

```

<Provider ProviderID="67" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="92" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="93" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
</Providers>
</SaleAttributes>
= <PriceTable Payment="Cash" TicketFormat="Paper+Card" PeriodicDOWValidity="7F">
<Data Price="12" TransferTime="1" Time="30" TimeType="M" />
</PriceTable>
= <PriceTable Payment="Cashless" TicketFormat="Paper+Card" PeriodicDOWValidity="7F">
<Data Price="9" TransferTime="1" Time="30" TimeType="M" />
</PriceTable>
</TariffZone>
- <!--
Kilometrický tarif definovaný pomocí BaseRate, CashRate a CashlessRate
--> [X]
= <TariffKilometric Name="Základní" ContractHasJourney="1">
= <SaleAttributes PaperCarrierSale="1" PaperCarrierAccept="0" PaperCarrierTransfer="0">
= <Providers>
<Provider ProviderID="9" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="25" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="63" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="65" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="66" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="67" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="92" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="93" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
</Providers>
</SaleAttributes>
- <!--
Kilometrický ceník platí pro všechny kilometrické vzdálenosti definované v
TariffRanges
--> [X]
- <!--
Při výpočtu kilometrického ceníku se daná kilometrická vzdálenost (Počet_km)
zaokrouhluje na celá čísla nahoru a pokud je < 0, tak se bere jako 1
--> [X]
- <!--
Cena pro každou kilometrickou vzdálenost se vypočítá jako: BaseRate + Počet_km *
(CashRate nebo CashlessRate dle platební metody)
--> [X]
<PriceKilometric BaseRate="9.0" CashRate="1.0" CashlessRate="0.9" />
</TariffKilometric>
</Tariff>
= <Tariff ID="201" CP="2" TP="1" Type="Single" RestrictLineType="FC">
- <!--
Kilometrický tarif definovaný pomocí TariffRangeID
--> [X]
= <TariffKilometric Name="Základní" ContractHasJourney="1">
= <SaleAttributes PaperCarrierSale="1" PaperCarrierAccept="0" PaperCarrierTransfer="0">
= <Providers>
<Provider ProviderID="9" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="25" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="63" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="65" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="66" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="67" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />

```

```

<Provider ProviderID="92" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="93" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
</Providers>
</SaleAttributes>
<PriceTable Payment="Cash" TicketFormat="Paper">
<Data TariffRangeID="1" Price="5" />
<Data TariffRangeID="2" Price="5" />
<Data TariffRangeID="3" Price="6" />
<Data TariffRangeID="4" Price="6" />
- <!--
...
--> <img alt="broken image icon" data-bbox="148 243 175 258"/>
<Data TariffRangeID="300" Price="154" />
</PriceTable>
<PriceTable Payment="Cashless" TicketFormat="Paper">
<Data TariffRangeID="1" Price="4.9" />
<Data TariffRangeID="2" Price="4.9" />
<Data TariffRangeID="3" Price="5.8" />
<Data TariffRangeID="4" Price="5.9" />
- <!--
...
--> <img alt="broken image icon" data-bbox="148 391 175 406"/>
<Data TariffRangeID="300" Price="139.5" />
</PriceTable>
</TariffKilometric>
</Tariff>
<Tariff ID="205" CP="2" TP="5" Type="Single" RestrictLineType="FC">
- <!--
Superzóna
--> <img alt="broken image icon" data-bbox="148 508 175 523"/>
<TariffSuperZone Name="Základní" SuperZoneID="353" ContractHasJourney="1">
<SaleAttributes PaperCarrierSale="1" PaperCarrierAccept="0" PaperCarrierTransfer="0">
<Providers>
<Provider ProviderID="9" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="25" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="63" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="65" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="66" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="67" PreSale="0" Sale="0" Accept="0" />
<Provider ProviderID="92" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
<Provider ProviderID="93" PreSale="0" Sale="1" Accept="1" />
</Providers>
</SaleAttributes>
<PriceTable Payment="Cash+Cashless" TicketFormat="Paper+Card"
PeriodicDOWValidity="7F">
<Data Price="37" ZoneCount="1" />
</PriceTable>
</TariffSuperZone>
</Tariff>
</Tariffs>
</InputData>

```


Seznam a popis chybových hlášení z CCMSK při importu transakcí

- 102001, "Nesouhlasí počet vybíjecích operací u zařízení"
102002, "Nesouhlasí počty dobíjecích operací u zařízení",
102003, "Nesouhlasí suma operací u zařízení.",
102004, "Nezadáno číslo zařízení",
102005, "Neplatný formát hlavičky pro atribut 'Vat'",
102006, "Neplatný formát pro atribut 'samno'",
102007, "Neplatný formát pro atribut 'depozitcount'",
102008, "Neplatný formát pro atribut 'paycount'",

101002, "Neplatný formát pro atribut 'cardsno'",
101003, "Neplatný formát pro atribut 'tx-id'",
101004, "Neplatný formát pro atribut 'when'",
101007, "Neplatný formát pro atribut 'amount' ",
101008, "Neplatný formát pro atribut 'balance_after'",
101009, "Neplatný formát pro atribut 'balance_before'",
101010, "Neplatný formát transakce pro atribut 'vat'",
101011, "Neplatný formát transakce pro atribut 'type'",
101012, "Neplatný formát transakce pro atribut 'amout-type'",
101013, "Neplatný formát transakce pro atribut 'transtype'",
101014, "Neplatný formát transakce pro atribut 'when'",
101015, "Neplatný formát pro atribut 'appl-id'",
100020, "Chyba: Povinná položka v případě práce s EP.",
100021, "Chyba: Povinná položka v případě transakce související s nástupem do vozidla.",
100022, "Chyba: Povinná položka v případě transakce související s výstupem z vozidla.",
100023, "Chyba: Povinná položka v případě transakce související s jízdou.",
100024, "Chyba: Povinná položka v případě transakce obsahující tarif.",
100033, "Chyba: Neznámá položka TransType.",
100034, "Reklamační transakce neobsahuje korektní data (Reklamace jízdy ve vozidle)",
100035, "Reklamační transakce neobsahuje korektní data (Reklamace jízdy u vydavatele karty).",
100036, "Reklamační transakce neobsahuje korektní data (Reklamace u jiného než vydavatele karty).",
100037, "Reklamační transakce neobsahuje korektní data (Povinná položka v případě transakce obsahující časový tarif).",
100038, "Vyrovnávací transakce nesmí obsahovat práci s EP.",
100039, "Nebyli nalezeny položky v transakci.",
100040, "Chyba: Povinná položka v případě práce s multitransakcemi.",
100041, "Chyba: nekorektně zadán sloupec se zónami (Zone).",
100042, "Chyba: nekorektně zadán sloupec se zónami (Zones).",

200001, "Zařízení není aktivní.",
200002, "Karta není aktivní.",
200003, "Karta je na blacklistu.",
200004, "Karta v systému neexistuje.",
200005, "Aplikace pro danou kartu neexistuje nebo není zavedena.",
200006, "TariffType nenalezen v číselníku.",
200007, "PersonType nenalezen v číselníku.",

200008, "V číselníku zón se nepodařilo vytvořit záznam pro DepartureTariffID.",
200009, "V číselníku zón se nepodařilo vytvořit záznam pro ArrivalTariffID.",
200010, "Některé zóny v číselníku neexistují (Zone).",
200011, "Některé zóny v číselníku neexistují (Zones).",

200100, "Obecná chyba při komunikaci s Databází.",
200101, "Zařazení neexistuje.",
200102, "Transakce s tímto číslem tx-id již existuje.",
200103, "Nepodařil se zápis záznamu o transakci do tabulky.",
200104, "0-tá aplikace na kartě není vytvořena, nelze nastat data.",

200105, "Nenalezena karta dle CardKODIS",
200106, "Storno transakce nebyla přijata z důvodu nenalezení transakce ke stornování.",
200107, "Chyba při změně transakce ke stornování na stornovanou.",

200108, "Storno transakce nebyla přijata z důvodu nenalezení transakce ke stornování (Multi).",
200109, "Chyba při změně transakce ke stornování na stornovanou (Multi).",
200110, "Transakce s tímto číslem tx-id a multi-index již existuje.",
200111, "Transakce obsahuje chybný formát či sestavení pro zóny.",
200112, "Transakci se nepodařilo uložit korektně z důvodu nečitelného Zones.",
200200, "Nepodařil se zápis záznamu o transakci do tabulky.",

Seznam zkratek

ZS – základní sazba

KODIS – koordinátor Dopravní ODIS.

EP – elektronická peněženka

CCMSK – clearingové centrum Moravskoslezského kraje

SAM – Secure Access Module (or Secure Application Module)

XML – rozšiřitelný značkovací jazyk (Extensible Mark-up Language) je obecný značkovací jazyk sdílení a výměny dat.

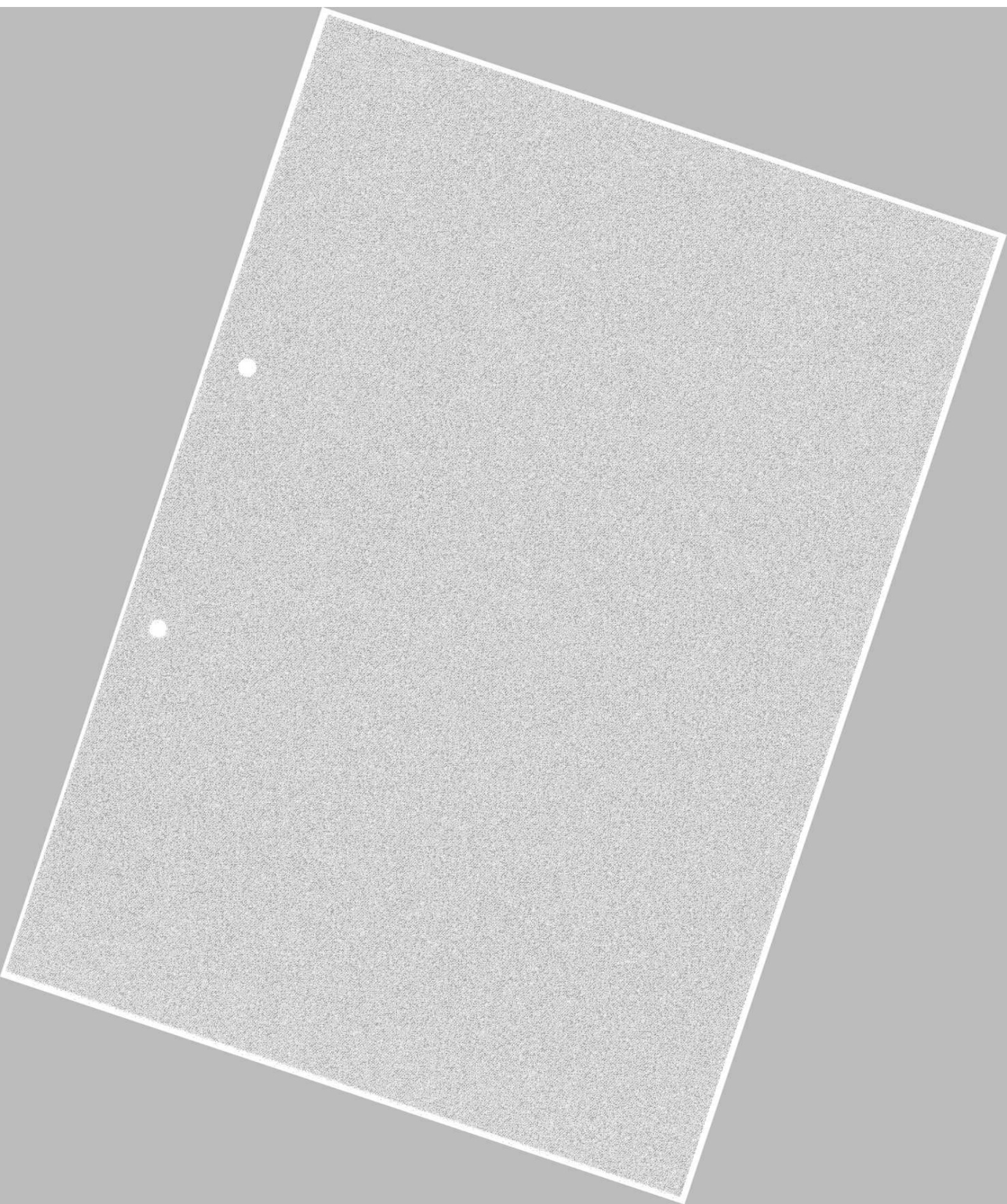
Terminál – je zařízení uskutečňující transakce.

Multilístek – jedná se o jízdenku, na kterou jede více cestujících (několik dospělých, pes, dítě atd.).

Multitransakce – transakce skládající se z více než jedné transakce. Dají se použít k zaslání informací z multilístku. Tyto transakce jsou speciální v tom, že mají stejné číslo transakce (tx-id), tedy lístku a obsahují multi-index a multi-sum.

Přestupní jízdenka – je jízdenka, která obsahuje více jízdenek na různé trasy.

Přestupní multilístek – je jízdenka, která obsahuje více jízdenek na různé trasy a zároveň na ni jede více cestujících (několik dospělých, dětí, psů atd.).



Technická specifikace vzájemné komunikace mezi vozidlem a dispečerským pracovištěm ODIS

1. Uspořádání systému

V systému jsou dvě roviny komunikace: palubní jednotky/modemy ve vozidlech komunikují se servery provozovatelů palubních jednotek (APEX, Telmax, EM Test - dále jen provozovatelé) a servery provozovatelů komunikují s jediným serverem centrálního dispečinku MPV (CHAPS - dále jen dispečink).

Tento dokument popisuje pouze závazné rozhraní komunikace mezi servery provozovatelů a serverem dispečinku. Binární komunikace mezi jednotlivými vozidly a servery provozovatelů je ponechána na vzájemné dohodě jednotlivých subjektů.

Komunikace mezi servery provozovatelů a serverem dispečinku je realizována TCP protokolem přenášejícím ucelené bloky zpráv v otevřeném XML formátu. Komunikace se odehrává po veřejném internetu, jako zabezpečení jsou nastaveny statické IP adresy serverů.

2. Formát zpráv

Zprávy budou zasílány ve formátu XML, kódování diakritiky UTF-8. Každý zaslaný balík musí být vložen do tagu **M**. Balík může obsahovat více zpráv stejného typu (typem se myslí lokalizační zprávy nebo zprávy od řidičů, atd.). Balíky budou zasílány po uplynutí nejvýše 30 sekund (pokud bude co zaslat).

