů PID - fixní náklady	220			0			NE	dle čl. 9 odst. 4 písm. c) a d) 100% riziko Objednatele
2.3.	Ostatní přímé náklady na provoz PID - fixní náklady	230			0			ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
2.4.	Správa stanic M	240			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
2.5.	Lanová dráha	250			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
3.	Provozní režie (nepřímý) - fixní náklad	300	0		0	0	0	0	0%
3.1.1.	Materiál ostatní (režijní)	311			0			ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování

Pol.č.	Název kalkulační položky	Kód	Elektřina D 351 (IR15 měsíční) za rok i vyhlášený Českým statistickým úřadem v procentech (https://www.czso.cz/csu/czso/lpc_cr);	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen, Úhrn CPI, Tabulka 8 - kategorie Diesel	Mzdy, náklady práce, Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sekce Cz.NACE H „Doprava a skladování Praha“ - (zaměstnanci)- index se spočítá jako podíl meziroční změny ve stanoveném období	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	DOPRAVNÍ VÝKONY (rozdlí upraven ve VN)	Omezení indexačních koeficientů (zastropování na vývoj příjmů z RUD)	Zahrnutí do sdílených rizik/
3.1.2.	Energie ostatní (režijní)	312			0			ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
3.1.3.	opravy a udržování ostatní (režijní)	313			0			ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
3.1.4.	Mzdy ostatní (režijní)	314				0	0	ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
3.1.5.	Zákonné sociální a zdravotní pojištění ostatní (režijní)	315				0	0	ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
3.1.6.	Daně, poplatky, pojistné	316			0			ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
3.1.7.	Odpisy ostatní (režijní)	317			0			ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
3.1.8.	Ostatní provozní náklady (režijní)	318						ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
3.2.	Náklady na dispečink	320			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1. - 3.	VLAST. NÁKL. NA PROVOZ. DOPRAVY	399	0		0	0	0		
4.	Náklady na dopravní cesty přímé - fixní	400	0		0	0	0	0	0
4.1.	Opravy a udržování dopravních cest	410	0		0	0	0	0	
4.1.1.	- O+U tratí (vč. tunelů) a staveb Metra	411			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %; pro podíl nákladů v případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
4.1.2.	- O+U napájecího systému	412			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %; pro podíl nákladů v případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
4.1.3.	- O+U sdělovacího a zabezpečovacího zařízení	413			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %; pro podíl nákladů v případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
4.1.4.	- O+U dopravních zařízení	414			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %; pro podíl nákladů v případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
4.1.5.	- O+U technologických zařízení a OSM	415			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %; pro podíl nákladů v případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
4.1.6.	- Provozní energie jednicová	416						NE	100%
4.1.7.	- Metro D	417			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %; pro podíl nákladů v případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
4.2.	Odpisy dopravních cest	420	0		0	0	0	0	
4.2.1.	- odpisy tratí (vč. tunelů) a staveb Metra	421			0			NE	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %
4.2.2.	- odpisy napájecího systému	422			0			NE	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %
4.2.3.	- odpisy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení	423			0			NE	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %
4.2.4.	- odpisy dopravních zařízení	424			0			NE	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %
4.2.5.	- odpisy technologických zařízení a OSM	425			0			NE	pro obnovovací a nové investice dle smlouvy (čl. 9 odst. 4 písm. d) 100 %
5.	Náklady na služby (nepřímý) - fixní náklad	500	0		0	0	0	0	0
5.1.1.	Informační technologie	511			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
5.1.2.	Zásobování	512			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastropování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování

Pol.č.	Název kalkulační položky	Kód	Elektřina D 351 (IR15 měsíční) za rok i vyhlášený Českým statistickým úřadem v procentech (https://www.czso.cz/csu/czso/lpc_cr);	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen, Úhrn CPI, Tabulka 8 - kategorie Diesel	Mzdy, náklady práce, Tab. 2 Průměrná hrubá měsíční mzda podle odvětví - sekce Cz.NACE H „Doprava a skladování Praha“ - (zaměstnanci)- index se spočítá jako podíl meziroční změny ve stanoveném období	ČSÚ, Indexy spotřebitelských cen podle klasifikace ECOICOP (měsíčně), Úhrn CPI	DOPRAVNÍ VÝKONY (rozdíl upraven ve VN)	Omezení indexačních koeficientů (zastopování na vývoj příjmů z RUD)	Zahrnutí do sdílených rizik/
5.1.3.	Správa nemovitého majetku	513			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
6.	Náklady na koordinaci a řízení PID	600	0		0	0	0	0	
6.1.	Dopravní úsek - správní režie	610			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
6.2.	Technický úsek - správní režie Povrch	620			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
6.3.	Ekonomický úsek - správní režie	630			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
6.4.	Personální úsek - správní režie	640			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
6.5.	Bezpečnostní úsek - správní režie	650			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
6.6.	Úsek gen. ředitele - správní režie	660			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 523, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
6.7.	Investiční úsek - správní režie	670			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
6.8.	Technický úsek - správní režie Metro	670			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.- 6.	ÚPL. VLASTNÍ NÁKL. VÝKONU (TRAKCE)	699	0		0	0	0	0	
7.	Ostatní náklady na provoz PID	700	0				0		
7.1.	Náhradní autobusová doprava - externí (přímý variabilní náklad)	710							
7.2.	Centrální dispečerské řízení + infocentra (rež. fixní náklady)	720			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
7.3.	Přepravní kontrola (režijní fixní náklady)	730			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
7.4.	Jízdní doklady a odbavovací systém (režijní fixní náklady)	740			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
7.5.	Historická vozidla (režijní fixní náklady)	750			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
7.6.	Náklady na zastávkovou péči - T a A (přímé fixní náklady)	760	0		0	0	0	0	
7.6.1.	- O+U zastávek	761			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*		ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
7.6.2.	- odpisy zastávek	762						NE	
7.7.	Služby Ropidu	770							
1.- 7.	ÚPLNÉ VLASTNÍ NÁKLADY PID	799	0				0	0	
8.	Náklady nezahmované do ÚVN	800	0				0		
8.1.	Náklady na Hasič. záchr. sbor (režijní fixní náklad)	810			% PODÍL (pouze osobní náklady - účtová třída 521, 524, 525, 527 a 528)**	% PODÍL (ostatní náklady mimo osobních)*	0	ANO	V případě uplatněního zastopování postup dle čl. 8 odst. 8 Smlouvy - průběžné vyhodnocování a případné dofinancování
1.- 8.	NÁKLADY PID CELKEM	899	0		0	0	0	0	

* Tyto kalkulační položky zahrnují jak osobní náklady zaměstnanců (poměrná část bude indexována mzdovým koeficientem), tak i ostatní náklady (poměrná část bude indexována meziroční inflací). Do ostatních nákladů jsou zahrnuty např. náklady na spotřebu materiálu, náklady na náhradní díly, externí opravy a udržování, externí služby a kooperace, náklady spojené se správou budov (vodné, stočné, režijní energie), režijní odpisy apod.

Náklady indexované mzdovým indexem ve sdílených položkách - jedná se o skupiny účtů:

- 521 Mzdové náklady
- 524 Zákonné sociální a zdravotní pojištění
- 525 Ostatní sociální pojištění
- 527 Zákonné sociální náklady
- 528 Ostatní sociální náklady

**Metodika stanovení míry přiměřeného zisku pro společnost
Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost,
ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a rady (ES)
č. 1370/2007**

neveřejná

Platební kalendář zálohy na kompenzaci v roce 20xx

VZOR

Platební kalendář na konkrétní rok, bude doplněn po schválení rozpočtu HMP na kompenzaci pro příslušný rok nebo jeho část

Objednatel: Hlavní město Praha zastoupené ROPID

Dopravce: Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost

Měsíc	datum	1. splátka	datum	2. splátka	celkem
Leden					0,00
Únor					0,00
Březen					0,00
1. čtvrtletí celkem					0,00
Duben					0,00
Květen					0,00
Červen					0,00
2. čtvrtletí celkem					0,00
Červenec					0,00
Srpen					0,00
Září					0,00
3. čtvrtletí celkem					0,00
Říjen					0,00
Listopad					0,00
Prosinec					0,00
4. čtvrtletí celkem					0,00
Celkem kompenzace					0,00