Ze serverů provozovatelů **na server dispečinku** budou zasílány balíky zpráv obsahující zprávy typu:

<code>v</code>	<i>zprávy o poloze vozů</i>
<code>alert</code>	<i>zprávy od řidičů z vozů</i>
<code>response</code>	<i>stavové informace o doručení zpráv řidičům do vozů</i>

Ze serveru dispečinku na servery provozovatelů budou zasílány zprávy typu:

<code>broadcast</code>	<i>zprávy řidičům do vozů</i>
<code>stops</code>	<i>update tabulky zastávek ve vozech</i>

2.1 V - lokalizační zprávy z vozů

- tag V
 - **imei** – imei číslo modemu
 - **pkt** – číslo paketu
 - **lat a lng** – souřadnice ve formátu WGS 84 formátovány na 5 desetinných míst s desetinnou tečkou (př. lat="50.06577" lng="14.26674")
 - **tm** – datum a čas palubního počítače v UTC ve formátu yyyy-mm-ddThh:mm:ss
 - **events** – příznaky ve zprávách. Element nese řetězec složený ze znaků:
 - R – rozjezd (překročení minimální rychlosti cca 10 km/h).
 - T – uplynutí časového intervalu od posledního hlášení (2 min)
 - L – ujetí nastavené vzdálenosti od posledního hlášení
 - P – událost palubního počítače (otevření dveří, zavření dveří ..)
 - X – překročení nastavené rychlosti
 - A – odchýlení od kurzu o x°
 - G – změna platnosti GPS (ztráta signálu, získání signálu).
 - D – vjezd do území sloupku
 - Z – výjezd z území sloupku
 - **type, line a conn** – řidičem zadaný typ linky, číslo linky a číslo spoje (dle CIS)
 - **rych** – aktuální rychlost v km/h (celé nezáporné číslo 0-200),
 - **směr** - směr (azimut) ve stupních (celé nezáporné číslo 0-360),
 - **evc** - evidenční číslo vozu zadané řidičem,
 - **turnus** - řidičem zadané číslo služby,
 - **ridic** - řidičem zadané jeho číslo,
 - **akt** – evidenční číslo aktuální zastávky dle číselníku ASWJŘ (dle strojku),
 - **konc** – evidenční číslo cílové zastávky dle číselníku ASWJŘ (dle strojku),
 - **delta** - předpočítané zpoždění palubního počítače v minutách (celé číslo),
 - **ppevent** - události palubního počítače (otevření dveří, ..) (celé číslo),
 - **ppstatus** - status palubního počítače (celé číslo),
 - **pperror** - chyba palubního počítače (celé číslo).
 - číslo elektronického prodejního zařízení
 - registrační značku vozidla

V každé zprávě musí být obsaženy atributy **imei**, **pkt**, **lat**, **lng** a **tm**. Ostatní atributy, pokud neobsahují žádný údaj, je vhodné vynechat.

Př.

```
<M><V imei="000600734" pkt="4356" lat="49.93179" lng="17.27975" tm="2012-10-22T00:59:40" events="R" />
```

```
<V imei="000600735" pkt="57" lat="50.1551" lng="14.57533" tm="2012-10-22T00:59:42" events="TP" type="B" line="680410" conn="12" rych="15" smer="283" evc="1707" turnus="23" ridic="15" akt="12345" konc="54321" delta="2" ppevent="17" ppstatus="1" ppperror="0" /></M>
```

2.2 Alert – zprávy od řidičů z vozů

- tag **alert**,
 - **imei** – imei číslo modemu
 - **pkt** – číslo paketu
 - **lat a lng** – souřadnice ve formátu WGS 84 formátovány na 5 desetinných míst s desetinnou tečkou
 - **tm** - datum a čas palubního počítače v UTC ve formátu yyyy-mm-ddThh:mm:ss
 - **data** – text zprávy

Př:

```
<M><alert imei="000600734" pkt="4356" lat="49.93179" lng="17.27975" tm="2012-10-22T00:59:40" data="Mám poruchu" /></M>
```

2.3 Response - stavová informace o doručení zpráv řidičům do vozů

- tag **response**,
 - **msgid** – identifikační kód zprávy
 - **tm** - datum a čas v UTC ve formátu yyyy-mm-ddThh:mm:ss
 - tag **rp** se subelementy **imei** – imei vozu, z něž byla odpověď poslána
 - **err** – nepovinný atribut, obsahuje chybové stavy doručení zprávy. Pokud zpráva byla v pořádku odeslána do vozu a potvrzena řidičem, hodnota err se ve zprávě nezasílá. V parametru err může být jakýkoli text např. „Neodesláno“, „Odesláno, ale nepotvrzeno“, atd.

Př:

```
<M><response msgid="900646763639" tm="2012-11-08T09:57:56"><rp><imei>7121</imei><imei err="chyba">7122</imei></rp></response></M>
```

2.4 Broadcast - zprávy řidičům do vozů

Tento typ zprávy znamená, že server dispečinku požaduje rozeslat do určených vozů textové zprávy. Každý takovýto požadavek je unikátně číslován **msgid** tak, aby server provozovatele mohl následně k tomuto **msgid** připojovat stavovou informaci o doručení (**response**).

- tag **broadcast**,
 - **msgid** – identifikační kód zprávy
 - **tm** - datum a čas v UTC ve formátu yyyy-mm-ddThh:mm:ss
 - tag **rp** se subelementy **imei** – imei vozů, do nichž má být zpráva poslána
 - tag **data** – s textem zprávy

Př:

```
<M><broadcast msgid="900646763639" tm="2012-11-08T09:57:56"> <rp><imei>7121</imei>
<imei>7122</imei></rp><data>303/38 Šestajovice,,Za Stodolami: čeká304/17 do11:11.Jedete včas.
</data></broadcast></M>
```

2.5 Stops - požadavek na update tabulky souřadnic zastávek

Čas od času se mění množina zastávek - upravují se souřadnice, zastávky se ruší, vznikají nové. Jednotky ve vozech mají tabulku se souřadnicemi zastávek uloženu, aby mohly detekovat vjez/výjezd do/z jejího území.

Server dispečinku jednou za den rozešle vozům update tabulky souřadnic sloupků. Zpráva **stops** je požadavkem na server provozovatele, aby roz distribuoval aktuální tabulku souřadnic do vozů.

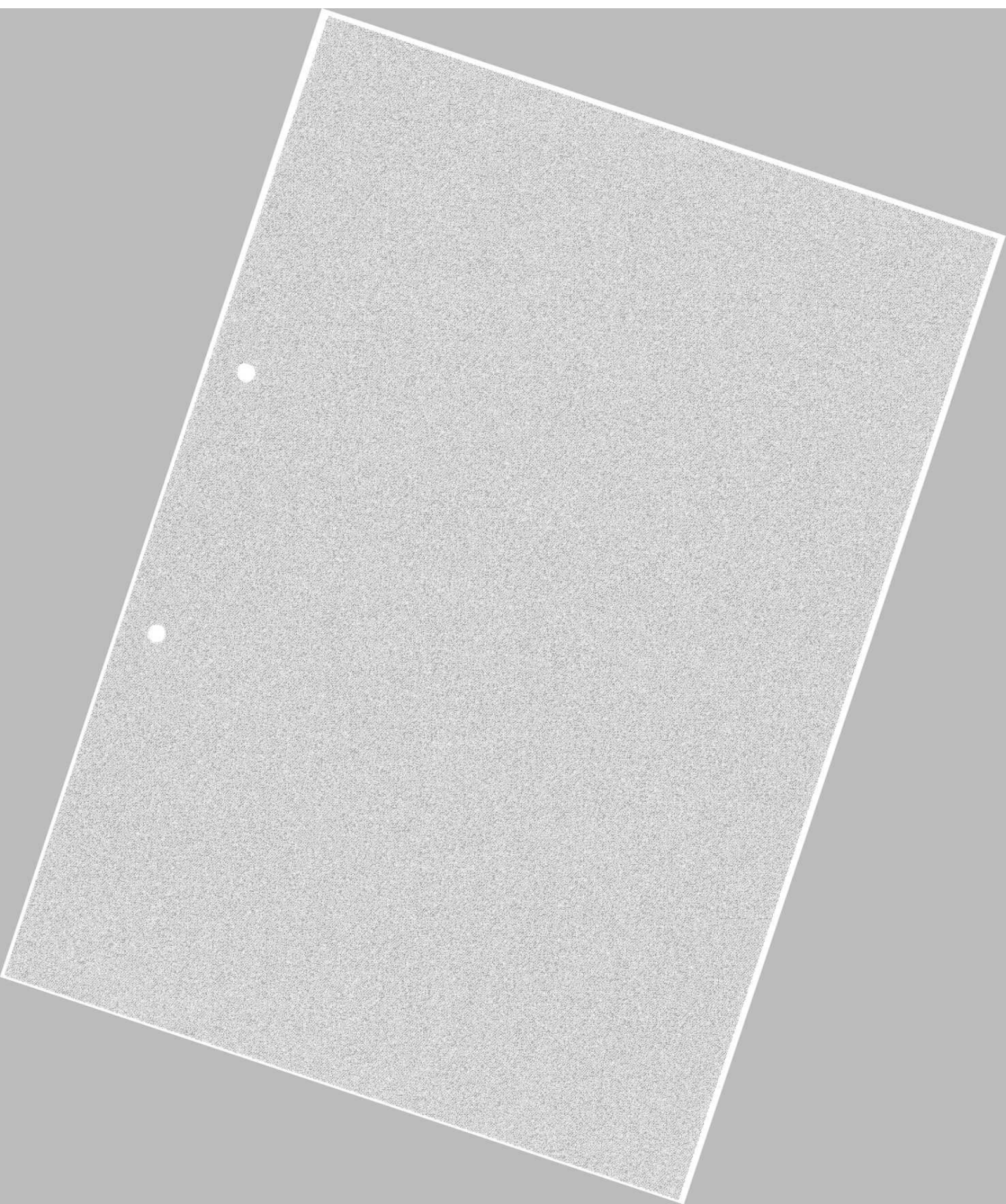
Server provozovatele spravuje vozy několika dopravců a každý dopravce pojíždí jinou množinu zastávek. Do všech vozů jednoho dopravce se načte shodná tabulka - množina zastávek nacházejících se na všech linkách jím pojížděných. Proto rozděluje server dispečinku jednotlivé tabulky zastávek do skupin **VehicleGroup**.

- tag **stops**,
 - **tm** - datum a čas v UTC
 - tag **VehicleGroup** se subelementy
 - element **dopr** se subelementy **id** – číslo dopravce dle CIS a **alias** – název dopravce
 - subelementy **imei** – imei vozů
 - tag **Table** se subelementy **Stop lat** a **lng**

Př.

```
<M xmlns:xsd="http://www.w3.org/2001/XMLSchema"
xmlns:xsi="http://www.w3.org/2001/XMLSchema-instance"><stops tm="2013-05-
01T23:30:00.0383718Z"><VehicleGroup><dopr id="238" alias="OAD Kolín" />

<imei>643700</imei><imei>644419</imei><imei>644302</imei><imei>644153</imei><imei>64444
3</imei><Table><Stop lat="49.46271" lng="14.76962" /><Stop lat="49.53116" lng="14.80827"
/><Stop lat="49.56512" lng="14.82307" /><Stop lat="49.59700" lng="14.84005" /><Stop
lat="49.63422" lng="14.84472" /><Stop lat="50.06340" lng="15.12159" />
</Table></VehicleGroup></stops></M>
```



Smlouva
o spolupráci při zajišťování provozu a rozvoje
Integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS
(dále jen „Smlouva“)

Níže uvedeného dne, měsíce a roku byla uzavřena mezi smluvními stranami podle § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění Smlouva tohoto znění:

I.
Smluvní strany

Koordinátor:	Koordinátor ODIS s. r. o.
Se sídlem:	Na Hradbách 1440/16, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
Zápis v OR:	u Krajského soudu Ostrava, 14. února 1996, sp. zn. C 8979
Zastoupen:	
IČ:	64613895
DIČ:	CZ64613895
Bankovní spojení:	Česká spořitelna a.s., pobočka Ostrava,
Číslo účtu:	1651582379/0800
Kontaktní osoby:	

(dále jen „**Koordinátor**“)

a

Dopravce:	ČSAD Vsetín a.s.
Se sídlem:	Vsetín, Ohrada 791, PSČ 755 01
Zápis v OR:	u Krajského soudu Ostrava, sp. zn. B 372
Zastoupen:	
IČ:	45192120
DIČ:	CZ45192120
Bankovní spojení:	Komerční banka, pobočka Vsetín
Číslo účtu:	1202-851/0100
Kontaktní osoby:	

(dále jen „**Dopravce**“)

II.
Základní ustanovení

1. Smluvní strany prohlašují, že údaje uvedené v čl. I. Smlouvy a taktéž oprávnění k podnikání jsou v souladu s právní skutečností v době uzavření Smlouvy.

Smluvní strany se zavazují, že změny dotčených údajů oznámí bez prodlení druhé smluvní straně.

2. Dopravce tímto potvrzuje, že je vybraným uchazečem v zadávacím řízení veřejné zakázky „Zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Jablunkovsko-Třinecko“ a zavazuje se uzavřít Smlouvu o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Jablunkovsko a Třinecko s Moravskoslezským krajem jako objednatelům služby (dále jen „**Hlavní smlouva**“) postupem a ve lhůtě stanovené zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů.
3. Moravskoslezský kraj ve veřejném zájmu rozvíjí Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje ODIS (dále „**ODIS**“), o jehož zavedení rozhodlo zastupitelstvo kraje svým usnesením č. 11/195/3/II ze dne 20. 6. 2002.
4. ODIS je systém veřejné osobní hromadné dopravy spojující jednotlivé druhy dopravy za účelem sjednocení organizačně ekonomických, tarifních a dopravních soustav dopravců s cílem zajišťovat účelnou, efektivní a kvalitní dopravní obsluhu území.
5. Garantem provozu, správy, rozvoje a kontroly ODIS je Koordinátor.
6. Smluvní strany mají společný zájem na kvalitní a efektivní veřejné osobní dopravě a jsou si vědomy, že společensky nejvýhodnější forma provozování veřejné osobní dopravy je integrovaný dopravní systém, umožňující koordinovat veřejnou dopravu v rámci celého kraje podle jednoduchých a srozumitelných pravidel pro cestující při zajištění odpovídající kvality a kvantity veřejné dopravy a efektivního využití finančních prostředků potřebných pro její fungování.
7. Smluvní strany společně prohlašují, že po dobu účinnosti této Smlouvy budou udržovat a rozvíjet veřejnou osobní dopravu provozovanou v rámci ODIS a vzájemně spolupracovat na zajištění efektivního fungování ODIS.
8. Tato Smlouva je smluvními stranami chápána jako smluvní rámec dalších dílčích smluv, které jsou nebo budou zaměřeny k řešení konkrétních závazků vyplývajících z podílu smluvních stran na provozování ODIS, přičemž práva a povinnosti smluvních stran této Smlouvy budou jednotlivými smluvními stranami uplatňována a dodržována. Sankce spojené s porušením smluvních závazků si budou smluvní strany sjednávat ke každému konkrétnímu závazku písemnou formou.

III.

Předmět Smlouvy

Předmětem této Smlouvy je zajištění finančních a organizačně provozních podmínek spojených s provozem, správou, rozvojem a kontrolou ODIS Koordinátorem podle zásad obsažených v Tarifu ODIS a ve Smluvních přepravních podmínkách ODIS a provozování veřejné osobní dopravy v ODIS Dopravcem dle podmínek dohodnutých touto Smlouvou.

IV. Závazky Koordinátora

Koordinátor se zavazuje po celou dobu účinnosti této Smlouvy:

1. Stanovovat způsob přerozdělení vybraného jízdného (dále jen „tržby“) mezi dopravce zapojené do ODIS. Na základě podílu služeb dopravní obslužnosti skutečně poskytnutých v příslušném období jednotlivými dopravci provádět každoměsíčně výpočet rozúčtování tržeb a finančního vyrovnání karetního systému v souladu s čl. IV odst. 2. a 3. této Smlouvy a stanovit formou písemné instrukce povinnost Dopravci odeslat příslušnou část tržeb ostatním dopravcům včetně stanovení způsobu účetního postupu pro přeúčtování služeb s uvedením bankovních spojení (bankovních účtů) jednotlivých dopravců zapojených do ODIS (dále jen „Instrukce“).
2. Provést rozúčtování tržeb mezi jednotlivé dopravce v ODIS za hodnocené období (příslušný měsíc) v měsíci následujícím po hodnoceném měsíci nejpozději do pátého pracovního dne (včetně) od obdržení údajů o prodeji jízdného od všech dopravců v ODIS.
3. Provádět každoměsíčně finanční vyrovnání za transakční údaje ze zařízení odbavovacích a předprodejních systémů dopravců, za účelem zúčtování plateb v systému jednotné bezkontaktní čipové karty u všech participujících dopravců či vydavatelů karet podle těchto základních podmínek:

Základem finančního vyrovnání transakčních údajů je princip, kdy elektronické peníze přijaté na bezkontaktní čipovou kartu u kteréhokoliv dopravce se přiřazuje vždy vydavateli karty. Vydavateli karty budou převedeny v měsíci následujícím po měsíci, ve kterém byly uhrazeny na bankovní účet dopravce nebo zaplacený přes odbavovací a prodejní zařízení. Do té doby mají charakter peněžního závazku. Úroky z peněžních prostředků z přijatých vkladů na elektronickou peněženku jsou příjmem toho dopravce, u kterého byl vklad proveden. Rozdělování částek hrazených elektronickou peněženkou, to je definování tržeb hrazených elektronickou peněženkou mezi jednotlivé dopravce, provede Koordinátor podle zaslaných transakčních dat a přidělí tržby konkrétnímu dopravci, u kterého byla jízdenka uplatněna. Při rozdělování primárně platí, že tržba za jízdné hrazené elektronickou peněženkou náleží dopravci, u kterého cestující elektronickou peněženku k úhradě jízdného použil. K rozdělení mezi více dopravců dochází v případech, kdy cestující využije režim zvýhodněného přestupu dle Tarifu ODIS, kde se pak rovnoměrně rozdělí částka za základní sazbu dle Tarifu ODIS. Tyto základní podmínky jsou dále blíže konkretizovány v Instrukci.

Finanční vyrovnání karetního systému mezi jednotlivými dopravci v ODIS za hodnocené období (příslušný měsíc) provádí Koordinátor v měsíci následujícím po hodnoceném měsíci nejpozději do pátého pracovního dne (včetně) od obdržení údajů o platbách v systému jednotné bezkontaktní čipové karty od všech dopravců v ODIS.

4. Provádět každoměsíčně ověření předloženého výkazu výkonů Dopravcem a potvrzovat Dopravci celkové výkony, které Dopravce předkládá Moravskoslezskému kraji dle Hlavní smlouvy. Potvrzení pro Dopravce za hodnocené období (příslušný měsíc) provádí Koordinátor v měsíci následujícím po hodnoceném měsíci nejpozději do třináctého pracovního dne (včetně). V případě, že Doprav-

ce dodá výkaz výkonů Koordinátorovi po termínu stanoveném touto Smlouvou, prodlužuje se termín pro ověření a následné potvrzení výkazu výkonů pro Dopravce o stejnou dobu, o kterou došlo ke zpoždění ze strany Dopravce.

5. Obsluhovat Centrální správu karetního systému prostřednictvím funkčních prvků (Odbavovací systém ODIS, clearing finančních toků, správa SAM modulů, e-shop, ODISka), které se navzájem doplňují a tvoří jednotný karetní systém pro prodej a uznávání jízdného ODIS.
6. Navrhovat a stanovovat Tarif ODIS a Smluvní přepravní podmínky ODIS. Koordinátor tyto dokumenty spravuje, ale Dopravce je pro cestující vyhlašuje.
7. Uplatňovat a kontrolovat standardy dopravní obslužnosti dle dokumentu Technické a provozní standardy ODIS.
8. Zajišťovat provoz Dopravního infocentra dle dokumentu Technické a provozní standardy ODIS.
9. Zajišťovat provoz e-shopu sloužícího pro objednávku bezkontaktních čipových karet, dále pro prodej jízdného ODIS na bezkontaktní čipové karty a pro nahrání kreditu na elektronickou peněženku bezkontaktních čipových karet.
10. Provozovat Centrální dispečink ODIS, kam má Dopravce povinnost zasílat data o poloze vozidla z důvodu hlídání návazností, řešení mimořádností a kontroly údajů.
11. Evidovat oběhy vozidel Dopravce.
12. Spolu s Dopravcem zpracovávat pro objížďku silniční komunikace příslušná opatření.
13. Zpracovávat návrhy dělby přepravní práce mezi dopravci. Ve spolupráci s krajem, městy a obcemi sledovat a vyhodnocovat frekvenci cestujících v systému ODIS a navrhovat opatření k zvýšení efektivity ODIS. Optimalizovat vedení a návaznosti linek v ODIS.
14. Zpracovávat statistiky a výkazy v ODIS.
15. Přípravovat a vydávat propagační materiály. Přípravovat, vydávat a dodávat jízdní řády ODIS a další propagační materiály dle potřeb Moravskoslezského kraje.
16. Provádět kontrolu dodržování přepravně-tarifních podmínek na linkách Dopravce ze strany pracovníků Dopravce, odbavovacího zařízení Dopravce a cestujících.
17. Na základě zmocnění Moravskoslezského kraje vykonávat veškerá či některá práva či povinnosti vyplývající z Hlavní smlouvy.

V. Závazky Dopravce

Dopravce se zavazuje po celou dobu účinnosti této Smlouvy:

1. Zajišťovat službu v ODIS v souladu s aktuálními Smluvními přepravními podmínkami ODIS, aktuálním Tarifem ODIS a s aktuálními Technickými a provozními standardy ODIS.

2. Poskytovat Koordinátorovi údaje potřebné pro jeho činnost, tzn. údaje o poloze vozidel, jízdní řády, oběhy vozidel, údaje z odbavovacích a prodejních zařízení, údaje vyplývající z dokumentu Technické a provozní standardy ODIS, výkaz výkonů Dopravce. Zasílat Koordinátorovi údaje z odbavovacích a prodejních zařízení v termínech dle dokumentu Datová věta pro MSK, přičemž nejzazší lhůta je stanovena nejpozději do sedmého pracovního dne (včetně) v měsíci následujícím po hodnoceném měsíci. Ke stejnému termínu je Dopravce povinen předložit výkaz výkonů Koordinátorovi.
3. V návaznosti na výpočet rozúčtování tržeb a finančního vyrovnání karetního systému zaslaném Koordinátorem Dopravci je Dopravce povinen, v případě že mu za hodnocený měsíc vznikne závazek vůči ostatním dopravcům, zaslat danou částku na účty uvedené v písemné Instrukci. Nejzazší lhůta splatnosti je 8 kalendářních dnů ode dne doručení výpočtu Dopravci. Povinnost uhradit příslušnou částku dle zaslaného rozúčtování ve lhůtě splatnosti je splněna, pokud bude příslušná částka připsaná na bankovní účet dopravce uvedeného v písemné Instrukci nejpozději v poslední den splatnosti.
4. Neprodleně informovat Koordinátora o změnách týkajících se dopravy, zejména v případě:
 - mimořádných a plánovaných výluk
 - mimořádných změn jízdních řádů
 - změny ve vozovém parku, které jsou možné jen za podmínek uvedených v Hlavní smlouvě
5. Uznávat vzájemně jízdní doklady ODIS vydané jinými dopravci, či vydavateli karet.
6. Umožnit Koordinátorovi přístup do odbavovacích a prodejních zařízení z důvodu upgrade systému pro platbu jízdného a poskytnout nezbytnou součinnost při úpravě systému. Případné SW a HW úpravy hradí Koordinátor.
7. V kooperaci s Koordinátorem se podílet na sledování frekvence cestujících v systému ODIS.
8. Spolupracovat s Koordinátorem na propagaci systému ODIS, poskytnout součinnost zejména v oblasti informování cestujících a při přípravě grafických materiálů.
9. Dopravce je povinen nejpozději do 45 kalendářních dnů před zahájením provozu vozidel dle Hlavní smlouvy sjednat s Koordinátorem termín schválení vozidel dle Technických a provozních standardů ODIS a termín testování požadavků pro odbavení cestujících a termín testování komunikace mezi vozidlem a pracovištěm Centrálního dispečinku ODIS.
10. Umožnit Koordinátorovi kontrolu dodržování přepravně-tarifních podmínek a kontrolu práce zaměstnanců Dopravce při prodeji jízdného.
11. Hradit Koordinátorovi Cenu za služby dle čl. VII. Smlouvy
12. Postupovat podle Instrukce Koordinátora specifikované v článku IV. odst. (1) Smlouvy.

VI. Doba trvání Smlouvy

1. Tato Smlouva nabývá platnosti na základě podpisu obou smluvních stran a účinnosti dnem uzavření Hlavní smlouvy.
2. Smlouva se uzavírá na dobu určitou, a to na dobu trvání Hlavní smlouvy.

VII. Cena služby

1. Cena představuje paušální kompenzaci nákladů vznikajících Koordinátorovi při zajišťování činností dle této Smlouvy. Cena za provedené činnosti dle čl. IV Smlouvy, je stanovena dohodou smluvních stran a činí 1,10 Kč bez DPH, za každý vyúčtovaný vozokilometr v rámci Hlavní smlouvy (dále jen „Cena“).
2. Cena je dohodnuta jako cena nejvýše přípustná a platí po celou dobu trvání Smlouvy.
3. Součástí sjednané Ceny je úhrada veškeré práce a dodávky, poplatky, účast na pracovních jednáních a jiné náklady nezbytné pro řádné a úplné plnění činností sjednaných touto Smlouvou.
4. Koordinátor odpovídá za to, že sazba daně z přidané hodnoty je stanovena v souladu s platnými právními předpisy.

VIII. Platební podmínky

1. Fakturace bude realizována čtvrtletně, vždy za příslušné kalendářní čtvrtletí. Faktura bude vystavena vždy nejpozději do 14. dne měsíce následujícího po ukončení příslušného kalendářního čtvrtletí s uskutečnitelným zdanitelným plněním k poslednímu pracovnímu dni příslušného kalendářního čtvrtletí, za který je fakturováno. Splatnost faktury je 14 dnů od doručení faktury Dopravci.
2. Koordinátor vystaví a Dopravci doručí faktury (daňové doklady) na částky stanovené způsobem uvedeným v čl. VII., odst. 1 této Smlouvy.
3. Kromě náležitostí stanovených platnými právními předpisy pro daňový doklad je Koordinátor povinen ve faktuře uvést i tyto údaje:
 - a) označení banky a čísla účtu, na který musí být zapláceno podle záhlaví smlouvy
 - b) lhůtu splatnosti faktury,
 - c) označení osoby, která fakturu vyhotovila, včetně jejího podpisu a kontaktního telefonu.
4. Nebude-li faktura obsahovat některou náležitost nebo bude chybně vyúčtována cena nebo DPH, je Dopravce oprávněn fakturu před uplynutím lhůty splatnosti vrátit druhé smluvní straně k provedení opravy s vyznačením důvodu vrácení. Splatnost fakturované částky stanovena podle článku VIII. odst. 1 této Smlouvy se v tomto případě prodlužuje o dobu, po kterou byla faktura vrácena k opravě /doplnění/.

IX. Obchodní tajemství

1. Pokud není níže stanoveno jinak, při ochraně obchodního tajemství týkajícího se této Smlouvy, se řídí smluvní strany § 504 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník (dále jen „**občanský zákoník**“). Koordinátor je povinen zajistit, aby skutečnosti označené Dopravcem jako „obchodní tajemství“ a zároveň splňující zákonnou definici obchodního tajemství dle § 504 občanského zákoníku byly odpovídajícím způsobem utajeny a aby s těmito skutečnostmi byli seznámeni pouze zaměstnanci Koordinátora určení k tomu statutárními zástupci Koordinátora, kteří jsou povinni zachovat mlčenlivost.
2. Ustanovení odst. 1 tohoto článku se neuplatní v případě postupu podle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, v platném znění.
3. Smluvní strany se dohodly, že povinnost mlčenlivosti Koordinátora o skutečnostech označených Dopravcem jako obchodní tajemství Dopravce a zároveň splňující zákonnou definici obchodního tajemství dle § 504 občanského zákoníku se nevztahuje na Moravskoslezský kraj, který je a/nebo bude smluvní stranou Hlavní smlouvy jako objednatel.

X. Smluvní postihy

1. Koordinátor má právo účtovat Dopravci smluvní pokutu ve výši 10.000,- Kč za každý den prodlení v případě:
 - a. nedodržení lhůty k předání údajů o prodejkách jízdného z tržeb ODIS dle článku V., odst. 2. této Smlouvy ze strany Dopravce; nebo
 - b. nedodržení lhůty k předání výkazu výkonů Dopravce dle článku V. odst. 2 této Smlouvy; nebo
 - c. prodlení Dopravce s úhradou částky dopravci(ům) zapojenému v ODIS na základě písemné Instrukce dle článku IV. odst.1 této Smlouvy.
2. Smluvní strany se dohodly, že před uplatněním smluvních postihů dle tohoto článku Smlouvy s možností uplatnění pokuty, uskuteční nejpozději do 7 kalendářních dnů od zjištění porušení Smlouvy společné dohodovací jednání za účelem objasnění zjištěného porušení této Smlouvy. V případě, že se toto jednání neuskuteční bez objektivně ospravedlnitelného důvodu nebo na tomto jednání nedojde k dohodě smluvních stran, mohou být poté vůči druhé smluvní straně uplatněny smluvní postihy dle tohoto článku Smlouvy.
3. Sjednáním ani zaplacením smluvní pokuty dle této Smlouvy není dotčen případný nárok na náhradu škody vzniklý v důsledku porušení povinnosti(i) dle této Smlouvy.

XI.

Okolnosti vylučující odpovědnost - vyšší moc

1. Smluvní strany budou zproštěny své odpovědnosti za nesplnění svých závazků z této Smlouvy částečně nebo úplně, jestliže takové nesplnění bylo způsobeno okolnostmi vyšší moci.
2. Za okolnosti vyšší moci se pokládají takové nevyhnutelné události, které žádná ze stran této Smlouvy nemohla předvídat v době uzavření Smlouvy, a které smluvní straně brání plnit smluvní závazky. Za okolnost vyšší moci se vždy považují války, invaze, povstání, zásah státu nebo vlády, živelné události, generální stávky a dopravní nehody.
3. Smluvní strana, která uplatňuje osvobození od smluvních závazků z důvodu vyšší moci, musí neprodleně, nejpozději do 3 pracovních dnů, prokazatelným způsobem uvědomit druhou smluvní stranu o zásahu okolnosti vyšší moci. Stejným způsobem táž smluvní strana oznámí druhé smluvní straně konec okolností vyšší moci.
4. Smluvní strana uplatňující osvobození od smluvních závazků z důvodu vyšší moci musí druhé smluvní straně předložit uspokojivé důkazy o okolnostech, na které se odvolává, případně umožnit druhé smluvní straně prověření okolností vyšší moci.

XII.