Provozní část kompenzace	0,00
Přiměřený zisk	0,00
Celkem	0,00

SAZEBNÍK POSTIHŮ

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

1. PROSTOJ A ZÁMĚNA PŘEDEPSANÉHO TYPU VOZIDLA

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

2. JÍZDNÍ ŘÁD

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

3. POVINNOSTI ŘIDIČE

3a)	nevydání platné jízdenky cestujícímu po převzetí hotovosti, vydání jízdenky v nižší než uhrazené hodnotě, prodání neodebrané jízdenky (vydané jinému cestujícímu), nebo umožnění přepravy cestujících bez řádně zaplaceného jízdného	4 000,-	
3b)	nesprávné přepínání tarifních pásem řidičem, vydání jízdenky s nesprávným tarifním pásmem	800,-	
3c)	nesprávné stanovení ceny jízdného nebo dovozného	800,-	
3d)	nepředložení platného a čitelně vyplněného záznamu o provozu vozidla (či provozního výkazu řidiče tramvaje) k zápisu	1 000,-	
3e)	neoprávněný zásah řidiče do součástí odbavovacího zařízení, informačního systému nebo systému pro sledování polohy vozidla	2 000,-	

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

4. INFORMAČNÍ SYSTÉM

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

5. ODBAVOVACÍ SYSTÉM

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

6. VOZIDLO

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

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

7. ZASTÁVKA

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

8. OSTATNÍ

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

Pozn.:

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

Vzor průkazu PID (kontrola a přepravní průzkum)

neveřejná

Datové sady

Data – Hlášení problémů a sankce

Dopravce se zavazuje poskytovat data dle specifikace v tabulkové části, která je neveřejná; u některých sad může být povinnost odložena (specifikováno ve sloupci Termín). V případě odloženého termínu se poskytování dat do tohoto termínu nevyhodnocuje, ani nemohou být do tohoto termínu za danou datovou sadu uděleny žádné sankce.

Pro účely hlášení problémů a ukládání sankcí se za samostatnou „datovou sadu“ považuje každý jednotlivý řádek v tabulce výše (tj. řádek 1a, 1b, 2a atd.), není-li dále stanoveno výslovně jinak.

Pokud daná datová sada není řádně a včas poskytnuta, Objednatel upozorní Dopravce skrze kontakt uvedený k datové sadě a Dopravce nezajistí včasnou nápravu, mohou být uděleny sankce. Za neposkytnutí dat řádně a včas se považují též případy, kdy data obsahují chyby nebo jsou neúplná a tuto chybu nebo neúplnost Objednatel popíše ve své výzvě Dopravci. Reakční doby a výše sankcí se liší podle typu poskytovaných dat.

ONLINE DATA

Tato data musí být poskytována online 24 hodin denně, 7 dní v týdnu průběžně. Objednatel je oprávněn hlásit případné incidenty kdykoliv v průběhu poskytování dat. Níže jsou definovány kategorie incidentů, reakční doba, čas na vyřešení a případné sankce plynoucí z přetrvávajících problémů při předávání dat.

Kategorie určuje závažnost incidentu. Podle kategorie incidentu se určuje reakční doba, čas na vyřešení i případné sankce.

A – data nejsou vůbec k dispozici, nebo jsou strukturálně chybná (efektivně není k dispozici žádný nebo většina údajů, nebo data nelze automatizovaně načíst)

B – data obsahují výrazné nedostatky, částečně chybí, ale větší část je stále dostupná a korektní

C – data obsahují drobnější nedostatek, který nemá velký vliv na jejich kvalitu

Kategorizaci incidentu určuje Objednatel. V případě pochybnosti, do které kategorie daný incident spadá, bude aplikována kategorie, která je pro Dopravce příznivější.

Reakční doba představuje maximální dobu, do které musí Dopravce reagovat na vznesený požadavek prostřednictvím kontaktu zadaného k dané datové sadě. V reakci musí popsat, jaký postup bude zvolen k vyřešení incidentu. Doba v závorce omezuje časy a dny v týdnu, ve které se reakční doba počítá.
*Příklad 1: reakční doba jsou 3 hod (Po – Ne, 6:00 – 22:00) a incident je nahlášen v 19:30. Reakční doba 3 hodiny tak plyne do 6:30 následujícího dne (2,5 hodiny první den do 22:00 a půl hodiny druhý den od 6:00).
 Příklad 2: reakční doba je 10 hod (prac. dny, 8:00 – 18:00) a incident je nahlášen v pátek v 17:00. Reakční doba 10 hodin plyne do pondělních 17:00 (1 hodina v pátek do 18:00 a zbylých 9 hodin následující pondělí od 8:00).*

Vyřešení je čas, do kdy musí být incident (nedostatek) opraven, tedy data jsou opětovně poskytována online v požadované kvalitě, od doby nahlášení.