Kontrola plnění Hlavní smlouvy

Dopravce je povinen umožnit pověřeným pracovníkům Koordinátora provádění kontrolní činnosti dle Hlavní smlouvy a v rozsahu stanoveném ve zmocnění Moravskoslezského kraje umožnit vykonávání veškerých či některých práv či povinností vyplývajících z Hlavní smlouvy. Při výkonu kontrolní činnosti se pověřený pracovník Koordinátora přepravuje bezplatně a prokazuje se průkazem Koordinátora. Koordinátor je oprávněn v Instrukci blíže konkretizovat a upřesnit podmínky pro průběh kontroly Dopravce, které musí být v souladu s Hlavní smlouvou a zmocněním Moravskoslezského kraje, a které je Dopravce povinen dodržovat.

XIII.

Společná ujednání

1. Tato Smlouva se řídí právním řádem České republiky.
2. Změny a doplňky této Smlouvy lze provést pouze písemnými dodatky k této Smlouvě potvrzenými oběma smluvními stranami. Dodatky budou vztupně číslovány a stanou se součástí této Smlouvy.
3. Smlouva je vyhotovena ve dvou vyhotoveních s platností originálu, z nichž každá ze smluvních stran obdrží po jednom vyhotovení.
4. Obě smluvní strany se zavazují písemně informovat druhou smluvní stranu o všech skutečnostech, které mohou mít vliv na plnění této Smlouvy (např. prohlášení konkurzu), a to do 15 kalendářních dnů od doby, kdy se s touto skutečností seznámily nebo tuto skutečnost mohly zjistit.

5. Smlouva je závazná v plném rozsahu i pro právní nástupce obou smluvních stran.
6. Neplatnost nebo neúčinnost některého ustanovení této Smlouvy nezakládá neplatnost nebo neúčinnost celé Smlouvy.
7. Účastníci Smlouvy se zavazují, že vynaloží veškeré úsilí k urovnání sporů vzniklých z této Smlouvy nebo v souvislosti s ní smírnou cestou. Smluvní strany dále sjednávají, že pokud nevyřeší jakýkoli spor či nárok vzniklý z této Smlouvy nebo v souvislosti s ní smírnou cestou, předloží takový spor či nárok ke konečnému rozhodnutí věcně příslušnému soudu České republiky dle sídla Koordinátora.
8. Smluvní strany této Smlouvy prohlašují, že si text Smlouvy přečetly, jejímu obsahu porozuměly a se Smlouvou souhlasí. Na důkaz toho připojují podpisy svých oprávněných zástupců.

V Ostravě dne 24. 07. 2015



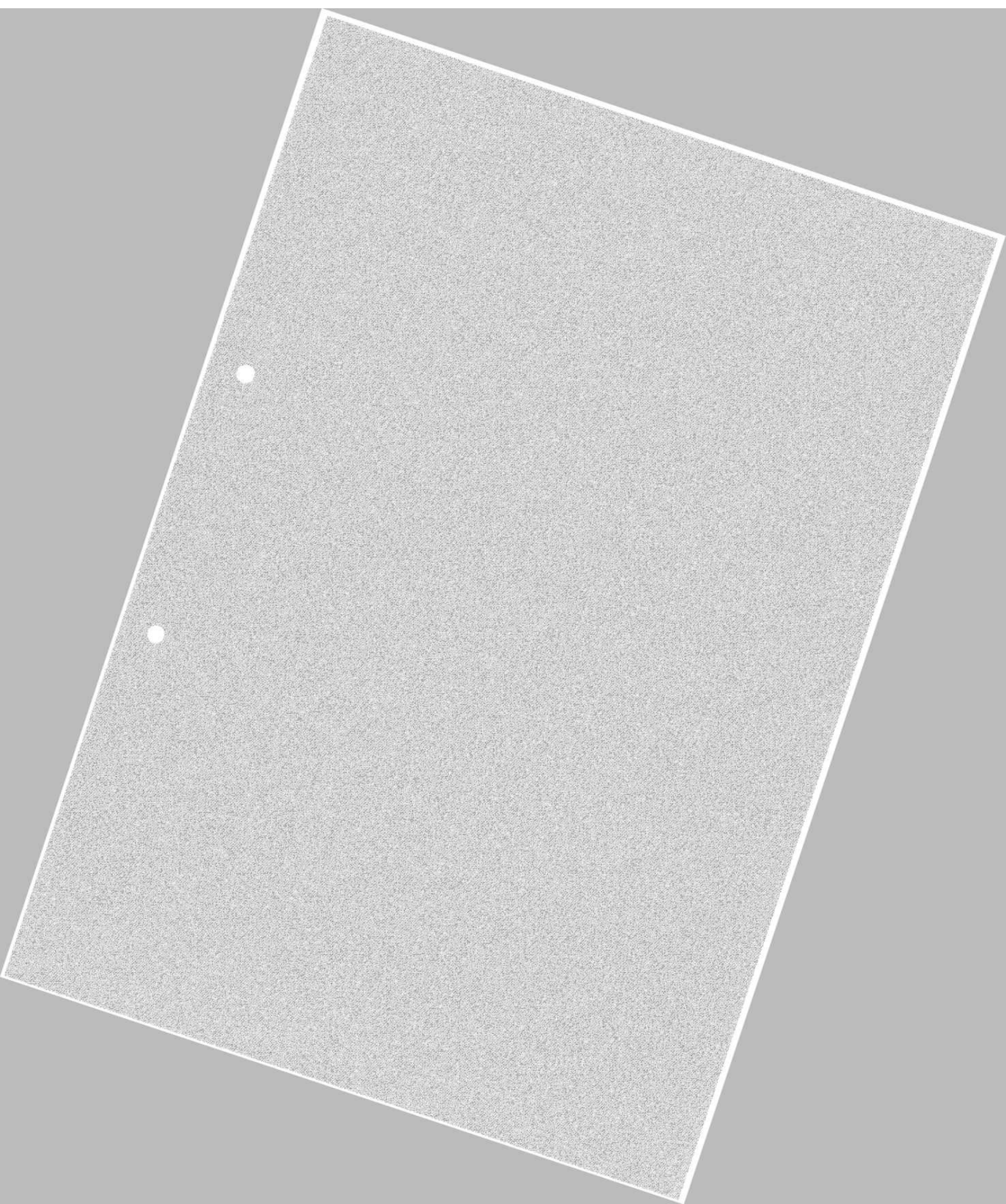
Koordinátor ODIS s.r.o.



Ve Vsetíně dne 24. 07. 2015



CSAD Vsetín a.s.



Sazebník smluvních sankcí za porušení Technických a provozních standardů ODIS (TPS ODIS)

1. Standard vybavení zastávek a označníků

	Nedostatek	Článek standardu	Výše sankce
1.1	Správce označnicku - za každý chybějící označnick zastávky odpovídající TPS ODIS,označnick/den, nevztahuje se na škody způsobené vandalismem	I. část 2., 3.	1.000 Kč
1.2	Správce označnicku – za nesplnění standardu vzhledu, vybavení, údržby zastávek a označnicků zastávekTPS ODIS, nevztahuje se na škody způsobené vandalismem (označnick/den)	I. část 3., 4., 5.	100 Kč
1.3	Správce označnicku – za nedodržení termínů pro nápravu závad ve vybavení a označení zastávek stanoveného KODIS (za každý případ)	I. část 6.	5.000 Kč
Dopravce není odpovědný za nedostatky dle bodu 1.1, 1.2 a 1.3 (za nesplnění těchto smluvních povinností) z důvodu prokazatelného neposkytnutí přiměřené součinnosti a/nebo souhlasu ze strany vlastníka nástupního ostrůvku, komunikace či pozemku, na němž je označnick umístěn, pokud je poskytnutí přiměřené součinnosti a/nebo souhlasu vlastníka nástupního ostrůvku, komunikace či pozemku, na němž je označnick umístěn, ke splnění takové smluvní povinnosti nezbytné. Nárok na uhrazení smluvní pokuty dle bodu 1.1, 1.2 a 1.3 „Sazebnicku smluvních sankcí“ v takovém případě nevznikne.			

2. Standard vozidel ODIS

	Nedostatek	Článek standardu	Výše sankce
2.1	Dopravce provozuje vozidlo, které nespĺňuje standard vozidel ODIS stanovený v TPS ODIS (vozidlo/den)	II. část 2., 3.	1.000 Kč
2.2	Dopravce provozuje vozidlo bez platného prohlášení o shodě (vozidlo/den)	II. část 4.	5.000 Kč
2.3	Evidence vozidel v ODIS – dopravce neinformuje KODIS o změnách vozidel (zařazení/vyřazení do/z provozu)	II. část 5.	5.000 Kč

3. Standard provozní zálohy

	Nedostatek	Článek standardu	Výše sankce
3.1	Dopravce nebyl schopen vypravit záložní vozidlo dle standardu (vozidlo/den)	III.	5.000 Kč
3.2	Dopravce neudrřuje provozní zálohu dle standardu (vozidlo/den)	III.	10.000 Kč

4. Standard garance návazností, čekacích dob a dispečerského řízení

	Nedostatek	Článek standardu	Výše sankce
4.1	Mimořádnosti v dopravě – dopravce nevede průkazné záznamy o mimořádnostech v dopravě a jejich řešení, a měsíčně jej nezasílá KODIS	IV. část 1 a 2	1.000 Kč
4.2	Garance návazností – nedodržení stanovených pravidel dle pomůcky „Garance návazností ODIS“. V případě prvních a posledních spojů bude sazba zvýšena o 100% (za každý případ)	IV. část 3.	2.000 Kč
4.3	Řízení provozu – nefunkční nebo špatné	IV. část 4.	500 Kč

	nastavení kompatibilního zařízení ke sledování polohy vozidla v reálném čase		
4.4	Nedodržení pravidel dispečerského řízení nebo řízení provozu CED	IV. část 4.	1.000 Kč

5. Standard výluk, objížděk a omezení dopravy

	Nedostatek	Článek standardu	Výše sankce
5.1	Dopravce nerespektuje výlukový pokyn KODIS (za každý případ)	V. část 1.	2.000 Kč

6. Standard jízdních dokladů

	Nedostatek	Článek standardu	Výše sankce
6.1	Neuvedení všech povinných údajů na jízdní doklad dle standardu (za každý případ)	VI. část 1.	2.000 Kč
6.2	Použití jiného druhu papíru do elektronických odbavovacích zařízení než dle standardu (za každý případ)	VI. část 2.	10.000 Kč

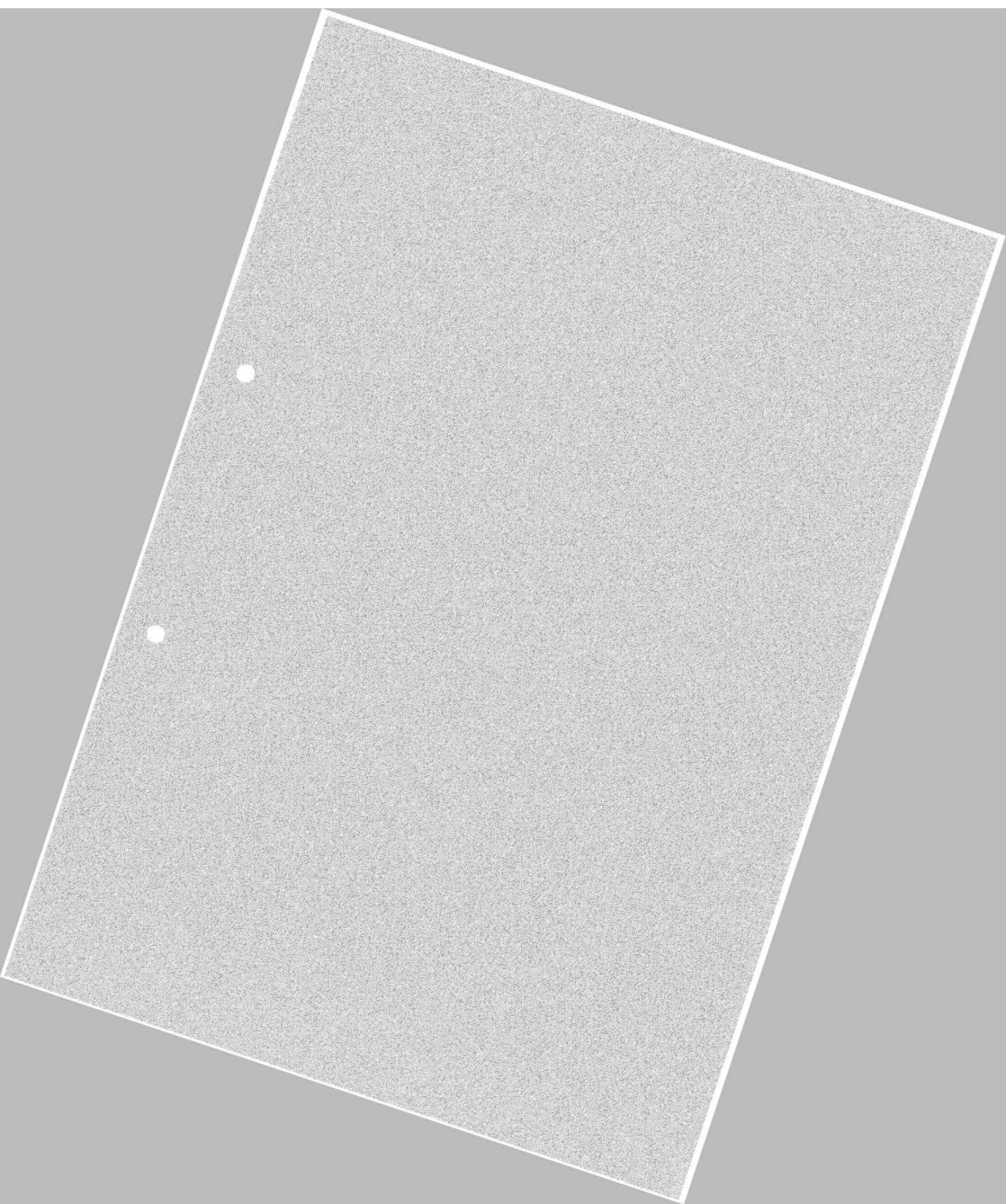
7. Standard odbavení cestujících, prodeje jízdních dokladů a informačních center

	Nedostatek	Článek standardu	Výše sankce
7.1	Vydání nesprávné jízdenky (za každý případ)	VII.	1.000 Kč
7.2	Nevydání jízdenky (s výjimkou jízdy na dlouhodobou časovou jízdenku), (za každý případ)	VII.	1.000 Kč
7.3	Řidič, nebo odbavovací zařízení, nekontroluje platnost jízdních dokladů nastupujících cestujících, (za každý případ)	VII.	1.000 Kč
7.4	Dopravce nezajistil prodej jízdenek po internetu prostřednictvím e-shopu – mimo plánované odstávky systému (za každý den)	VII. část 7.	2.000 Kč
7.5	Dopravce nezajistil nahrání jízdenek a elektronických peněženek zakoupených prostřednictvím e-shopu na ODISku (za každý případ)	II. část 2.5	2.000 Kč
7.6	Dopravce nezaslal veškerá data z odbavovacích a prodejních zařízení do centrální správy karetního systému Moravskoslezského kraje za daný kalendářní měsíc dle podmínek definovaných v příloze Datová věta pro MSK (za každé odbavovací či prodejní zařízení dopravce)	II. část 2.5	10.000 Kč

8. Standard dopravních výkonů

	Nedostatek	Článek standardu	Výše sankce
8.1	Nevypravení vozidla na spoj/linku, zpoždění vozidla z viny dopravce větší než 30 minut, vynechání části spoje – sazba za km neuskutečněné přepravy. V případě prvních a posledních spojů bude sazba zvýšena o 100% (za každý případ)	VIII. část 1	100 Kč/km minimálně 2.000 Kč
8.2	Zpoždění vozidla z viny dopravce při odjezdu z výchozí zastávky nebo při dojezdu do cílové zastávky do 30 minut (za každý případ), přičemž za zpoždění vozidla pro účely této sankce nebude považován odjezd vozidla z výchozí zastávky do 2 minut včetně od času odjezdu vozidla uvedeného v platném zastávkovém jízdním řádu pro příslušný spoj, jakož i dojezd vozidla do cílové zastávky příslušného spoje do 5 minut včetně po čase dojezdu vozidla uvedeném v platném zastávkovém jízdním řádu pro příslušný spoj.	VIII. část 1	1.000 Kč
8.3	Předčasný odjezd ze zastávky do 60 s dříve než dle jízdního řádu (za každý případ)	VIII. část 1	2.000 Kč
8.4	Předčasný odjezd ze zastávky nad 60 s dříve než dle jízdního řádu (za každý případ).	VIII. část 1	5.000 Kč
8.5	Zrušeno		
8.6	Řidič neinformoval při mimořádné události cestující o situaci (za každý případ)	VIII. část 4	1.000 Kč
8.7	Řidič nezastavil na zastávce (za každý případ)	VIII. část 4	1.000 Kč

8.8	Dopravce neposkytl KODIS záznamy o provozu vozidla dle standardu (za každý případ)	VIII. část 3	1.000 Kč
8.9	Dopravce nezajistil školení zaměstnanců o ODIS (za každý případ)	VIII. část 5	5.000 Kč
8.10	Nedodržení informačních povinností dopravců (za každý případ)	VIII. část 6	5.000 Kč
8.11	Řidič vozidla není vybaven služebním jízdním řádem platným pro daný spoj (za každý případ)	VIII. část 2	1.000 Kč
8.12	Záznam o provozu vozidla-formulář nesplňuje standard, záznam je řidičem vyplněn nedostatečně, vozidlo záznamem není vybaveno (za každý případ)	VIII. část 3	1.000 Kč



Ceník výdeje a operací BČK ODISka

Vydání BČK

Anonymní - Profil Občanský přenosný	130 Kč
Osobní - Profil Občanský nepřenosný	130 Kč
Osobní - Profil Děti a žáci od 6 let do dovršení 15 let věku	130 Kč
Osobní - Profil Žáci a studenti od 15 let do dovršení 26 let věku	130 Kč
Osobní - Profil Důchodci do dovršení 70 let věku	130 Kč
Osobní - Profil Invalidní důchodci pro invaliditu třetího stupně	130 Kč
Osobní - Profil Občané po dovršení 70 let věku	130 Kč
Ověření nároku na slevu	bezplatně

Zablokování BČK

bezplatně

Odblokování BČK

30 Kč

Zrušení BČK na vlastní žádost, vyplacení zůstatku z karty

100 Kč

Vyplacení zůstatku z BČK

100 Kč

Vydání nové BČK po ztrátě, zrušení původní BČK

viz. ceník Vydání BČK

Doručení BČK

Na kontaktní místo	bezplatně
Poštou - obyčejné psaní	16 Kč
Poštou - doporučená zásilka	35 Kč

Oprávněná reklamace

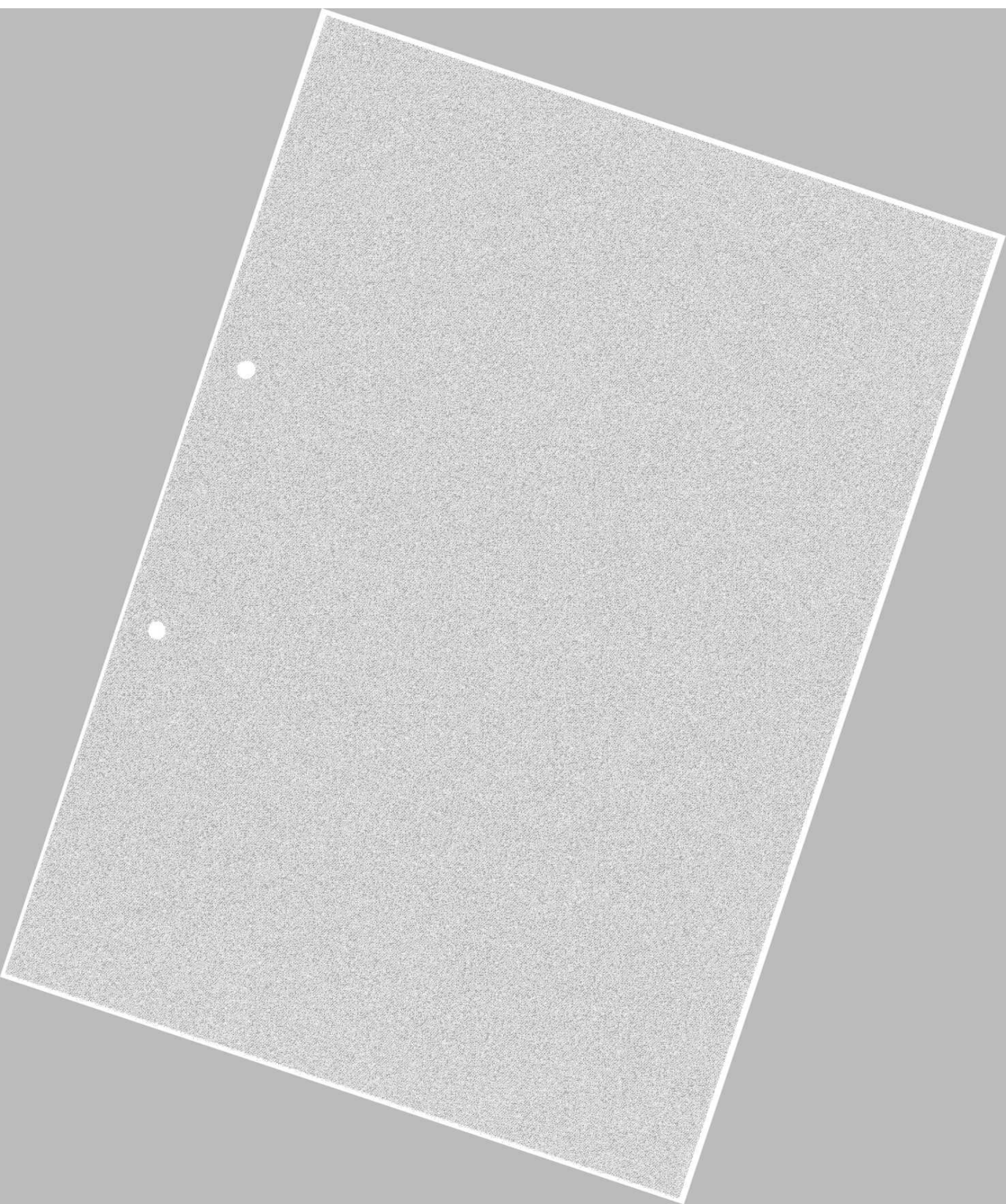
Vydání nové karty	bezplatně
Vyplacení zůstatku z reklamované BČK	100 Kč
Převedení zůstatku na novou nebo náhradní BČK	bezplatně

Neoprávněná reklamace

Vydání nové karty	viz. ceník Vydání BČK
Vyplacení zůstatku	100 Kč
Převod na novou kartu	bezplatně
Kauce (vratná záloha) pro případ nevrácení náhradní BČK	70 Kč*

* dopravci nejsou povinni tuto cenu uplatňovat

Ceny jsou uvedeny včetně DPH s výjimkou vratné zálohy.



Manuál pro výpočetní nástroje

Zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje
oblast Jablunkovsko – Třinecko

Příloha č. 13 zadávací dokumentace

Prosinec 2014

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář

Obsah

Kapitola	Název	Strana
	Manažerský souhrn	i
1.	Úvod do výpočetních nástrojů	1
1.1	Vysvětlení pojmů	1
1.2	Princip výpočetních nástrojů	2
2.	Pomocný nástroj	4
2.1	List "Nastavení"	4
2.2	List „Vozidla“	4
2.3	List „Technické hodnocení“	6
3.	Závazný nástroj	8
3.1	Struktura cenotvorby	8
3.2	List „NASTAVENÍ ZADAVATELE“	11
3.2.1	Obecná nastavení	11
3.2.2	Cenotvorba	11
3.2.3	Minimální požadavky na technická kritéria	12
3.2.4	Váhy subkritérií pro Technická kritéria nabídky	12
3.2.5	Vstupy pro hodnocení vlivu spotřební daně na cenu	12
3.3	List „NABÍDKA DOPRAVCE“	12
3.3.1	Obecné nastavení	12
3.3.2	Cenotvorba	13
3.3.3	Souhrnná tabulka technických kritérií	13
3.4	List „Technické hodnocení“	14
3.5	List „Finanční hodnocení“	14
3.6	Listy „Cenová nabídka CELKOVÁ“ a „Cenová nabídka PREPOČTENÁ“	15
3.7	Listy „Cenová nabídka NAFTA“, „Cenová nabídka CNG“, „Cenová nabídka „ELEKTRO“	16
3.8	List „Cenové indexy“	16
3.9	List „Vypočty indexu“	16
3.10	List „Beh smlouvy“	16
3.10.1	Cena za Vozokm bez přejezdů, tj. dle poptávaného rozsahu Jízdního řádu	17
3.10.2	Cena Vozokm neujetého Spoje	17
3.10.3	Cena za Objíždky	18
3.11	Listy „Vypočty NAFTA“, „Vypočty CNG“, „Vypočty ELEKTRO“	18

Manažerský souhrn

Manuál pro výpočetní nástroje je pomůckou pro Dopravce, kteří je budou využívat pro přípravu nabídky v Zadávacím řízení veřejné zakázky na zajištění dopravní obslužnosti v oblastech Jablunkovsko – Třinecko. Dále tento dokument poslouží pro vysvětlení smluvních principů během deseti let trvání Smlouvy, zejména pak procesu stanovení jednotkové ceny za Vozokm pro každý rok na základě cenové indexace a změny Jízdního řádu.

Text je přímými odkazy propojen s výpočetními nástroji připravenými v MS Excel:

- Pomocný nástroj – slouží jako pomůcka pro správné stanovení parametrů užívaných při technickém hodnocení nabídek. Jeho využití je nezávazné.
- Závazný nástroj – je neoddělitelnou součástí nabídky, vychází se z něj při hodnocení nabídek i posléze v celém období trvání veřejné zakázky. Jeho využití je povinné a hodnoty do něj zadávané jsou závazné.

1. Úvod do výpočetních nástrojů

Úvodní kapitola vysvětluje, proč jsou s tímto Zadávacím řízením spojené výpočetní nástroje, jaké typy nástrojů může Dopravce využít a jak jsou jejich výstupy závazné z hlediska nabídky i Smlouvy. Kapitola také definuje pojmy používané v tomto dokumentu.

1.1 Vysvětlení pojmů

Názvosloví užívané v tomto dokumentu používá několik termínů, jejichž význam zde vysvětlujeme. Pokud není uvedeno jinak, pojmy s velkým písmenem na začátku mají stejný význam, jako ve Smlouvě:

Zadavatel (a také **Objednatel**) - Moravskoslezský kraj, se sídlem: 28. října 117, 702 18 Ostrava, IČO: 70890692.

Dopravce – uchazeč o veřejnou zakázku vypsanou Zadavatelem; po uzavření Smlouvy smluvní strana Smlouvy.

Dopravní rok – znamená období, ve kterém je poskytována Služba, jež počíná dle čl. 11 Smlouvy buď v prosinci příslušného kalendářního roku, nebo v červnu příslušného kalendářního roku v den celostátní změny jízdních řádů dle § 17 odst. 3 Zákona o silniční dopravě, a končí v dvanáctém následujícím kalendářní měsíci v den předcházející celostátní změně jízdních řádů dle § 17 odst. 3 Zákona o silniční dopravě

Jízdní řád – souhrnný pojem pro linkové jízdní řády všech linek zahrnutých do veřejné zakázky, pro všechny typy provozu. Pro účely všech výpočtů souvisejících s nabídkou se uvažuje jízdní řád dle Výchozího rozsahu Služby jako pevný předpoklad i pro následující roky.

Roční ujetá vzdálenost – součet vzdáleností (Vozokm dle definice ve Smlouvě) ujetých na jednotlivých spojích dle Jízdního řádu vypracovaného Zadavatelem, ve všech typech provozu, za celý Dopravní rok, bez započtení manipulačních (jalových) kilometrů Dopravce.

Linkový oběh – turnusový Jízdní řád vypracovaný pro každé vozidlo, které specifikuje oběh vozidla na jednotlivých spojích dle Jízdního řádu, při splnění obecně závazných předpisů regulujících práci řidiče. Linkový oběh může být zajištěn jedním i více řidiči. Linkový oběh může pokrývat jednu i více linek tak, aby vozidlo bylo efektivně využito.

Výchozí počet Používaných vozidel – celkový počet Linkových oběhů, které je nutno sestavit, aby byl zcela pokrytý Jízdní řád ve všech typech provozu. Protože je každý Linkový oběh spojen s jedním vozidlem, určuje počet oběhů právě potřebný počet vozidel. Nejsou zde započtena záložní vozidla.

Velikostní kategorie – kategorie velikosti vozidel odvozená od celkové délky vozidla v metrech. Je stanovena intervalem, aby bylo možné tolerovat odchylky celkové délky v rámci dané kategorie u různých výrobců vozidel.

Rok výroby – pro určení stáří vozidla je rozhodné datum jeho první registrace uvedené v technickém průkazu vozidla. Pro účely výpočtu se nepřihlíží k měsíci ani dni první registrace, pouze k uvedenému roku.

Palivo – pohonná hmota nebo energie užívaná vozidlem jako hlavní zdroj pohonu. Při užití směsi v pohonných hmotách rozhoduje o přiřazení k danému druhu paliva majoritní složka pohonné hmoty. Při užití kombinovaných (hybridních) pohonů rozhoduje o přiřazení k danému druhu paliva hlavní typ pohonu, na který je vozidlo primárně konstruováno a u kterého se předpokládá majoritní podíl na dopravních výkonech.

Klimatizace – Instalované zařízení pro chlazení celého interiéru vozidla. Pod pojmem klimatizace se neuvažuje zařízení, které zajišťuje chlazení pouze prostoru pracoviště řidiče.

Nízkopodlažnost – konstrukce vozidla, která umožňuje přístup prvními dvěma dveřmi do interiéru vozidla v úrovni podlahy, tj. bez užití schodů.

Průměrné stáří vozového parku – aritmetický průměr za všechna vozidla dle Výchozího počtu Používaných vozidel nebo Aktualizovaného počtu Používaných vozidel, spočtený pro každé vozidlo jako rozdíl hodnot "Dopravní rok + 1" a "Rok výroby".

Smlouva – návrh Smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou linkovou osobní dopravou k zajištění dopravní obslužnosti Moravskoslezského kraje – oblast Jablunkovsko a Třinecko, který je přílohou Zadávací dokumentace.

Vozokm - znamená skutečně naměřenou a předem pevně stanovenou vzdálenost v kilometrech mezi jednotlivými zastávkami na Spojích v Lokalitě dle Zastávkových jízdních řádů. Do Vozokm nejsou započítávány přejezdové kilometry, vzdálenosti ujeté v souvislosti s otáčením vozidel a jiné „prázdné kilometry“.