Příklad 1: Vyřešení je 24 hodin a incident je nahlášen ve 21:30. Čas na vyřešení je tak do 21:30 následujícího dne.

Příklad 2: Vyřešení je 3 prac. dny a incident je nahlášen v pondělí v 9:30. Čas na vyřešení jsou celé následující 3 pracovní dny, tj. do čtvrtka 23:59.

Sankce za prodlení s reakcí nebo vyřešením je smluvní pokuta, kterou je Objednatel oprávněn ukládat Dopravci od chvíle, kdy uplyne lhůta reakční doby nebo vyřešení. Po dobu této lhůty se žádná sankce neaplikuje, od této lhůty se započítává každá započatá hodina.

Příklad 1: Reakční doba jsou 3 hod (Po – Ne, 6:00 – 22:00), sankce 10 000 Kč / hod a incident je nahlášen v 19:30. Dopravce zareaguje v 7:35 následujícího dne. Lhůta na reakci byla do 6:30, prodlení je tedy 1 hodina a 5 minut, což jsou dvě započaté hodiny, tedy sankce 20 000 Kč.

Příklad 2: Čas na vyřešení jsou 3 prac. dny, sankce 3 000 Kč / hod a incident je nahlášen v pondělí v 9:30. Dopravce opraví chybu v sobotu v 11:30. Lhůta na vyřešení byla do konce čtvrtka, prodlení je tedy 36 hodin (celý pátek + 12 započatých hodin v sobotu), tedy sankce je $36 \times 2\,000\text{ Kč} = 72\,000\text{ Kč}$.

Výši sankcí určuje následující tabulka:

Kategorie	Reakční doba	Vyřešení	Sankce za prodlení s reakcí nebo vyřešením
A	3 hod (Po – Ne, 6:00 - 22:00)	24 hodin	10 000 Kč za každou započatou hodinu
B	10 hod (prac. dny, 8:00 - 18:00)	3 prac. dny	2 000 Kč za každou započatou hodinu
C	30 hod (prac. dny, 8:00 - 18:00)	5 prac. dní	500 Kč za každou započatou hodinu

DATA POSKYTOVANÁ DENNĚ

Není-li uvedeno jinak, musí být data k dispozici vždy následující den do 9:00.

Pokud není splněno ani do konce následujícího pracovního dne od výzvy Objednatele, je Objednatel oprávněn ukládat Dopravci smluvní pokutu 5 000 Kč za každý další započatý den.

DATA POSKYTOVANÁ MĚSÍČNĚ

Není-li uvedeno jinak, musí být data k dispozici do 10. dne následujícího měsíce.

Pokud není splněno ani do konce následujícího pracovního dne od výzvy Objednatele, je Objednatel oprávněn ukládat Dopravci smluvní pokutu 5 000 Kč za každý další započatý den.

DATA POSKYTOVANÁ PŘI KAŽDÉ ZMĚNĚ

Data musí být zaslána nejpozději v den, kdy změna nabývá účinnosti.

Pokud není splněno ani do konce následujícího pracovního dne od výzvy Objednatele, je Objednatel oprávněn ukládat Dopravci smluvní pokutu 5 000 Kč za každý další započatý den.

AD-HOC ANALÝZY

Na zpracování analýzy je daný čas dle typu úlohy.

Pokud není dodržen termín, je Objednatel oprávněn ukládat Dopravci smluvní pokutu 3 000 Kč za každý započatý den prodlení.

Ztráta dat

V případě, že u dat poskytovaných denně nebo měsíčně dojde k nevratné neúmyslné ztrátě těchto dat či jejich části, v jejímž důsledku není Dopravce objektivně a trvale schopen příslušnou denní nebo měsíční dávku řádně Objednateli poskytnout, oznámí to Dopravce Objednateli bez zbytečného odkladu od zjištění skutečnosti, že data nelze obnovit či získat zpětně. V takovém případě se ve vztahu ke každé takto dotčené denní (resp. měsíční) dávce limituje smluvní pokuta 5násobkem shora uvedené denní sankce za prodlení s poskytnutím datové sady.

V případě online dat Objednatel nepočítá s jejich zpětným obnovováním/nahrazením za dobu, po kterou nebyla poskytována řádně. Právo Objednatele na smluvní pokutu za prodlení s reakcí nebo vyřešením takového incidentu tím není dotčeno; od okamžiku vyřešení incidentu (tj. obnovení řádného online poskytování příslušné datové sady, již se incident týkal) již nemůže být v souvislosti s tímto incidentem účtována žádná další smluvní pokuta za prodlení.