Poznámka: význam ukazatelů v jednotlivých řádcích Cenové nabídky je podrobně komentován v příslušné kapitole Závazného nástroje spolu s návodem na vyplnění požadovaných hodnot.

1.2 Princip výpočetních nástrojů

Zadavatel připravil pro Dopravce sadu výpočetních nástrojů, které napomáhají:

- objektivně a jednoznačně vyhodnotit technické a ekonomické parametry nabídek (dílčí hodnotící kritéria);
- indexovat Jednotkovou cenu za Vozokm na základě zvolených indexů;
- vypočítat změny Jednotkové ceny za Vozokm při změně Jízdního řádu nad určené pásmo změny Roční ujeté vzdálenosti, která rovněž zohlední Aktualizovaný počet Používaných vozidel.

Je tedy vhodné věnovat použití nástrojů patřičnou pozornost, neboť jejich výstupy určí nejen celkové bodové hodnocení nabídky, ale také ekonomickou část fungování Smlouvy po celou dobu jejího trvání.

Dopravci mají k dispozici dva nástroje:

- **Pomocný nástroj** – slouží jako pomůcka pro správné zpracování nabídky. Výstupem tohoto nástroje jsou hodnoty, které lze přímo vložit do výpočtu hodnocení nabídek v dílčím hodnotícím kritériu „Technická kritéria nabídky“ v Závazném nástroji (viz dále). Dopravci využijí Pomocný nástroj na základě své vlastní úvahy, mohou však postupovat samostatným způsobem a nástroj nevyužít. Užití nástroje je nezávazné, nemá vliv na posuzování a hodnocení nabídky, není součástí nabídky.
- **Závazný nástroj** – je neoddelitelnou součástí nabídky, Dopravce závazně vyplní požadované hodnoty, z nástroje se vychází při hodnocení nabídek i posléze v celém období trvání veřejné zakázky. Výstupem tohoto nástroje jsou tabulky hodnocení dílčích hodnotících kritérií "Technická kritéria nabídky" a

"Nabídková cena". Dále jsou zde připravené výpočty cen v průběhu trvání Smlouvy, zahrnující indexaci cen v dalších letech trvání Smlouvy a změnu jednotkové ceny při změně Roční ujeté vzdálenosti nad určené pásmo.

Oba nástroje jsou sestavené v programovém prostředí Microsoft Excel. Dopravce zde vyplňuje pouze žlutě a červeně podbarvené buňky; ostatní části nástroje jsou uzamčené.

2. Pomocný nástroj

Pomocný nástroj slouží jako pomůcka pro správné zpracování nabídky. Kapitola popisuje způsob, jakým lze nástroj prakticky využít. Rovněž je doplněn popis přepočtu vstupních dat na výstupní technické parametry, které lze vložit do Závažného nástroje. Kapitola je užitečná i pro Dopravce, který nechce Pomocný nástroj využít, avšak potřebuje porozumět procesu výpočtu technických parametrů (dílčích hodnotících kritérií v kritériu „Technická kritéria nabídky“).

2.1 List „Nastavení“

Na tomto listu jsou uvedené hodnoty obecného nastavení celého nástroje, které provádí Zadavatel (oranžové podbarvení) a Dopravce (žluté a červené podbarvení).

Práce s listem

Do buňky **H10** Dopravce zadá Výchozí počet Používaných vozidel, která bude potřebovat k zajištění úplné obsluhy Jízdního řádu předepsaného Zadavatelem. Tento údaj v sobě nezahrnuje vozidla zálohy. Stanovení hodnoty Výchozího počtu Používaných vozidel je čistě na provozní úvaze Dopravce a umožňuje optimalizaci provedenou v mantinelech Jízdního řádu.

2.2 List „Vozidla“

Tento list slouží k tomu, aby Dopravce:

- rozvrhl použití vozidel v jednotlivých letech trvání Smlouvy, včetně obměny vozového parku;
- specifikoval pro každé vozidlo jeho charakteristiky a výbavu, které jsou následně předmětem hodnocení nabídky a sledování v průběhu trvání Smlouvy.

Z vyplněného listu by tedy mělo být patrné, jaká vozidla Dopravce zařadí do vozového parku, s jakou charakteristikou / výbavou budou tato vozidla provozována a kdy bude docházet k obměně vozidel za novější typy.

Práce s listem

Dopravce opět pracuje pouze se žlutě a červeně podbarvenými buňkami. Doporučujeme postupovat po řádcích. Příklad níže je uvedený pro úplné zadání jednoho vozidla, prvního v pořadí, tj. na řádku **29**.

Vyplnění první buňky **C29** je volitelné. Dopravce zde může uvést identifikaci vozidla, která poslouží pro jeho snazší orientaci v tabulce - například registrační značku, typ vozidla nebo jiný údaj. Buňka může zůstat prázdná, pokud Dopravce nechce vozidlo nějak označovat pro svou potřebu.

Dále bude Dopravce volit z přednastavených hodnot pro charakteristiku vozidla:

- buňka **D29** pro Velikostní kategorii;
- buňka **E29** pro Rok výroby;
- buňka **F29** pro Palivo;

Poté stejným způsobem zvolí odpověď „ano“ nebo „ne“ na otázky k výbavě vozidla; konkrétně zda je vozidlo vybaveno:

- Klimatizací v buňce **G29**;
- Nízkopodlažností v buňce **H29**.

Poslední částí tabulky je přiřazení jednotlivých Dopravních let, kdy Dopravce plánuje, že bude vozidlo zasahovat do provozu na daném Linkovém oběhu. V buňkách **I29:R29** se vždy volí „ano“ nebo „ne“ jako odpověď na otázku, zda dané vozidlo bude v provozu na daném Linkovém oběhu pro konkrétní Dopravní rok. Zadávat lze libovolný začátek nebo konec nasazení vozidla v rámci zakázky, dokonce i přerušení, vše výběrem možností „ano“ nebo „ne“ v jednotlivých Dopravních letech.

Když vozidlo nebude nasazováno po celou dobu trvání Smlouvy (tzn. ve sloupcích **I:R** příslušného řádku se někde objeví „ne“) a má být nahrazeno jiným vozidlem, doporučujeme nejpřehlednější postup:

- na nový řádek zvolit nové nahrazující vozidlo (v našem příkladu pod pořadové číslo 2, tj. do řádky **30**);
- doplnit charakteristiku a výbavu nového vozidla (v buňkách **D30:H30**);
- v části tabulky přiřazení jednotlivých Dopravních let (v buňkách **I30:R30**) zvolit „ano“ tam, kde v předchozím řádku pro nahrazované vozidlo Dopravce uvádí „ne“.

Příklad je patrný rovněž z obrázku níže:

Identifikace vozidla		Charakteristika vozidla			Dopravní rok vozidla v provozu									
Pořadové číslo	Označení vozidla	Velikostní kategorie	Rok výroby	Palivo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	2T81245	10 -11 m	2013	nafta	ano	ano	ano	ano	ano	ne	ne	ne	ne	ne
2	SOR 10,5	10 -11 m	2020	nafta	ne	ne	ne	ne	ne	ano	ano	ano	ano	ano

Vypíňování tabulky pokračuje až do té doby, než všechny Dopravní roky mají přiřazeno tolik vozidel, kolik činí Výchozí počet Používaných vozidel, uvedený v listu „Nastavení“. K dispozici je celkem 100 řádků číslo **29:128**. Po dokončení zadávání dat je tak plně pokryta obsluha Jízdního řádu konkrétními vozidly. Na místě je připomenout, že pro účely výpočtu uvažujeme stejný Jízdní řád po celé období 10 let.

Průběžné výpočty

Výsledky výpočtu pro veškerou sledovanou charakteristiku a výbavu vozidel může Dopravce sledovat ve sloupcích **AE:AP**. Sumarizace výsledků potřebných pro technické posouzení a hodnocení je pak provedena v následujícím listu „Technické hodnocení“.

Kontrola správného zadání

Protože se ve specifikaci vozidel zadává poměrně hodně údajů, což by mohlo vést k chybám, obsahuje tento list kontrolní nástroj, který ověří úplnost zadaných údajů: v buňkách **AT29:BC33** musí být v každém roce a pro každý parametr zadáno tolik údajů, kolik je Výchozí počet Používaných vozidel.

- Nižší číslo by znamenalo, že u některého z vozidel nebyl daný parametr zadán (odchylka je indikována červeným podbarvením).
- Vyšší číslo by znamenalo, že vozidel pro daný Dopravní rok bylo zadáno více, než je potřebný počet vozidel (odchylka je opět indikována červeným podbarvením).

2.3 List „Technické hodnocení“

Na tomto listu již Dopravce nic nezadává, naopak může zde vidět výsledky své nabídky, jak bude posuzována a následně hodnocena v rámci hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“. Pokud chce vypočtený počet bodů za technická kritéria změnit, lze to provést zásahem do nastavení vozidel na předchozím listu. Změna se projeví automatickým přepočtem ihned, což lze považovat za hlavní výhodu použití Pomocného nástroje.

V první tabulce (buňky **B5:M8**) je proveden finální výpočet bodového hodnocení pro jednotlivá sub-kritéria, která se Zadavatel rozhodl hodnotit v rámci hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“.

První krok výpočtu probíhá tak, že pro každé sub-kritérium je spočítán aritmetický průměr z každoročních relativních podílů vozidel nabízených v daném standardu proti celkovému počtu Používaných vozidel. Tyto výsledky jsou patrné v buňkách **D6:D8**. Protože nejlepší nabídkou je ve všech případech dosažení 100% relativního podílu, odpovídá počet přidělených bodů v buňkách **H6:H8** procentuálním hodnotám v buňkách **D6:D8**.

V druhém kroku pak následuje převážení získaných bodů vahami sub-kritérií v buňkách **J6:J8** určených Zadavatelem. Převážení, tedy konečný počet bodů v součtu za hodnocení jednotlivých sub-kritérií v rámci dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“, je pak sečten do buňky **L10**.

Níže umístěná „Souhrnná tabulka technických kritérií“ (buňky **B16:M26**) nabízí výsledky každoročních relativních podílů vozidel nabízených v daném standardu proti počtu Používaných vozidel. Hodnoty zde uvedené lze proto přímo vložit do Závazného nástroje (list „NABIDKA DOPRAVCE“ viz samostatnou kapitolu). Dopravce se tím zavazuje splnit nebo překonat hodnoty relativních podílů vozidel uváděných pro následující technická kritéria:

- Velikostní kategorie (kritérium „11.5 – 13.0 m“)
- Palivo (kritérium „CNG“ a kritérium „elektro“)
- Klimatizace (kritérium „ano“)
- Nízkopodlažnost (kritérium „ano“)

Připomeňme, že tato souhrnná tabulka je důležitá ve třech souvisejících dopadech:

- Dopravce podle ní obdrží body v rámci hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“;
- Dopravce se jí zavazuje, že dodrží relativní podíly vozidel výše zmíněných kritérií za každý Dopravní rok;
- Dopravce jí prokazuje, že splnil minimální požadavky technických kritérií (podrobněji viz dále).

Tabulka „Minimálních požadavků na technická kritéria“ (buňky **B31:M41**) určuje pro každý Dopravní rok minimální hodnoty vybraných kritérií, které Zadavatel požaduje splnit. Stejně jako v předchozí „Souhrnné tabulce technických kritérií“ jsou zdejší hodnoty vyjádřené relativně vůči počtu Používaných vozidel. Porovnáním minimálních a nabízených relativních podílů tak lze snadno ověřit, zda Dopravce požadavky Zadavatele splnil.

Pokud by některá z vypočtených hodnot pro kritéria vozového parku nespĺnila minimální požadavky Zadavatele, podbarví se tato hodnota červeně v „Souhrnné tabulce technických kritérií“ (buňky **B16:M26**).

Následující „Souhrnná tabulka stáří vozového parku“ (buňky **B47:M50**) je dalším automaticky generovaným výstupem ze zadání vozidel na předchozím listu. Smyslem tabulky je porovnat nabídku Dopravce s nejvýše přípustným stářím vozového parku ze strany Zadavatele:

- Průměrné stáří vozového parku, spočtené aritmetickým průměrem za 10 let (buňka **D57**)
- Nejvyšší stáří vozidla, spočtené pro každý Dopravní rok (buňky **D58:M58**)

V této souvislosti upozorňujeme, že kromě nejvýše přípustného stáří vozového parku stanoveného Zadavatelem je uchazeč povinen respektovat § 3 odst. 1 nařízení vlády č. 63/2011 Sb., které stanoví povinnost poskytovat veřejné služby v přepravě cestujících ve veřejné linkové dopravě na základě smlouvy uzavřené s objednatelem vozidly, jejichž průměrné stáří nepřesahuje (v jakémkoliv časovém období) 9 let.

Obsah „Souhrnné tabulky stáří vozového parku“ je pro Dopravce informativní a nezadá se do Závazného nástroje. Přesto bude Zadavatel každoročně kontrolovat, zda Dopravce nejvýše přípustné stáří nepřekročil.

3. Závazný nástroj

Závazný nástroj je neoddělitelnou součástí nabídky, vychází se z něj při posouzení a hodnocení nabídek i posléze v celém období trvání Smlouvy. Kapitola obsahuje podrobný návod, jak nástroj z pohledu Dopravce využít nejen pro správné zadání hodnot, ale také pro vlastní ověření finančních a technických parametrů v celém období veřejné zakázky.

3.1 Struktura cenotvorby

Závazný nástroj užívá ve svých výpočtech jednotnou strukturu cenotvorných položek, převzatou ze Čtvrtletního výkazu o činnosti dopravců autobusové dopravy Dop (MD) 2-04, Oddíl II. Náklady a tržby z přepravní činnosti. Některé položky požaduje Zadavatel ve větší podrobnosti.

V souladu s výhradou v čl. 8.1 Zadávací dokumentace Dopravce není oprávněn v jednotlivých položkách uvést nulové položky, pokud jeho náklad skutečně není nulový (např. v případě mýtného), či pole nevyplnit, jinak jeho nabídka bude vyřazena ze Zadávacího řízení.

Řádek 11 – Pohonné hmoty a oleje

Dělí se na podřádky:

- Řádek 11a zahrnuje spotřebu nafty;
- Řádek 11b zahrnuje spotřebu CNG;
- Řádek 11c zahrnuje spotřebu elektrické energie;
- Řádek 11d zahrnuje oleje, maziva a příměsi.

Do položek 11a až 11c patří i spotřeba pohonných hmot na vytápění vozidel v zimním období dle norem.

Řádek 12 – Přímý materiál a energie

Zahrnuje přímý materiál spotřebovaný přímo na autobus (např. nové pneumatiky, protektory a příslušenství (duše, ventily), náhradní díly a materiál na běžné opravy, spojovací materiál, elektromateriál, čisticí a mycí potřeby, nemrznoucí směsi, uniformy, pracovní a ochranné pomůcky).

Řádek 13 – Opravy a udržování

Zahrnuje náklady za provedené externí opravy, vyjádřené fakturami, nebo opravy ve vlastní režii, snížené o spotřebu materiálu, pokud je uvedena na řádku 12.

Řádek 14 – Odpisy

Dělí se na podřádky:

- Podřádek 14a zahrnuje účetní odpisy autobusů (v případě autobusů již pořízených s využitím investiční dotace ve výši snížené o obdrženou dotaci);
- Podřádek 14b zahrnuje účetní odpisy hmotného investičního majetku, který je spojen s linkovou autobusovou dopravou (odbavovací strojky, odpisy budov), a účetní odpisy investičního majetku, souvisejícího s informačním systémem, předprodejem jízdenek a pokladní činnosti (v případě majetku již pořízených s využitím investiční dotace ve výši snížené o obdrženou dotaci).

Řádek 15 – Leasing (pronájem)

Obsahuje náklady na leasing na dopravní prostředky a zařízení, související s provozem veřejné linkové dopravy, časově rozlišené dle platných leasingových smluv, případně pronájmy základních prostředků od externích pronajímatelů. Nezahrnuje finanční náklady uvedených služeb. I v této položce je nutno uvést částku sníženou případně o již obdržanou dotaci.

Řádek 16 – Přímé mzdy

Dělí se na podřádky:

- Podřádek 16a zahrnuje náklady na mzdy řidičů; v souladu s čl. 7.7 Smlouvy je Dopravce povinen zajistit, že minimální měsíční hrubá mzda řidičů Používaných vozidel bude odpovídat alespoň 1,5násobku minimální mzdy stanovené ke dni podání Nabídky; Dopravce je povinen tento podřádek vyplnit při respektování tohoto požadavku, jinak jeho nabídka bude vyřazena ze Zadávacího řízení!
- Podřádek 16b zahrnuje náklady na mzdy technicko hospodářských pracovníků, plně řídících autobusovou dopravu, a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (revizoři, přepravní pokladny, informátoři, průvodčí, uklízečky, pracovníci autobusových nádraží atd.)

Nesmí zde být účtovány mzdy režijních a dalších pracovníků, ty musí být zahrnuty v položce „režijní náklady“.

Řádek 17 – Sociální a zdravotní pojištění

Tato kalkulační položka zahrnuje příspěvky hrazené zaměstnavatelem z mezd vyplacených zaměstnancům v položce na řádku 16. Jde o pojistné na sociální zabezpečení, příspěvek na státní politiku zaměstnanosti, pojistné na zdravotní a nemocenské pojištění. Do kalkulace nesmí být zahrnovány náklady nad rámec zákonem stanovené povinnosti.

Dělí se na podřádky:

- Podřádek 17a zahrnuje náklady na sociální a zdravotní pojištění řidičů;
- Podřádek 17b zahrnuje náklady na sociální a zdravotní pojištění technicko hospodářských pracovníků, plně řídících autobusovou dopravu, a ostatních zaměstnanců, zabezpečujících provoz autobusové dopravy (analogicky s podřádkem 16b)

Řádek 18 – Cestovné

Obsahuje náklady podle zákona č.262/2006 Sb., zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů, vztažené na zaměstnance v rozsahu odpovídající položce na řádku 16.

Řádek 19 – Úhrada za použití infrastruktury

Jedná se např. o pronájem infrastruktury vztahující se k veřejné linkové dopravě, poplatky za užívání autobusových nádraží, atd.

Řádek 20 – Silniční daň

Hodnota je implicitně stanovena jako nulová. V současné době jsou autobusy zabezpečující linkovou osobní vnitrostátní přepravu od silniční daně osvobozeny za předpokladu, že ujedou pro tento účel více než 80 % kilometrů z celkového počtu kilometrů jimi ujetých ve zdaňovacím období.

Řádek 21 – Elektronické mýtné

Zahrnuje náklady na mýtné za užívání určených pozemních komunikací dle nařízení vlády č. 484/2006 Sb., v platném znění.

Řádek 22 – Pojištění zákonné odpovědnosti

Obsahuje náklady na pojistné ze zákonné odpovědnosti za provoz autobusů podle platných právních předpisů vztahené na linkovou autobusovou dopravu, včetně nákladů havarijního pojištění. Součástí je i povinné pojistné za pracovní úrazy a nemoci z povolání zaměstnanců, pojištění sedadel.

Řádek 23 – Ostatní přímé náklady

Obsahuje ostatní přímé náklady, které lze vztáhnout k autobusové dopravě. Jde zejména o náklady na provoz nocležen, náklady na provoz autobusových nádraží a předprodejních zařízení, školení řidičů, udržování a provoz zastávek a označků, informatiku, AMS, provoz služebních vozidel, úroky z úvěrů včetně poplatků, technické prohlídky autobusů.

Řádek 24 – Ostatní služby

Ostatní náklady, nezařazené do žádné ze shora uvedených položek.

Řádek 25 – Režijní náklady

Jde o osobní, věcné a finanční náklady (kromě finančních nákladů za pořízení vozidel), vznikající provozem autobusové dopravy, nebo na jejichž vzniku se autobusová doprava podílí, které nelze určit v závislosti na smluvním objemu dopravních nebo přepravních výkonů a které nebyly uvedeny v předchozích položkách. Jedná se o režijní náklady vlastního střediska autobusové dopravy a o podíl režie správní, který odpovídá autobusové dopravě.

Řádek 26 – Náklady celkem

Součet řádků 11 až 25.

Finanční náklady

Finanční náklady pouze za pořízení vozidel, ostatní finanční náklady jsou v ř. 25 – režijní náklady.

Zisk

Kalkulační zisk Dopravce. V souladu s výhradou v čl. 8.1 Zadávací dokumentace není přípustné uvedení zisku v nulové výši, jinak nabídka Dopravce bude vyřazena ze Zadávacího řízení.

Poplatek KODIS

Tato položka není předmětem nabídky Dopravce, její výši určuje Zadavatel.

3.2 List „NASTAVENÍ ZADAVATELE“

Tento list v sobě sdružuje veškerá nastavení ze strany Zadavatele, rozdělená do oblastí:

- obecných nastavení;
- cenotvorby z hlediska podílu variabilních a fixních nákladů u vybraných položek;
- minimálních požadavků na technická kritéria;
- vah sub-kritérií pro hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“;
- vstupů pro hodnocení vlivu spotřební daně na cenu CNG.

3.2.1 Obecná nastavení

Výchozí Dopravní rok v buňce **H6** je zadán bez konkrétního letopočtu z důvodu možného posunutí výchozího Dopravního roku 2015 na Dopravní rok 2016 či 2017, resp. možný začátek Dopravního roku k červnové změně jízdních řádů.

Pásmo bez úpravy Jednotkové ceny je zadáno intervalem od hodnoty **F8** do hodnoty **H8**. Vázáno je na Výchozí rozsah Služby zadáný v buňce **H10**. Nastavení pásma je podstatné při každoročním výpočtu jednotkové ceny za poptávaný Vozokm:

- pokud je pro daný Dopravní rok poptávána Roční ujetá vzdálenost v rámci uvedeného intervalu, nemění se jednotková cena pro daný typ pohonu jinak než přepočtem pomocí cenových indexů a na základě podílů pohonů v příslušném Dopravním roce.
- pokud je pro daný Dopravní rok poptávána Roční ujetá vzdálenost nad rámec uvedeného intervalu, mění se jednotková cena pohonu celkovým přepočtem podle Roční ujeté vzdálenosti, dále podle poměru mezi Aktualizovaným počtem Používaných vozidel a Výchozím počtem Používaných vozidel a také s pomocí cenových indexů a na základě podílů pohonů v příslušném Dopravním roce.

Maximální přípustná cena za Vozokm ve Spojích je stanovena pro všechny tři typy pohonu Nafta, CNG a Elektro v buňkách **H13:H15**. Zahrnuje veškeré náklady, zisk a poplatek KODIS, jak je sečteno do „Celkové částky“ v tabulkách cenotvorných položek.

Poplatek KODIS zadáný v buňce **H19** je určen Zadavatelem a je jednou z cenotvorných položek.

Přepočtená nabídka vystihuje scénář, který je součástí hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Nabídková cena“. Kromě základní cenové nabídky zpracované Dopravcem na Výchozí rozsah Služby a Výchozí počet Používaných vozidel bude Zadavatel hodnotit fiktivní situaci, kdy dojde k poklesu Výchozího rozsahu Služby o hodnotu **H19** a počet Používaných vozidel poklesne na hodnotu **H20**. Váha „Přepočtené cenové nabídky“ v hodnocení dílčího hodnotícího kritériuma „Nabídková cena“ je uvedena v buňce **H22**. Dopad přepočtené nabídky doporučujeme sledovat na listu „Finanční hodnocení“.

Zápornou úpravu indexu spotřebitelských cen volí v buňce **H25** Zadavatel volí pro účely výpočtu cenových indexů – blíže v listu „Cenové indexy“.

3.2.2 Cenotvorba

Cenotvorba sestavená ve struktuře podle kapitoly 3.1 obsahuje dělení nákladových položek na:

- variabilní podle Vozokm;
- variabilní podle vozidel;
- fixní.

Zadavatel pro některé nákladové položky v oblasti **G33:H57** pevně stanovuje podíl variabilních nákladů a jeho přidělení na složku vázanou na Vozokm a nebo na vozidla. Zbývající podíly jsou předmětem doplnění ze strany Dopravce na jiném listu „NABIDKA DOPRAVCE“, který popisujeme dále v textu.

3.2.3 Minimální požadavky na technická kritéria

Tabulka „Minimálních požadavků na technická kritéria“ (buňky **B63:M73**) určuje pro každý rok minimální hodnoty vybraných kritérií, které Zadavatel požaduje splnit. Hodnoty jsou vyjádřené relativně vůči počtu Používaných vozidel. Porovnáním minimálních a nabízených relativních podílů tak lze snadno ověřit, zda Dopravce požadavky Zadavatele splnil.

3.2.4 Váhy subkritérií pro Technická kritéria nabídky

Tabulka shrnuje nastavení vah pro hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“ s ohledem na uvedená sub-kritéria v buňkách **D79:D81**.

3.2.5 Vstupy pro hodnocení vlivu spotřební daně na cenu

Již lze počítat s navýšením cen CNG na základě zákonem zakotveného harmonogramu pro navýšení spotřební daně.¹ Přístup k výpočtu indexu pro CNG je zakotven v příloze Smlouvy „Výpočet Kompenzace“ a zohledňuje tento již známý vývoj. Jako jediná položka je tento zákonem daný vývoj v ceně CNG promítnuta do ekonomického hodnocení nabídek, a to prostřednictvím výpočtů na řádku **8** v listu „Cenová nabídka CNG“. V buňkách **H86, H87 a E90:O90** Zadavatel nastavuje podmínky pro výpočet dopadu plánovaného navýšení spotřební daně na CNG do ceny Dopravce.

3.3 List „NABIDKA DOPRAVCE“

Tento list souhrnně obsahuje veškerá nastavení parametrů, zadávaných ze strany Dopravce. Vypĺňují se pouze žluté a červeně podbarvené buňky. List je rozdělen do oblastí:

- obecného nastavení;
- cenotvorby;
- souhrnné tabulky technických kritérií.

Veškeré hodnoty zadávané Dopravcem na tomto listu jsou závazné.

3.3.1 Obecné nastavení

V horní části listu Dopravce zadá do buňky **I4** nabízený Výchozí počet Používaných vozidel, která bude potřebovat k zajištění úplné obsluhy Jízdního řádu předepsaného Zadavatelem. Tento údaj v sobě nezahrnuje vozidla zálohy. Stanovení Výchozího počtu Používaných vozidel je čistě na provozní úvaze Dopravce a umožňuje optimalizaci provedenou v mantinelech Jízdního řádu.

Pokud Dopravce využil Pomocný nástroj pro výpočet technických kritérií, doporučujeme zkontrolovat, že zadaná hodnota Výchozího počtu Používaných vozidel souhlasí s hodnotou dosazenou do Závazného nástroje (bližší v kapitole 2.1).

¹ Část čtyřicátá pátá, čl. LXXII, § 6 zákona č. 261/2007 Sb., o stabilizaci veřejných rozpočtů.

3.3.2 Cenotvorba

V oblasti cenotvorby Dopravce zadává dva typy údajů do jednotné struktury dle kapitoly 3.1:

- podíl variabilních nákladů u vybraných řádků, s rozdělením na složku vázanou na Vozokm a na složku vázanou na vozidla (zbývající podíl fixních nákladů je dopočítán automaticky);
- jednotkové náklady za Vozokm předepsané Jízdním řádem, vyplňuje se u všech řádků, s rozdělením podle typu pohonu na naftu, CNG a elektro.

V oblasti **G16:H34** do žlutě či červeně podbarvených buněk Dopravce zadává procentuální podíl variabilních nákladů; ve sloupci G pro náklady vázané na Vozokm, ve sloupci H pak pro náklady vázané na vozidla. Zadávané hodnoty jsou v celých procentech.

Ve sloupci **J11:J34** Dopravce zadá jednotkové náklady za ujetý Vozokm pro vozidla poháněná naftou. Do ujetých kilometrů se započítává pouze vzdálenost předpokládaná podle Jízdního řádu. Obdobně Dopravce postupuje ve sloupci **K12:K34** pro vozidla poháněná stlačeným zemním plynem (CNG), respektive ve sloupci **L13:L34** pro elektro.

Dopravce by měl dobře zvážit zadání jednotkových nákladů, neboť tyto nabízené náklady jsou v dalších letech trvání Smlouvy indexovány a přepočítávány na základě podílů různých typů pohonů (více v kapitole 3.10). Zadání jednotkových nákladů na tomto listu tedy ovlivní ekonomiku Dopravce na celé období Smlouvy, proto by měly reálně odpovídat předpokládaným celkovým nákladům při předpokládané celkové ujeté vzdálenosti na úrovni desetinásobku Výchozího rozsahu Služby.

Všechny jednotkové ceny zadávané v oblasti **J11:L34** vstupují do dalších výpočtů v hodnotách zaokrouhlených na tři desetinná místa.

3.3.3 Souhrnná tabulka technických kritérií

Do Souhrnné tabulky technických kritérií Dopravce zadává relativní podíly vozidel nabízených v daném standardu proti celkovému počtu Používaných vozidel. Podíly se zadávají pro každý Dopravní rok zvlášť na základě předpokládaného vývoje vozového parku podle návrhu Dopravce.

Hodnoty k zadávání lze získat s využitím Pomocného nástroje, avšak Dopravce může postupovat odlišným způsobem a vložit jím vypočtené hodnoty rovnou do příslušných buněk Závazného nástroje. Hodnoty Dopravce zadává bez zaokrouhlení, tj. přesně tak, jak je získal z výpočtu v Pomocném nástroji nebo ve vlastním výpočtu. Z tohoto důvodu doporučujeme hodnoty zkopírovat a vložit do Závazného nástroje pomocí příkazu „Vložit hodnoty“, nikoliv ručním zadáním čísel zaokrouhlených na jedno desetinné místo.

Dopravce závazně vloží hodnoty relativních podílů vozidel uváděných pro kritéria (vždy pro první až desátý Dopravní rok):

- Velikostní kategorie (kritérium „11.5 – 13.0 m“) do buněk **E44:N44**;
- Palivo (kritérium „CNG“) do buněk **E46:N46**;
- Palivo (kritérium „elektro“) do buněk **E47:N47**;
- Klimatizace (kritérium „ano“) do buněk **E48:N48**;
- Nízkopodlažnost (kritérium „ano“) do buněk **E50:N50**.

Pokud by vložené podíly nesplňovaly minimální požadavky technických kritérií, zadaných v listu „NASTAVENÍ ZADÁVATELE“, podbarví se buňky červeně.

Všechny procentuální podíly zadávané v oblasti **E44:N50** vstupují do výpočtů v hodnotách bez zaokrouhlení.