Souběh smluvních pokut

Smluvní pokuty uvedené výše se ukládají zvlášť za každou dotčenou datovou sadu.

V případě souběžného prodlení Dopravce s reakcí i s vyřešením oznámeného incidentu se ve vztahu k danému incidentu a datové sadě ukládá pouze jedna smluvní pokuta.

Zpoždění se začátkem poskytování datové sady

V případě, že Dopravce nemá k dispozici datovou sadu k termínu podpisu smlouvy, resp. k termínu specifikovanému u dané datové sady, a toto oznámí Objednateli nejpozději v den před začátkem této povinnosti (tj. vůbec nedojde k zahájení poskytování předmětné datové sady a daná datová sada nebyla podle této Smlouvy doposud nikdy poskytována), pak se sankce uvedené výše neaplikují; za samostatnou „datovou sadu“ se pro tyto účely považuje každý jednotlivý řádek v tabulce výše (tj. řádek 1a, 1b, 2a atd.), a jsou-li v rámci jednoho řádku stanoveny různé termíny zahájení poskytování datové sady pro jednotlivé Subsystémy dopravy, považují se data, pro něž je takto stanoven zvláštní termín zahájení poskytování, za samostatnou datovou sadu.

Objednatel je však v takovém případě oprávněn udělit sankci za každý započatý den prodlení a každou datovou sadu, které se prodlení týká, a to podle priority každé datové sady (v tabulce sloupec „Priorita“).

- Priorita 1: smluvní pokuta 200 000 Kč za každý započatý den prodlení
- Priorita 2: smluvní pokuta 3 000 Kč za každý započatý den prodlení
- Priorita 3: smluvní pokuta 1 000 Kč za každý započatý den prodlení

Pokud zpoždění se zahájením poskytování konkrétní datové sady vzniklo z objektivních důvodů, které Dopravce nemohl rozumně předpokládat nebo účinně ovlivnit, zavazují se smluvní strany v dobré víře jednat o úpravě závazného termínu zahájení poskytování příslušné datové sady; při tom smluvní strany vezmou spravedlivě v úvahu všechny okolnosti daného případu, zejména povahu a závažnost důvodů, které Dopravci brání nebo ztěžují zahájení poskytování příslušné datové sady.

Moderační právo Objednatele

Objednatel je oprávněn na žádost Dopravce snížit smluvní pokutu, a to zejména v situacích, bude-li Dopravcem odůvodněno, že k pochybení Dopravce došlo v důsledku porušení povinností třetí strany, které Dopravce nemůže z objektivních důvodů vymáhat v rámci náhrady škody nebo smluvní pokutou. Snížení smluvní sankce je podmíněno schválením v orgánech Objednatele. Pro vyloučení pochybností rovněž platí, že Dopravce neodpovídá za porušení povinnosti poskytovat data dle této přílohy smlouvy v případě, že mu v tom dočasně nebo trvale zabránila mimořádná, nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli, o které Objednatele informoval v reakční době pro vyřešení incidentu u dat poskytovaných online, jinak ve lhůtě bez zbytečného odkladu od uplynutí lhůty k poskytnutí dat.

Zastropování celkové výše smluvních pokut

Celková výše smluvních pokut uložených Objednatel dle této Přílohy č. 7 za období jednoho kalendářního měsíce smí činit nejvýše 3 000 000 Kč. V případě, že by celková částka uložených smluvních pokut přesáhla tento limit, platí, že celková výše uložených smluvních pokut za předmětný kalendářní měsíc je rovna tomuto limitu.

Ochrana osobních dat

V případě, že by dle této Přílohy č. 7 byly předávány osobní údaje mezi stranami, jsou strany povinny tyto chránit v souladu s GDPR a dalšími závaznými právními předpisy a postupovat při zpracování osobních údajů podle čl. 18 odst. 14 věta druhá až odst. 17 této Smlouvy.

Tarifní podmínky (Tarif PID)

Tarif PID včetně archivovaných verzí je dostupný na

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

Smluvní a přepravní podmínky PID

Smluvní a přepravní podmínky PID včetně archivovaných verzí jsou dostupné na <https://pid.cz/prehled-vydanych-tarifu-spp-pid/>