Vložené hodnoty ovlivňují nejen bodové hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“, ale promlouvají také do kalkulace Jednotkových cen v následujících letech trvání Smlouvy (podrobněji v listu „Beh smlouvy“, respektive v kapitole 3.10).

3.4 List „Technicke hodnoceni“

Na tomto listu již Dopravce nic nezadá, naopak může zde vidět výsledky své nabídky, jak bude posuzována v rámci dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“. Kdo využil Pomocného nástroje pro výpočet vstupních kritérií, najde totožnou tabulku jako výstup tohoto Pomocného nástroje.

V první tabulce „Hodnocení dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky““ (buňky **B5:M8**) je proveden finální výpočet bodového hodnocení pro sub-kritéria dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“, která se Zadavatel rozhodl hodnotit.

Níže umístěná „Souhrnná tabulka technických kritérií“ (buňky **B16:M26**) nabízí výsledky každoročních podílů vozidel nabízených v daném standardu proti celkovému počtu Používaných vozidel. Připomeňme, že tato souhrnná tabulka je důležitá ve čtyřech souvisejících dopadech:

- Dopravce podle ní obdrží body v rámci dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“;
- Dopravce se jí zavazuje, že dodrží relativní podíly kritérií zadávaných v listu „NABIDKA DOPRAVCE“ za každý Dopravní rok;
- Dopravce jí prokazuje, že splnil minimální požadavky technických kritérií, zadaných v listu „NASTAVENI ZADAVATELE“;
- v průběhu Smlouvy se počítá Vážená průměrná jednotková cena (Vážená průměrná cena za Vozokm v příslušném Dopravním roce), tj. ta cena, podle které Kompenzace bude skutečně počítána, na základě nabízeného podílu vozidel s daným typem pohonu v každém Dopravním roce.

Výpočet dílčího hodnotícího kritéria „Technická kritéria nabídky“

První krok výpočtu probíhá tak, že pro každé sub-kritérium je spočítán aritmetický průměr z každoročních podílů vozidel nabízených v daném standardu proti celkovému počtu Používaných vozidel. Tyto výsledky jsou patrné v buňkách **D6:D8**. Protože nejlepší nabídkou je ve všech případech dosažení 100% relativního podílu, odpovídá počet přidělených bodů v buňkách **H6:H8** procentuálním hodnotám v buňkách **D6:D8**.

V druhém kroku pak následuje převážení získaných bodů vahami sub-kritérií v buňkách **J6:J8** určených Zadavatelem na listu „NASTAVENI ZADAVATELE“. Převážený, tedy konečný počet bodů za dílčí hodnotící kritérium „Technická kritéria nabídky“, je pak sečten do buňky **L10**, odkud vstoupí do konečného hodnocení nabídek s přesností na dvě desetinná místa.

3.5 List „Financni hodnoceni“

Na listu „Financni hodnoceni“ probíhá výpočet dílčího hodnotícího kritéria „Nabídková cena“. Nabídková cena je spočtena jako vážená cena (vážený průměr) ze dvou dílčích nabídkových cen, a to konkrétně:

- (i) z nabídkové ceny **Vážený průměr nabídkové ceny za 1 Vozokm pro modelové výkony** (vypočtena jako jedna jednotková cena pro všechny typy pohonu - nafta, CNG, elektro za

celou dobu plnění veřejné zakázky, dle podílu jednotlivých druhů pohonu v průběhu celého plnění veřejné zakázky) a

- (ii) z přepočtené nabídkové ceny **Cena za Vozokm pro upravené výkony a upravený počet vozidel** (vypočtena jako jedna jednotková cena pro všechny typy pohonu – nafta, CNG, elektro za celou dobu plnění veřejné zakázky dle podílu jednotlivých druhů pohonu v průběhu celého plnění veřejné zakázky při změněném – sníženém rozsahu dopravních výkonů a změněném – sníženém počtu vozidel (list „NASTAVENÍ ZADAVATELE“, buňky **H19** a **H20**).

Pro účely výpočtu Nabídkové ceny má dílčí nabídková cena Vážený průměr nabídkové ceny za 1 Vozokm pro modelové výkony váhu 75 % a dílčí nabídková cena Cena za Vozokm pro upravené výkony a upravený počet vozidel váhu 25 %.

Výpočet dílčího hodnoticího kritéria „Nabídková cena“

Výpočet vychází z Celkové částky jednotkových cen za Vozokm podle typu pohonu. Dopravce jednotkové ceny zadával v listu „NABIDKA DOPRAVCE“ v buňkách **J11:L34**. Tyto Celkové částky jsou pro lepší orientaci zobrazeny také v buňkách **G5:I5** přímo na listu „Finanční hodnocení“.

Z těchto hodnot je spočten vážený průměr za celé období veřejné zakázky (10 let). Vahami jsou zde průměrné roční ujeté kilometry za jednotlivé typy pohonu, spočtené podle podílů jednotlivých typů Paliva dle nabídky Dopravce v listu NABIDKA DOPRAVCE v buňkách **E45:N47**. (Jedinou výjimkou je v případě náklady za pohonnou hmotu CNG, které jsou také předmětem indexace k zohlednění vlivu již známého zvýšení spotřební daně na CNG.) Výsledná hodnota tohoto výpočtu je vložena do buňky **J5**. Tím je určena váha dílčí nabídkové ceny pro modelový (výchozí) stav. Samotný výpočet probíhá v listu „Cenová nabídka CELKOVA“.

Ve druhém kroku je podle stejných principů vypočtena Přepočtená cenová nabídka. Do výpočtu vstupují upravené výkony a upravený počet Používaných vozidel, které jsou zadány na listu „NASTAVENÍ ZADAVATELE“ v buňce **H19** a **H20**. Ve výpočtu se také projevuje struktura nákladů pro jednotlivé položky cenotvorby, v rozlišení na variabilní složku podle Vozokm, variabilní složku podle vozidel a fixní složku.

Z přepočtených jednotkových cen za Vozokm podle typu pohonu je opět vypočítán vážený průměr za celé období veřejné zakázky (10 let). Vahami jsou zde průměrné roční ujeté kilometry za jednotlivé typy pohonu, spočtené podle podílů jednotlivých typů Paliva dle nabídky Dopravce v listu NABIDKA DOPRAVCE v buňkách **E45:N47** (opět se stejnou poznámkou ve vztahu k indexaci nákladů za pohonnou hmotu CNG). Výsledná hodnota tohoto výpočtu je vložena do buňky **J7**. Tím je určena hodnota druhé dílčí nabídkové ceny pro hodnocení „Nabídkové ceny“. Samotný výpočet probíhá v listu „Cenová nabídka PREPOCTENA“.

Třetím a posledním krokem je výpočet Vážené průměrné nabídkové ceny za 1 Vozokm. Podíl Přepočtené cenové nabídky je zadán v listu „NASTAVENÍ ZADAVATELE“, podíl modelové (výchozí) nabídky pak je doplňkem do 100 %. Výsledek v buňce **J9** na listu „Finanční hodnocení“ je hodnocen v rámci dílčího hodnoticího kritéria „Nabídková cena“, a to s přesností na haléře.

3.6 Listy „Cenová nabídka CELKOVA“ a „Cenová nabídka PREPOCTENA“

Oba listy mají totožnou strukturu, zobrazují však rozdílné hodnoty vlivem rozdílného vstupního zadání:

- Cenová nabídka CELKOVÁ zobrazuje výchozí (nabídkový) stav;
- Cenová nabídka PŘEPOČTENÁ zobrazuje stav pro upravené výkony a upravený počet vozidel, které jsou zadány na listu „NASTAVENÍ ZADAVATELE“ v buňce H19 a H20.

Ve sloupci I6:I31 jsou zobrazené náklady spočítané na Vozokm, tedy ze stejného základu, jaký je vložen Dopravcem v nabídce z listu „NABIDKA DOPRAVCE“.

Na listech je uváděna vážená cena za všechny typy pohonu, kde vahami jsou průměrné roční ujeté kilometry za jednotlivé typy pohonu podle nabídky Dopravce za celé období trvání Smlouvy. Protože jsou tyto listy přímo provázané s listem „Finanční hodnocení“, odkazujeme pro podrobnější informace na předchozí kapitolu 3.5.

3.7 Listy „Cenová nabídka NAFTA“, „Cenová nabídka CNG“, „Cenová nabídka „ELEKTRO“

Tři listy cenové nabídky, rozdělené podle typu pohonů, jsou v Závazném nástroji zařazeny především z informativních a kontrolních důvodů (a také pro výpočet vlivu indexace na náklady pohonné hmoty CNG). Dopravce zde může sledovat (v šedé oblasti K2:X37), jak se jeho zadání nabídky v listu „NABIDKA DOPRAVCE“ projeví v absolutních částkách a v průběhu času mezi prvním a desátým Dopravním rokem.

V řádku L34:W34 je vložen výpočet průměrné ujeté vzdálenosti za daný typ pohonu během trvání zakázky. Na tento parametr je odkazováno mj. při výpočtu vážených průměrů na listu „Finanční hodnocení“. Založen je na Dopravcem zvolených poměrech jednotlivých typů pohonu pro každý Dopravní rok v rámci technického hodnocení a Výchozím rozsahu Služby.

3.8 List „Cenové indexy“

Do oranžově podbarvených buněk v oblastech E5: N14 bude Zadavatel vkládat hodnoty cenových indexů pojmenovaných ve sloupci B5:B14 před začátkem každého Dopravního roku.

Cenové indexy se vážou k jednotné struktuře cenotvorby, představené v kapitole 3.1. Pro každou položku je přiřazen příslušný index, jak je patrné ze sloupce I31:I54.

3.9 List „Vypočty indexu“

Na tomto výpočtovém listu je patrný převod různých hodnot indexů na společnou bázi. Sledovat se zde může vývoj cenových indexů v průběhu času ve vztahu k výchozímu roku, stejně jako zařazení cenových indexů k cenotvorným položkám, opět ve vztahu k výchozímu roku.

3.10 List „Beh smlouvy“

Na tomto listu probíhá výpočet jednotkových cen pro každý Dopravní rok, a to pro tři účely:

- cena za poptávaný Vozokm (tj. dle poptávaného rozsahu Jízdního řádu);
- cena za Vozokm pro neujetý spoj, pokud důvod pro neujetí nebyl na straně Dopravce;
- cena za vozokm pro spoj vedený po Objížděce.

V řádku D5:M5 probíhá zadání poptávaných Vozokm tj. Roční ujeté vzdálenosti podle Jízdního řádu připraveného pro konkrétní Dopravní rok. Podle této hodnoty se rozhoduje, zda výpočet jednotkových cen poběží v režimu:

- pohybu v rámci intervalu od hodnoty **F8** do hodnoty **H8** Na listu „NASTAVENÍ ZADAVATELE“ pro změnu Výchozího rozsahu Služby zadaného v buňce **H10** na totožném listu (tzv. „v pásnu“);
- pohybu nad rámec intervalu od hodnoty **F8** do hodnoty **H8** Na listu „NASTAVENÍ ZADAVATELE“ (tzv. „mimo pásnu“);

3.10.1 Cena za Vozokm bez přejezdů, tj. dle poptávaného rozsahu Jízdního řádu

Pokud se Roční ujetá vzdálenost stanovená pro nový Dopravní rok pohybuje „v pásnu“, dochází k přepočtu ceny za poptávaný Vozokm pro daný typ pohonu jen podle cenové indexace. Následně je vypočtena Vážená průměrná jednotková cena, sdružující všechny druhy pohonu do jedné výsledné ceny. Tato cena je určena váženým průměrem podle zastoupení (procentuálního poměru) vozidel jednotlivých typů pohonu na daný Dopravní rok v Nabídce Dopravce. Postup tak v principu odpovídá obdobnému výpočtu pro dílčí hodnotící kritérium „Nabídková cena“.

Výši jednotkové ceny při pohybu „v pásnu“ počet vozidel v rozdělení typů pohonu neovlivňuje, neboť poměr se řídí nabídkou Dopravce pro daný rok, nikoliv skutečným počtem vozidel. „V pásnu“ je také zařizován počet vozidel na úrovni Výchozího počtu Používaných vozidel, přestože by reálný provoz vyžadoval jiný počet vozidel (ať již nižší či vyšší).

Přesáhnou-li poptávané Vozokm pro nový Dopravní rok hranici „pásma“, vstupují do výpočtu navíc tyto faktory:

- konkrétní hodnota poptávaných Vozokm;
- Aktualizovaný počet Používaných vozidel ve smyslu Smlouvy.

Třetím faktorem, který přechází z varianty „v pásnu“, je cenová indexace jednotkových cen. Následuje výpočet Vážené průměrné jednotkové ceny, obdobně jako při pohybu „v pásnu“, tedy váženým průměrem podle zastoupení vozidel jednotlivých typů pohonu na daný Dopravní rok v technickém hodnocení nabídky.

Jak je zřejmé z předchozího odstavce, při pohybu „mimo pásnu“ je zadání Aktualizovaného počtu Používaných vozidel (buňky **D8:M8**) důležité pro přepočet jednotkové ceny za ujetý Vozokm v rozdělení typů pohonu. Doporučujeme v tomto kontextu pečlivě se seznámit s postupem pro určení Aktualizovaného počtu Používaných vozidel dle Smlouvy.

3.10.2 Cena Vozokm neujetého Spoje

Pokud nastane situace, kdy Dopravce některé spoje neuskuteční nebo je uskuteční ve zkrácené podobě (typicky z důvodu vyšší moci nebo na pokyn Zadavatele), je za tyto spoje oprávněn inkasovat část ceny odpovídající fixním nákladům a variabilním nákladům podle vozidel. Výpočet probíhá nejprve pro jednotlivé typy pohonu (v buňkách **D21:M23**).

Poté probíhá výpočet vážené průměrné ceny do buněk **D24:M24** obdobným způsobem jako pro cenu dle poptávaného Jízdního řádu, tedy podle zastoupení vozidel jednotlivých typů pohonu na daný Dopravní rok v Nabídce Dopravce.

Podmínky pro přiznání těchto nákladů za neujeté Spoje jsou upřesněny ve Smlouvě.

3.10.3 Cena za Objížd'ky

Za situace, kdy Dopravce vlivem Objížděk ujede větší vzdálenost, než předpokládá Jízdní řád, je za určitých okolností za tento rozdíl oprávněn inkasovat část ceny odpovídající variabilním nákladům podle vozokilometrů (pro větší podrobnost viz čl. 1.2 Výpočet délky Objížděk v Příloze č. 17 Zadávací dokumentace „Výpočet kompenzace“). Výpočet probíhá nejprve pro jednotlivé typy pohonu (v buňkách **D28:M30**).

Poté probíhá výpočet vážené průměrné ceny do buněk **D31:M31** obdobným způsobem jako pro cenu dle poptávaného Jízdního řádu, tedy podle zastoupení vozidel jednotlivých typů pohonu na daný Dopravní rok v Nabídce Dopravce.

Podmínky pro přiznání těchto nákladů za Objížd'ky jsou rovněž upřesněny ve Smlouvě.

3.11 Listy „Vypocty NAFTA“, „Vypocty CNG“, „Vypocty ELEKTRO“

Na těchto listech je patrný výpočet cenotvorných položek pro každý Dopravní rok. Tyto položky jsou koncové, tj. obsahují v sobě přepočet podle cenových indexů (kapitola 3.8) a běhu smlouvy (kapitola 3.10).